

**SÍDLO CpKP:**

Palackého 30, 750 02 Přerov  
Tel./fax: +420 / 581 210 502  
E-mail: cpkp@cpkp.cz  
IČO: 643 55 012  
Číslo účtu: 27-1618110257/0100

**CpKP střední Čechy**  
Na Václavce 46, 150 00 Praha 5  
Tel./fax: +420 / 251 560 776  
E-mail: stredni.cechy@cpkp.cz

## ***Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013***

***Vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů  
na životní prostředí a veřejné zdraví***

***podle zákona č. 100/2001 Sb., o posouzení vlivů na  
životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb.***

*(verze DP 6. května 2005)*

**Řešitelský kolektiv:****Ing. Jana Svobodová**

hlavní řešitel

CpKP střední Čechy

oprávněná osoba podle zákona č. 244/1992 Sb., osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 13090/2113/OPVŽP/o2

**Ing. Marie Tichá**

oprávněná osoba podle zákona č. 244/1992 Sb., osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 2817/428/OPV/93

**RNDr. Petr Anděl, CSc.**

oprávněná osoba podle zákona č. 244/1992 Sb., osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 7248/1155/OPV/93

**Ing. Mgr. Hana Foltýnová**

expert v oblasti environmentální ekonomie

**Ing. Ivo Machar, Ph.D.**

držitel autorizace MŽP ČR č.j.630/347/05 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění

**Zpracováno ke dni 9.května 2005****Kontaktní adresa:**

CpKP střední Čechy

Na Václavce 46

Praha 5 150 00

Tel.: 777 793 731, 723 132 319

E-mail: [jana.svobodova@cpkp.cz](mailto:jana.svobodova@cpkp.cz)

## Obsah:

1.	Úvod.....	5
1.1.	Identifikační údaje .....	5
1.2.	Legislativní rámec posouzení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí .....	5
2.	Obsah a cíle koncepce, její vztah k jiným koncepcím. ....	5
2.1.	Základní informace o Dopravní politice .....	5
2.2.	Obsah Dopravní politiky .....	6
2.3.	Východiska Dopravní politiky .....	8
2.4.	Cíle a priority Dopravní politiky.....	9
1.1	Zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě .....	9
1.2	Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele.....	9
1.3	Zkvalitnění přepravní práce v osobní dopravě .....	10
1.4	Zkvalitnění přepravní práce v nákladní dopravě.....	11
1.5	Transformace železničního sektoru .....	11
1.6	Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele.....	11
2.1	Údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury .....	12
2.2	Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury .....	12
3.1	Optimalizace úhrad za veřejné služby.....	14
3.2	Zajištění financování dopravní infrastruktury .....	14
3.3	Financování obnovy dopravních prostředků.....	14
3.4	Financování výzkumu a vývoje .....	14
4.	Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy .....	15
4.1	Bezpečnost silniční dopravy .....	15
4.2	Bezpečnost železniční dopravy.....	16
4.3	Přeprava nebezpečných věcí .....	16
4.4	Vnější bezpečnost dopravy .....	17
4.5	Ochrana civilního letectví před protiprávními činy .....	17
5.1	Rozvoj a budování Integrovaných dopravních systémů .....	17
5.2	Nové koncepce zásobování měst a citylogistika .....	17
5.3	Regulace dopravy ve městech.....	18
5.4	Zpoplatnění dopravy ve městech.....	18
5.5	Využití možností nemotorové dopravy .....	18
2.5.	Nástroje dopravní politiky.....	18
2.6.	Vztah Dopravní politiky k jiným koncepcím .....	19
3.	Informace o současném stavu životního prostředí v dotčeném území a jeho pravděpodobný vývoj bez provedení koncepce.....	19
3.1.	Informace o současném vývoji v dopravě .....	19
3.2.	Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska dopravy .....	27
4.	Charakteristiky životního prostředí v oblastech, které by mohly být provedením koncepce významně zasaženy. ....	44
5.	Veškeré současné problémy životního prostředí, které jsou významné pro koncepci, zejména vztahující se k oblastem se zvláštním významem pro životní prostředí .....	54
5.1.	Posouzení vlivu koncepce Dopravní politika ČR na území v soustavě Natura 2000 v ČR podle § 45i ZOPK v rámci zpracování vyhodnocení koncepce v procesu SEA.....	54
	<i>Identifikační údaje koncepce :</i> .....	56

6.	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.....	63
7.	Závažné vlivy (včetně sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, pozitivních a negativních vlivů) navrhovaných variant koncepce na životní prostředí .....	64
7.1.	Hodnocení specifických cílů a opatření Dopravní politiky.....	64
7.2.	Fragmentace krajiny ve vztahu k dopravní politice .....	109
7.2.1.	Hodnocení míry fragmentace krajiny .....	110
7.2.2.	Závěr .....	110
7.3.	LCA – posuzování životního cyklu výrobku (Porovnání 1 tkm silniční, železniční a lodní dopravy metodou LCA) .....	111
7.3.1.	Závěr LCA.....	115
7.4.	Navrhované ekonomické nástroje a jejich dopad na životní prostředí .....	115
7.4.1.	Hodnocení části Dopravní politiky - Ekonomické nástroje .....	115
8.	Plánovaná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech závažných negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z provedení koncepce. ....	130
9.	Výčet důvodů pro výběr zkoumaných variant a popis, jak bylo posuzování provedeno, včetně případných problémů při shromažďování požadovaných údajů (např. technické nedostatky nebo nedostatečné know-how). 130	
9.1.	Výběr zkoumaných variant .....	130
9.2.	Popis provedení posouzení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí .....	130
9.3.	Problémy při shromažďování požadovaných údajů.....	131
10.	Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí. ....	131
10.1.	Indikátory v rámci Dopravní politiky .....	132
10.2.	Indikátory vlivů Dopravní politiky na životní prostředí .....	136
10.3.	Systém sledování vlivů implementace Dopravní politiky na životní prostředí .....	136
11.	Popis plánovaných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů zjištěných při provádění koncepce.....	137
12.	Stanovení indikátorů (kritérií) pro výběr projektu....	137
13.	Vlivy koncepce na veřejné zdraví.....	139
11.1.	Znečištění sledovaných složek životního prostředí .....	139
11.1.1.	Olovo .....	139
11.1.2.	Znečištění ovzduší polétavým prachem a jeho negativní účinky na lidské zdraví.....	140
11.1.3.	Odhad relativního rizika poškození zdraví hlukem .....	142
11.2.	Zdravotnická a demografická statistika.....	144
11.3.	Shrnutí výsledků (monitorovaných měst).....	147
11.4.	Hodnocení trendů.....	147
11.5.	Závěry: .....	147
14.	Netechnické shrnutí výše uvedených údajů. ....	147
15.	Souhrnné vypořádání vyjádření obdržených ke koncepci z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. 148	
16.	Závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska ke koncepci.....	148
Příloha č. 1.....		154
Příloha č. 2.....		162
Příloha č. 3.....		167

## 1. Úvod

### 1.1. Identifikační údaje

Název koncepce:

**Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013** (dále jen „Dopravní politika“)

Překladatel:

**Ministerstvo dopravy České republiky**

IČO: 66003008

P.O.Box 9  
nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222  
110 15 Praha 1

Oprávněný zástupce překladatele:

**Ing. Ondřej Jašek, ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy ČR**

email: ondrej.jasek@mdcr.cz

Zpracovatel vyhodnocení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí:

**Ing. Jana Svobodová oprávněná osoba, CpKP střední Čechy**

Příslušný orgán k vydání stanoviska dle citovaného zákona:

**Ministerstvo životního prostředí ČR**

odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC MŽP ČR

Orgán schvalující koncepci a její posouzení vlivů na životní prostředí:

**Vláda České republiky**

### 1.2. Legislativní rámec posouzení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí

Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí je v České republice upraveno zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb.

Současně bylo provedeno vyhodnocení vlivů Dopravní politiky dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Posouzení vlivů Dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013 na životní prostředí (dále jen „SEA DP ČR“) probíhá podle požadavků výše uvedeného zákona.

Postup posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí je dále popsán v těchto dokumentech:

- Metodika posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí, MŽP, edice Planeta 7/2004.

## 2. Obsah a cíle koncepce, její vztah k jiným koncepcím.

### 2.1. Základní informace o Dopravní politice

Doprava je jedním z klíčových odvětví národního hospodářství České republiky se značným významem i pro mezinárodní vztahy. Uživatelem dopravy je v různé míře každá fyzická i právnická osoba. Poptávka po přepravě osob i zboží neustále roste a úkolem veřejné správy je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro

poskytování veřejných služeb v dopravě, pro podnikání v dopravě a zajistit pro odpovídající dopravní infrastrukturu pro růst přepravních potřeb.

Při přípravě legislativních i ekonomických nástrojů regulace dopravy a rozvoje infrastruktury musí být zohledňována optimalizace dopravních systémů ve prospěch druhů dopravy šetrnějších k životnímu prostředí tak, aby vyhovovaly požadavkům udržitelného rozvoje a přitom vycházely z finančních možností veřejných rozpočtů České republiky.

Dopravní politika České republiky (dále jen „Dopravní politika“) pro období následující po vstupu země do Evropské Unie do roku 2013 vychází z analýzy a hodnocení Dopravní politiky České republiky z roku 1998. Ta byla součástí strategie sektoru dopravy v období před vstupem ČR do EU. I přes skutečnost, že tento dokument časově předcházel zpracování evropské dopravní politiky, dokázal vystihnout základní směry vývoje v souladu s evropskými trendy. Hlavním cílem bylo dosažení plné approximace právních předpisů ES do právního řádu ČR, pokračování harmonizace dopravních systémů, příspěvek k reformě veřejné správy (vznik krajů).

Dopravní politika deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit (mezinárodní vazby, smlouvy), učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, ekologie) a učinit může (finanční aspekty).

Dopravní politika je koncipována v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala či hodlá přijmout v souvislosti se svým členstvím v OSN, OECD a Evropské unii, avšak s respektováním specifických podmínek a potřeb České republiky.

V této souvislosti se Dopravní politika zaměřuje na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR, které by měly usilovat o rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějším využitím osobních automobilů, možnosti ovlivnění dělby přepravní práce a stanovení objektivně spravedlivých plateb za dopravu a přepravu.

Základní téma, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá, jsou harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí, provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému, panevropská dopravní síť včetně prioritních projektů EU, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinností uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS, zaměření výzkumu na bezpečnou a provozně spolehlivou dopravu.

## 2.2. Obsah Dopravní politiky

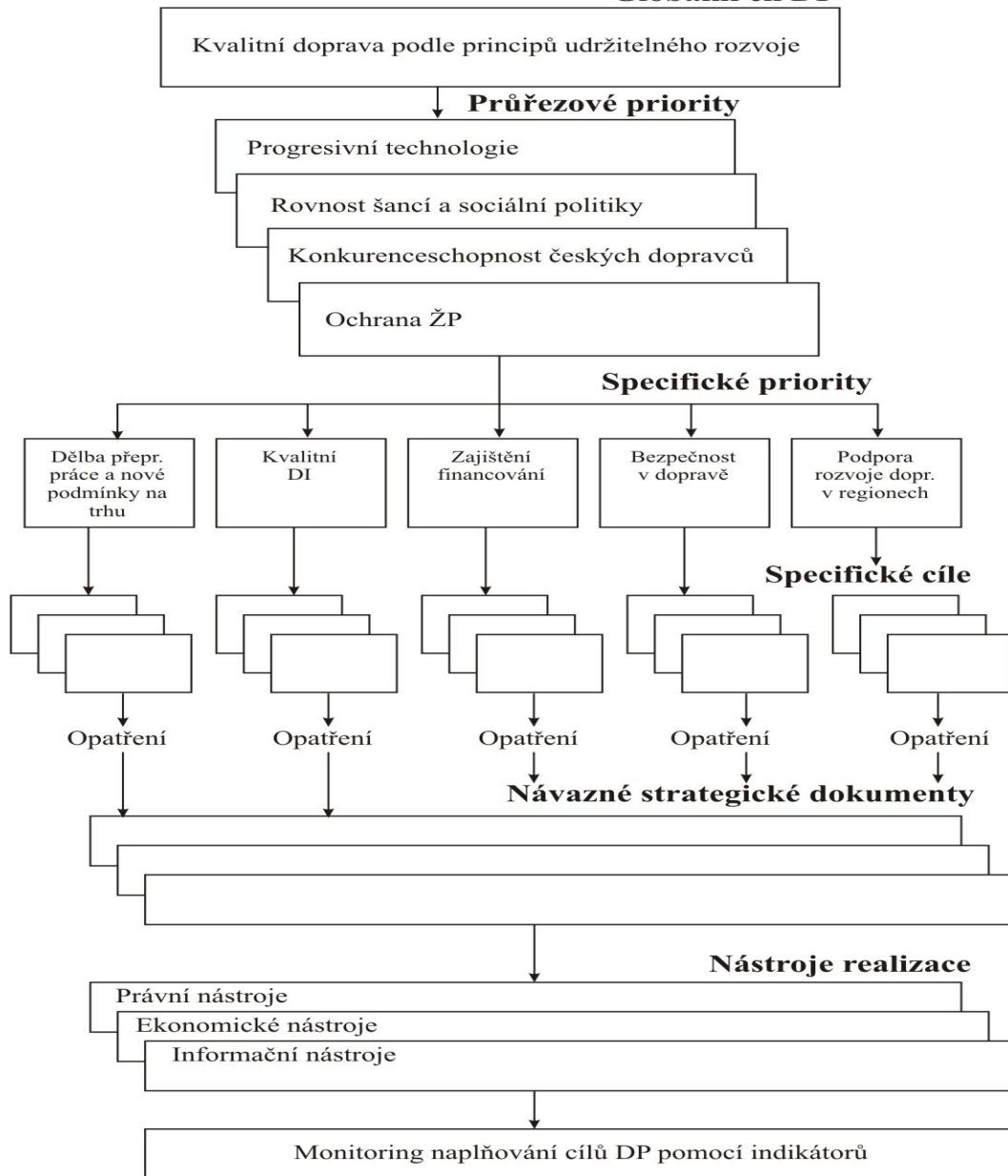
Dopravní politika vychází z globálního cíle, který je rozvinut v pěti vertikálních a čtyřech průřezových prioritách. Průřezové priority mají obecnou platnost a jsou obsaženy ve všech vertikálních prioritách. Vertikální priority jsou rozpracovány do jednotlivých problémových okruhů – specifických cílů, jejichž naplnění bude zajištěno pomocí jednotlivých opatření, které z nich vycházejí.

Dokument Dopravní politika pro léta 2005 – 2013 je základním koncepčním dokumentem, který bude podrobně rozpracován v návazných strategických dokumentech (včetně finančního rámce), jejichž struktura je uvedena v části Monitoring Dopravní politiky.

Monitorování cílů Dopravní politiky bude sledováno na základě souboru indikátorů.

*Struktura Dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013*

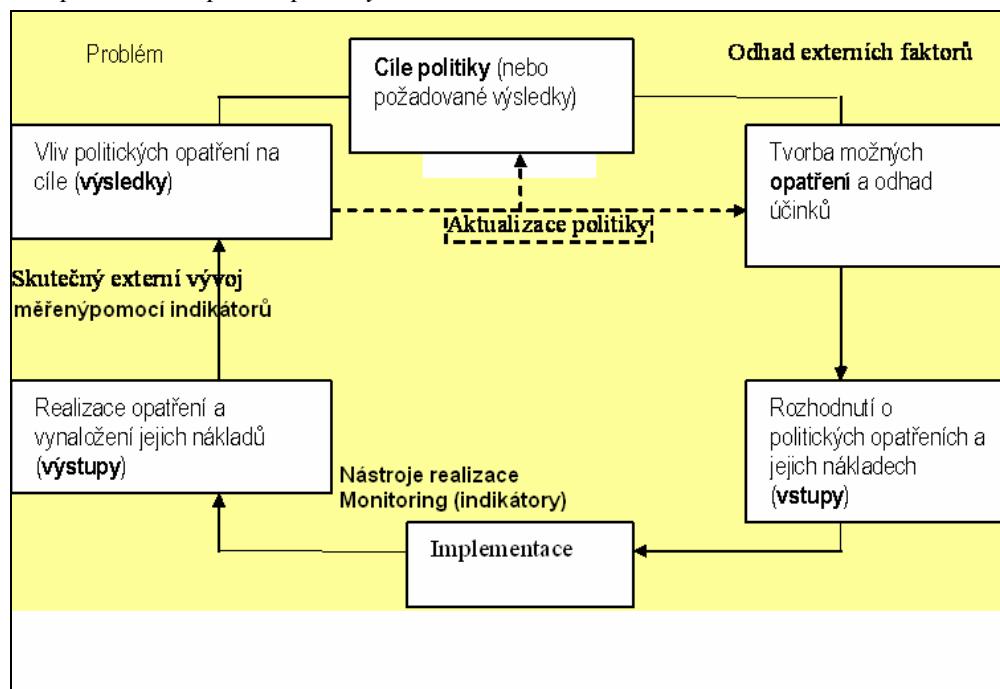
**Globální cíl DP**



Dopravní politika je trvalým procesem, který vystihuje následující schéma.

Dokument Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 identifikuje hlavní problémové oblasti sektoru dopravy (1. fáze), na základě jejichž rozboru stanovuje strukturu cílů a priorit (2. fáze) a navrhuje opatření (3. fáze). Návazné strategické dokumenty určují vstupy, a řeší proto finanční rámec dopravní politiky (4. fáze). V průběhu fáze implementace (5. fáze) se pomocí realizačních nástrojů uplatňují navržená opatření se současným monitorováním průběhu realizace a postupného plnění indikátorů (6. fáze). Výsledkem jsou realizovaná opatření (výstupy – 7. fáze), přičemž se mění chování systému (výsledky – 8. fáze), výsledky jsou hodnoceny pomocí soustavy identifikátorů. Vyhodnocením výsledků procesu se identifikují nové problémy (1. fáze) a aktualizují se cíle dopravní politiky.

## Proces naplňování Dopravní politiky

**2.3. Východiska Dopravní politiky**

- Společnost vyžaduje větší mobilitu osob i zboží v návaznosti na rozšíření EU.
- Růst přepravy v jednotlivých druzích dopravy je nerovnoměrný a prohlubuje disproporce v dělbě přepravní práce.
- Doprava v ČR je plnohodnotnou a integrální součástí evropského dopravního prostoru, a proto je třeba vytvářet podmínky pro udržení konkurenceschopnosti českých dopravců.
- Kongesce se projevují na hlavních silničních tazích a ve městech, železniční infrastruktura vykazuje nedostatečnou kapacitu zejména v některých příměstských oblastech, na letišti Praha/Ruzyně by k nim došlo bez jeho dalšího rozvoje.
- Podpora veřejné dopravy není vždy využívána účelně a hospodárně z důvodu konkurence mezi drážní a autobusovou dopravou.
- Veřejná doprava je provozována na bázi zastaralých systémů řízení, kdy integrované dopravní systémy jsou organizovány jen v omezených územích, v omezené funkčnosti, bez většího propojení mezi kraji. Ve většině lokalit je integrovaný systém pouze nadstavbou systému (usnadňující využívání městské a příměstské dopravy), nikoliv principem propojujícím všechny druhy dopravy v celém území regionu.
- Osobní drážní doprava a veřejná linková doprava poskytují často služby s nízkou kvalitou a s nedostatečnou vzájemností, což vede k preferenci individuální automobilové dopravy.
- Není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť a na modernizovanou železniční síť a na mezinárodní letiště.
- Existují disproporce v podmírkách používání jednotlivých druhů dopravní infrastruktury
- Doprava ve městech není systémově řešena a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zklidnění center měst.
- Stávající dopravní infrastruktura je ve špatném stavu v důsledku dlouhodobého nedostatku financí na údržbu, a zejména na obnovu, nejsou dostatečně prováděny úpravy vedoucí k odstraňování nedostatků v bezpečnosti, propustnosti a ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou na stávající dopravní infrastrukturu.
- Podíl technologií inteligentních dopravních systémů a moderní zabezpečovací techniky na řízení a zabezpečení dopravních a přepravních procesů zaostává za potřebami.
- V důsledku nedostatečné harmonizace podmínek na přepravním trhu nejsou schopny železniční a vnitrozemská vodní doprava plné integrace do logistických řetězců, což vede k prudkému růstu silniční dopravy a vzniku kongescí.
- **Každé opatření, navržené v Dopravní politice, bude realizováno s respektováním ochrany území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.**

## 2.4. Cíle a priority Dopravní politiky

**Globálním cílem** Dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy, které jsou základem strategie udržitelného rozvoje.

### Priority:

- 1. Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu**

Specifický cíl:

### **1.1 Zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě**

#### Opatření:

- zpracovat koncepci rozvoje veřejných logistických center (VLC) v nákladní dopravě ve spolupráci s ministerstvy průmyslu a obchodu a místního rozvoje a regionálními orgány,
- připravit návrhy pro vytvoření právního rámce pro zavádění a využívání VLC v dopravě,
- výběr vhodných lokalit pro vznik VLC musí vycházet především z potřeb podnikatelské sféry, doprava pak bude činitelem, který určí v rámci vybraného regionu konkrétní místo s ohledem na síť dopravní infrastruktury a možnosti jejich rozvoje,
- podpořit rozvoj VLC přímými investičními dotacemi účelově vázanou finanční částkou,
- podporovat vznik informačních a telematických systémů ve veřejné logistice včetně optimalizace zásobování měst (citylogistika),

Specifický cíl:

### **1.2 Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele**

#### Mezioborová opatření:

- postupně objektivizovat zásadu, že každý uživatel dopravní infrastruktury musí hradit takové náklady, jaké jeho činnost vyvolává (včetně externalit),
- harmonizovat cenu za použití dopravní cesty v silniční a železniční dopravě tak, aby byly hrazeny veškeré náklady dopravní cesty a nebyla porušena mezioborová konkurenceschopnost,

#### Opatření v oblasti zpoplatnění dopravní infrastruktury:

*v silniční dopravě*

- od roku 2006 se bude postupně zavádět výkonové zpoplatnění silniční infrastruktury, které to umožní,

*v železniční dopravě*

- princip výpočtu poplatku za užívání železniční dopravní cesty s jeho výši harmonizovat s poplatkem za užívání silniční infrastruktury,

*v letecké dopravě*

- zajistit důsledný a účinný dohled na ceny za užívání letiště a poskytování letových provozních služeb z hlediska jejich souladu s mezinárodními smlouvami,

#### Opatření v oblasti škod na životním prostředí:

- zajistit dodržování limitů znečištění tam, kde pochází z dopravy, a snížení procenta znečištění, kterým se doprava podílí na emisních stropech ČR ,
- posílit úlohu státního odborného dozoru v oblasti státní technické kontroly vozidel,
- zajistit odstraňování ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou,
- minimalizovat negativní vlivy dopravy na stabilitu ekosystémů v krajině, jejich struktury a funkce,

#### Opatření v oblasti kongescí:

- průběžně analyzovat vývoj dopravního zatížení s cílem včasného zavedení opatření k odstranění očekávaných kongescí,
- zavádět telematické systémy pomáhajících řešit problém kongescí, dokončit realizaci Národního dopravního informačního centra,
- podle místních podmínek zvažovat možnost regulace intenzity dopravy zaváděním poplatků za vjezd do kongescemi postižených míst,
- zavádět opatření k vyššímu využívání kolejové dopravy,
- předcházet kongescím na silnicích rychlou operativní likvidací stavů po dopravních nehodách a odstraňováním úzkých míst,
- uzavírky komunikací z důvodu oprav přednostně plánovat na období s nižší intenzitou provozu,

*Specifický cíl:*

### **1.3 Zkvalitnění přepravní práce v osobní dopravě**

#### Opatření:

- precizovat podmínky dopravní obslužnosti tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému,
- zefektivnit způsob poskytování veřejné podpory pro zajištění dopravní obslužnosti tím, že veřejná podpora bude poskytována dopravcům, kteří jsou ekonomicky stabilní a schopni zajistit přepravní služby v požadované kvalitě a tyto služby garantovat,
- podpořit konkurenční prostředí pro zajištění dopravní obslužnosti území formou stanovení požadavků pro výběr dopravce ekonomicky způsobilého a schopného garantovat služby ve stanovené kvalitě a zajišťovat dopravní obslužnost v ucelených územních celcích na dobu minimálně 5 let,
- stanovit metodiku pro zajišťování dopravní obslužnosti závazky veřejné služby,
- rozšiřovat územní působnost a funkčnost IDS (včetně metodické podpory pro zlepšení řízení a koordinací činností mezi druhy dopravy); pokračovat v legislativní podpoře pro vznik a zlepšování funkčnosti IDS,
- podporovat vznik informačních a telematických systémů ve veřejné dopravě,
- zajistit napojení ČR na budovaný celoevropský multimodální informační systém,
- zajistit srovnatelné zdanění a zpoplatnění železniční a autobusové dopravy,

#### *v železniční dopravě*

- zavádět moderní technologie v kolejové dopravě (např. kombinace lehkých kolejových systémů s klasickou železnicí),
- rozvojem železniční infrastruktury přispět k řešení problému velkého nárůstu letecké dopravy na kratší vzdálenosti,

v letecké dopravě

- připravit podmínky pro řešení kongescí na letišti Praha Ruzyně jeho dalším rozvojem a rozložením letecké dopravy blíže ke konečnému místu určení,

Specifický cíl

#### **1.4 Zkvalitnění přepravní práce v nákladní dopravě**

Opatření:

- podpořit kombinovanou přepravu intenzivnějším využíváním volného potenciálu železniční a vodní dopravy a podporou vývoje nových technologií v souladu s právními předpisy ES,
- zajistit spolufinancování projektů kombinované přepravy,
- podporovat účast podnikatelských subjektů působících v ČR v programech EU (např. Marco-Polo),
- zavádět systémy výkonných informačních systémů a telematických aplikací včetně sledování poloh zásilek,

Specifický cíl

#### **1.5 Transformace železničního sektoru**

Opatření:

- realizovat program EU Revitalizace železnic a zabezpečení interoperability postupnými kroky (na základě evropského výzkumného programu „Strategický železniční výzkum agenda 2020“ s programem do roku 2020); do českého právního systému přebírat legislativní normy ES (tzv. "druhý a třetí železniční balíček"),
- zajistit dodržování podmínek pro podnikání na železniční síti nediskriminačním způsobem pro všechny dopravce, a to dořešením vztahů mezi dotčenými subjekty,
- na základě komplexního posouzení využitelnosti jednotlivých tratí regionálních drah zvážit změnu vlastníka tratí (privatizace, převod na kraj); ve vazbě na změnu vlastníka řešit i změnu financování infrastruktury; případně nevyužívané, neperspektivní a nepotřebné kapacity železniční infrastruktury redukovat,

Specifický cíl

#### **1.6 Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele**

Opatření:

- precizovat minimální standard služeb ve veřejné osobní dopravě jako podmínu pro výběr dopravce pro zajištování základní dopravní obslužnosti území,
- nově nastavit práva cestujících na přepravu ve stanovené kvalitě včetně úpravy kompenzačních náhrad v případě nehody,
- při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu stanovit jako samostatné kritérium ekonomickou stabilitu dopravce a schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele,
- vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace,
- výrazně zkvalitnit informovanost uživatele jak v osobní tak v nákladní přepravě vybudováním komplexní informační sítě,

#### **2. Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury**

Specifický cíl

## 2.1 Údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury

Opatření:

- posílit finanční prostředky na údržbu dopravní infrastruktury,
- optimalizovat poplatky za přidělení a použití dopravní cesty v železniční dopravě,
- zajistit systémovou realizaci údržby a opravy infrastruktury podle harmonogramu předem nastaveného z hlediska významu pro bezpečnost provozu (přednostně řešit závadná místa, odstraňování nehodových lokalit, nahrazování havarijních a závadných mostů, řešení průtahů obcemi, u dopravně významných silnic i obchvatů měst a obcí),
- na stávající infrastrukturu uplatňovat opatření na ochranu před hlukem, přednostně v místech s překročenými limitními hodnotami,
- zvýšit průchodnost dálničních komunikací pro volně žijící živočichy,

Specifický cíl

## 2.2 Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury

Opatření:

- Pomocí nástrojů územního plánování a Politiky územního rozvoje zajistit ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury a sítě veřejných logistických center.

### 2.2.1 Hlavní projekty rozvoje železniční sítě

Opatření:

- Optimalizovat železniční síť jako celek ve vazbě na reálný rozsah výhledových přepravních požadavků při zohlednění integrace jednotlivých druhů doprav a přehodnotit její části vykazující největší přepravní výkony tak, aby bylo možné vytvořit tři druhy dálkových tahů:
  - *tahy s přednostním využitím pro osobní dopravu – dálkovou a příměstskou. Nákladní doprava nebude vyloučena zcela. Úplné vyloučení nákladní dopravy by mělo být uskutečněno na vybraných tratích velkých železničních uzlů (např. v Praze nebo v Brně),*
  - *tahy s přednostním využitím pro nákladní dálkovou dopravu se zachováním osobní dopravy regionálního charakteru, a to včetně vybraných tratí, které jsou součástí velkých železničních uzlů (Praha, Brno),*
  - *vysokorychlostní tratě, v případě kterých je třeba sledovat aktuálnost jejich realizace na území ČR v evropském kontextu, včetně zpřesňování tras (provázání modernizace tranzitních korridorů s postupnou výhledovou stavbou úseků tratí pro vysoké rychlosti),*
- dokončit modernizaci tranzitních korridorů (III. a IV. koridor); modernizovat rozhodující železniční uzly, propojení I., III., a IV. tranzitního železničního koridoru v pražském železničním uzlu,
- připravovat podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť zpracováním koncepce nápravy špatného stavu dalších páteřních tratí nadregionálního významu včetně výběru optimální varianty a zajistit na nich územní ochranu případných stavebních počinů,
- posilování přeshraničních vazeb,
- vytvářet podmínky při přípravě investičních projektů modernizace železniční infrastruktury pro maximální využití dotací z fondů soudržnosti a rozvojových fondů EU,
- rekonstruovat další tratě zařazené do mezinárodních dohod (např síť TEN-T, AGC, AGTC) a další důležité tratě s cílem zajistit doporučované parametry,
- pokračovat v programu elektrizace tratí,

- na ostatních tratích celostátních a významných regionálních (kde je úloha železnice důležitá) zabezpečit uvedení do normového stavu, podporovat rozvoj systémů lehké železnice a propojení železničního a tramvajového provozu,
- vyhodnotit koncepci dopravní obsluhy letiště Praha-Ruzyně a širší oblasti včetně návrhu optimálních kolejových systémů,
- zajistit interoperabilitu a dálkové řízení jako rozvoj v oblasti technologií zajišťujících bezpečné řízení jízdy vlaků, a to v souladu s celoevropskými trendy,
- provádět technická opatření na minimalizaci vlivů výstavby na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví.

## 2.2.2 Hlavní projekty rozvoje silniční a dálniční sítě

Opatření:

- pokračovat ve výstavbě úseku sítě TEN-T v ČR,
- napojit všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; v méně zatížených úsecích budovat v první etapě rychlostní silnice v polovičním profilu,
- zabezpečit kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi (zklidňování dopravy, obchvaty),
- zabezpečit dostatečnou kapacitu silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech,
- při navrhování nových tras minimalizovat dopady na životní prostředí a provádět technická opatření na minimalizaci vlivů výstavby na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví,
- orientovat se na vývoj systémů, které umožní sdělovat dočasné místní zvláštnosti nebo místně platící dopravní regulace přímo do vozidla,

## 2.2.3 Hlavní projekty rozvoje vodních cest

Opatření:

- vyřešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a další vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu,
- připravit projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách (dle zákona č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě),
- zajistit dovybavení vodních cest a přístavů o prvky protipovodňové ochrany,
- zajistit bezpečné tankování pohonných hmot a ukládání odpadů v přístavech, podpořit dovybavení přístavů a přístavišť o veřejné funkce (bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.),

## 2.2.4 Hlavní projekty rozvoje letecké dopravy

Opatření:

- vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury veřejných letišť směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti leteckého provozu,
- u veřejných mezinárodních letišť vytvářet podmínky pro splnění schengenských požadavků,

## 2.2.5 Hlavní projekty rozvoje cyklistické infrastruktury

Opatření:

- postupně budovat infrastrukturu cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti,
- segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy dosáhnout snížení počtu nehod za účasti cyklistů,

## 3. Zajištění financování v sektoru dopravy

*Specifický cíl*

### 3.1. Optimalizace úhrad za veřejné služby

#### Opatření:

- optimalizovat rozsah objemu veřejné dopravy a postupně vytvářet podmínky pro jeho stabilizaci cílevědomými organizačními, legislativními, technickými a finančními opatřeními,
- zajistit vyšší účinnost státního odborného dozoru,
- zajistit finanční podporu dalšího rozvoje vozidlového parku a speciálních technických prostředků pro nedoprovázenou kombinovanou přepravu,

#### *Specifický cíl*

### 3.2. Zajištění financování dopravní infrastruktury

#### Opatření:

- Zajistit financování údržby a rozvoje dopravní infrastruktury ze všech dostupných zdrojů v souladu s platnou legislativou:
  - *veřejné rozpočty – hlavním zdrojem financování bude i nadále státní rozpočet (prostřednictvím SFDI), v případě silnic ve vlastnictví kraje (silnice II. a III. třídy) rozpočty krajské s podporou státního rozpočtu a obecní rozpočty (s podporou rozpočtů krajských a státního) v případě místních komunikací.*
  - *bankovní úvěry,*
  - *fondy a rozpočty vnitřních politik EU,*
  - *soukromé zdroje (PPP),*
- změnou zákona zajistit zvýšení příjmové stránky SFDI zvýšením podílu spotřební daně z pohonných hmot,
- změnou zákona posílit příjmovou stránku SFDI a zajistit postupně prostředky na údržbu dopravní infrastruktury na úrovni určitého fixního procenta z HDP (EU počítá s hodnotou až 2,5 % HDP) ve shodě s připravovaným opatřením v EU; v případě nedostatku finančních prostředků upřednostnit údržbu a obnovu dopravní infrastruktury před výstavbou novostaveb,

#### *Specifický cíl*

### 3.3. Financování obnovy dopravních prostředků

#### Opatření:

- zajistit program pro poskytování příspěvků na obnovu vozidlového parku z veřejných rozpočtů v souladu s právem ES všem dopravcům zajišťujícím přepravu ve veřejném zájmu nediskriminačně, podle stejných zásad, se zaměřením na vozidla s alternativním pohonem
- při tvorbě programu pro poskytování příspěvku na obnovu vozidlového parku zvýhodnit dopravní prostředky splňující ekologické požadavky a požadavky pro přístup zdravotně postiženým a starším občanům

#### *Specifický cíl*

### 3.4. Financování výzkumu a vývoje

#### Opatření:

- Podporovat strategický výzkum v dopravě,
- Podporovat přenos poznatků a technologií na mezinárodní úrovni,

#### 4. Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy

Specifický cíl

##### 4.1 Bezpečnost silniční dopravy

###### Opatření v oblasti lidského činitele:

- cílená propagace používání veřejné dopravy a zajištění soustavné informovanosti účastníků silničního provozu o stálém riziku silniční dopravy,
- zpřísnit pravidla pro zvýšení úrovně výchovy nových řidičů v autoškolách,
- zvýšit sankce za řízení vozidla pod vlivem alkoholu a drog,
- zajistit pravidelné kontroly dodržování stanovených dob řízení, doby odpočinku a bezpečnostních přestávek řidičů,
- zvýšit a zefektivnit výběr pokut,
- důsledně vyžadovat a kontrolovat dodržování zákonem stanovené doby řízení, doby odpočinku a bezpečnostních přestávek řidičů,
- vytvořit nový právní rámec pro zajištění dodržování pravidel silničního provozu včetně bodového systému a zajistit vyšší vynutitelnost práva při nerespektování pravidel silničního provozu,
- zvýšit ochranu více zranitelných účastníků provozu (cyklistů a chodců), organizovat veřejné kampaně zaměřené na bezpečnost na přechodech pro chodce,
- důrazněji kontrolovat používání zádržných systémů a předpisů o používání hlasových přístrojů,
- věnovat vysokou pozornost vzdělání, prevenci a osvětě v oblasti bezpečnosti dopravy,

###### Opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic:

- identifikovat a následně upravovat nehodové lokality, pružně realizovat opatření s nízkými náklady (včasné odstraňování vzrostlé vegetace z výhledu, opravy výtluků apod.),
- v závislosti na intenzitě provozu od sebe navzájem oddělovat pěší, cyklistickou a motorovou dopravu (cyklistické stezky, fyzicky oddělené chodníky),
- realizovat úpravy přechodů pro chodce (ochranné ostrůvky, lomené přechody, osvětlení),
- nově budované osvětlení veřejných komunikací provádět tak, aby nedocházelo k nebezpečnému oslnění řidičů zejména při příjezdu z neosvětlených úseků, oslnění neřešit jen od mobilních, ale i stacionárních zdrojů osvětlení,
- urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti,
- realizovat průtahy obcemi podle platných zásad a opatření pro dopravní zklidnění na pozemních komunikacích, realizovat opatření pro změnu způsobu jízdy na vjezdu do obcí, zklidňovat dopravu v obcích a realizovat bezpečnostní prvky na infrastruktuře v obydlených oblastech,
- odstraňovat úrovňové železniční přejezdy na silnicích I. třídy a hlavních železničních tratích, důsledně zajišťovat bezpečný rozhled na stávajících přejezdech,
- pokračovat v úpravách křižovatek s nadměrnou nehodovostí,
- provádět měření stavu povrchu vozovky (drsnost, trhliny), provádět opravy vozovek silnic a dálnic k zabezpečení jejich dobrého stavebního stavu,
- zkvalitnit systém zimní údržby včetně instalace varovných systémů na místech častého výskytu náledí,
- zajistit vhodné užití dopravního značení (proměnné dopravní značky, obnova vodorovného dopravního značení),

- vytvořit právní rámec pro zavedení bezpečnostních auditů na nově budovaných i stávajících pozemních komunikacích,
- využít možnosti telematiky pro lokalizaci nehodových míst a upozornění řidičů na ně s využitím GPS a GSM technologií,
- odstraňovat nepovolená reklamní zařízení u dálnic a rychlostních silnic se snahou o minimalizaci počtu reklamních zařízení u nich
- zavést automatický systém pro odhalování a postihování přestupků.

**Opatření v oblasti technického stavu vozidel:**

- při schvalování vozidel sledovat zejména emisní chování nových motorů u dopravních prostředků uváděných do provozu, založené na vývoji standardů EURO podle příslušných směrnic ES a podle předpisů EHK/OSN,
- v oblasti schvalování vozidel uplatňovat ve stále větší míře systém, založený na technických předpisech ES a používat dále v souladu s tímto systémem také zavedenou praxi, která se odvíjí od předpisů EHK/OSN (Ženevská dohoda 1958),
- připravovat se na zavedení používání globálních technických předpisů (GTR), které se vyvíjí v rámci Ženevské dohody 1998,
- zvýšit důraz v oblasti státního odborného dozoru (pro dohled nad STK, výrobcí a dovozci vozidel, dopravci, nad přepravou nebezpečného zboží atd.),
- vytvořit právní rámec pro institucionální zabezpečení státního dozoru nad STK a sjednotit systém dozoru ve veřejné správě,
- zajistit aktivní přístup ČR na přípravě technických předpisů v rámci EHK OSN týkajících se omezovačů rychlostí a bezpečnostních skříněk a výsledky implementovat do českého právního řádu,

Specifický cíl

**4.2 Bezpečnost železniční dopravy****Opatření:**

- zavádět bezpečnostní pravidla podle TSI,
- zavádět modernější zabezpečovací zařízení a zavádět zabezpečovací zařízení i na tratích, kde dosud zavedeno není (v ČR je značná část sítě bez traťového zabezpečovacího zařízení),
- pokračovat ve zvyšování bezpečnostních parametrů na železničních přejezdech,

Specifický cíl

**4.3 Přeprava nebezpečných věcí****Opatření:**

- k zajištění přeprav nebezpečných věcí, které se řídí mezinárodními dohodami a předpisy, zdokonalit kontrolní činnost a opatření pro likvidaci havárií na dopravních cestách včetně účinnější koordinace záchranného systému,
- zpřísnit podmínky kontroly vozidel přepravujících nebezpečné věci,
- stanovit přísnější podmínky pro řidiče vozidel pro přepravu nebezpečných věcí,
- Systematicky vytvářet předpoklady pro převzetí většího podílu přeprav nebezpečných nákladů bezpečnějšími druhy dopravy, tj. zejména dopravou železniční,

**Specifický cíl****4.4 Vnější bezpečnost dopravy**Opatření:

- vytvořit systém pro přípravu regulace dopravy za krizových stavů,
- při tvorbě a použití pohotovostních zásob pro resort dopravy zabezpečit mostní provizoria ve výši do 3 % bm mostů na pozemní komunikaci,
- podporovat na národní i mezinárodní úrovni vytvoření bezpečnostního systému, s jehož pomocí bude mít stát zajištěnou kontrolu nad hrozby a riziky při přepravě nebezpečných věcí, a který bude splňovat požadavky na přesnost, spolehlivost (v rámci problematiky implementace telematiky do řízení dopravních procesů),
- stanovit systém opatření proti zcizování důležitých komponentů zabezpečo-vacího zařízení železniční infrastruktury především z barevných kovů, jejichž odcizení může výrazně ochromit bezpečnost železničního provozu,
- stanovit systém pro sledování polohy zásilek a jejich celistvosti,
- vytvořit podmínky pro posílení bezpečnosti cestujících v osobní dopravě, zejména proti krádežím a ostatní kriminální činnosti,

**Specifický cíl****4.5 Ochrana civilního letectví před protiprávními činy**Opatření:

- v rámci činnosti Meziresortní komise pro bezpečnost civilního letectví zabezpečit pravidelné provádění analýz aktuální bezpečnostní situace, průběžné vyhodnocování hrozob a následné přijímání účinných opatření Ministerstvem dopravy ve spolupráci s ostatními správními úřady, provozovateli letišť, leteckými provozovateli a poskytovateli příslušných služeb,
- věnovat zvýšenou pozornost bezpečnostnímu výcviku pracovníků v civilním letectví, především pracovníků přímo působících při ochraně civilního letectví před protiprávními činy,
- zajistit i nadále soulad vnitrostátních předpisů v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy s mezinárodními požadavky stanovenými v příslušných předpisech ES, Příloze č. 17 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví a materiálu Doc 30 Evropské konference pro civilní letectví.

**5. Podpora rozvoje dopravy v regionech****Specifický cíl****5.1 Rozvoj a budování Integrovaných dopravních systémů**Opatření:

- precizace podmínek zajišťování dopravní obslužnosti regionu včetně podmínek IDS,
- pokračovat v legislativní podpoře integrované dopravy.

**Specifický cíl****5.2 Nové koncepce zásobování měst a citylogistika**Opatření:

- zajistit přenos poznatků ze zahraničí a zapojení se do příslušných mezinárodních projektů,

- podporovat nové koncepty v zásobování měst s využitím citylogistiky s návazností na systém veřejných logistických center,
- jako alternativu pro zásobování v některých městech využít vodní dopravu, a to zejména v případech zajištění přísnu stavebního materiálu a odvozu stavebních sutí a dalších odpadů,
- využít městské kolejové dopravy pro zásobování (jako doplněk k silničnímu zásobování).

*Specifický cíl*

### **5.3 Regulace dopravy ve městech**

Odpovědnost za rozvoj a regulaci dopravy ve městech mají jednotlivá města, která musí přijímat následující opatření:

- zavádět účinný systém řízení městského silničního provozu a informování účastníků dopravy,
- místní úpravou silničního provozu usměrňovat těžkou nákladní dopravu, vytvářet systém ochrany center měst před zbytnou automobilovou dopravou zavedením zón a ulic s omezeným přístupem a omezené rychlosti automobilové dopravy, městské komunikace přizpůsobovat potřebám pěšího pohybu a života ve městech, rozvíjet cyklistické stezky ve městech a pěší zóny.

*Specifický cíl*

### **5.4 Zpoplatnění dopravy ve městech**

Opatření:

- vytvořit právní rámec pro možnost zavedení mýtného podle místních podmínek při vjezdu do center měst, mýtné zavádět na základě analýzy dopadů na podnikání ve zpoplatněné oblasti.

*Specifický cíl*

### **5.5 Využití možností nemotorové dopravy**

Opatření:

- na úrovni místních orgánů v obcích zpracovat resp. aktualizovat, kde je to účelné, koncepce cyklistické dopravy, v rámci kterých bude třeba dle místních podmínek přehodnotit využití současných chodníků, (zda vzhledem k rozsahu pěší dopravy nejsou využitelné i pro dopravu cyklistickou),
- při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR,

## **2.5. Nástroje dopravní politiky**

- **právní**
- **ekonomické**
- **informační**

**Právní nástroje:**

Jedním z hlavních nástrojů pro realizaci cílů dopravní politiky je vytvoření nového právního rámce novelizací zákonů v působnosti dopravy. V rámci novelizace každého právního předpisu budou vyhodnoceny zákonem stanovené podmínky přístupu na dopravní trh a postupně odstraňovány existující bariéry pro podnikání v sektoru dopravy.

**Ekonomické nástroje:**

Ekonomické nástroje jsou velmi důležitým aspektem pro ovlivňování celého sektoru dopravy. Pomocí nich je potřebné ovlivňovat přepravní procesy, reagovat na nepříznivé trendy v dopravě, které svou podstatou nejsou v souladu s udržitelným rozvojem. Pro uvedené záměry je nezbytné hledat nové zdroje tak, aby nedocházelo k nepřijatelným nárokům na veřejné rozpočty na všech stupních.

**Informační nástroje:**

Se vstupem do EU se zvýší potřeba garantovaných informací jak ze strany EU, tak z české strany, např. pro vyhodnocování a prosazování žádostí na dotace z Fondu soudržnosti, ze strukturálních fondů nebo jako podklad pro zpracování územně plánovací dokumentace, územně plánovacích podkladů a různých oborových koncepcí. Informační a datové zdroje budou vázány povinností garantovat údaje.

**2.6. Vztah Dopravní politiky k jiným koncepcím**

Národní dopravní politika vychází z následujících zdrojů (viz Dopravní politika):

- Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout,
- Dopravní politika ČR z roku 1998 – návaznost na cíle dopravní politiky ČR z roku 1998 v nových podmínkách členství v EU ,
- SWOT analýza zpracovaná Ministerstvem dopravy v přípravné fázi v prosinci 2002,
- Strategie udržitelného rozvoje ČR schválená usnesením vlády ze dne 8.prosince 2004 č.1242/2004,
- z paralelně vznikající Strategie hospodářského růstu.<sup>1</sup>

V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí byl hodnocen vztah Dopravní politiky a dalších relevantních koncepcí na národní a mezinárodní úrovni. Vlastní hodnocení je uvedeno v příloze č. 1.

Přehled hodnocených koncepcí:

- *Strategie udržitelného rozvoje ČR*
- *Státní politika životního prostředí 2004*
- *Plán odpadového hospodářství ČR*
- *Státní surovinová politika ČR*
- *Státní energetická politika 2004*
- *Strategie ochrany klimatického systému Země v ČR*
- *Akční program zdraví a životního prostředí České republiky*
- *Národní program na podporu úspor energie a využití obnovitelných a druhotních zdrojů energie*
- *Národní program snižování emisí ČR*
- *Rámcová úmluva o změně klimatu*

**3. Informace o současném stavu životního prostředí v dotčeném území a jeho pravděpodobný vývoj bez provedení koncepce.****3.1. Informace o současném vývoji v dopravě**

<sup>1</sup> Odrážka bude vypuštěna v případě, že SHR nebude schválena Vládou ČR.

Délka hustoty dopravní infrastruktury

Komunikace infrastructure	Rok / Year												
	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Délka Infrastruktury / Infrastructure length (km)													
Dálnice Motorways	335	362	366	390	413	423	485	498	499	499	517	518	518
Síť I. třídy 1 <sup>st</sup> class road	6 567	6 506	6 493	6 512	6 512	6 459	6 264	5 993	6 005	6 031	6 091	6 102	6 121
Síť II. třídy 2 <sup>nd</sup> class road	14 191	14 297	14 344	14 330	14 333	14 272	14 362	14 660	14 686	14 688	14 636	14 668	14 667
Síť III. třídy 3 <sup>rd</sup> class road	34 705	34 709	34 719	34 726	34 710	34 354	34 283	34 242	34 242	34 190	34 183	34 134	34 141
Síť celkem Total road network	55 798	55 874	55 922	55 958	55 968	55 508	55 394	55 393	55 432	55 408	55 427	55 422	55 447
Železniční tratě Rail lines	9 451	9 439	9 441	9 413	9 430	9 435	9 430	9 430	9 444	9 444	9 523	9 578	9 586
Elektrická trakce Electric traction	2 579	2 593	2 706	2 744	2 743	2 859	2 859	2 984	2 843	2 843	2 893	2 926	2 936
Toky Inland waterways	-	-	-	506	677	677	677	664	664	664	664	664	664
Hustota Infrastruktury / Infrastructure density (km / 100 km <sup>2</sup> )													
Síť silniční Road	70,75	70,85	70,91	70,95	70,97	70,38	70,24	70,24	70,29	70,26	70,28	70,27	70,31
Železniční Railway	11,98	11,97	11,97	11,94	11,96	11,96	11,96	11,96	11,97	11,97	12,07	12,14	12,15
Vodní Inland waterways	0,65	0,65	0,65	0,64	0,86	0,86	0,86	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84

\* údaje nejsou k dispozici  
\* data is not available

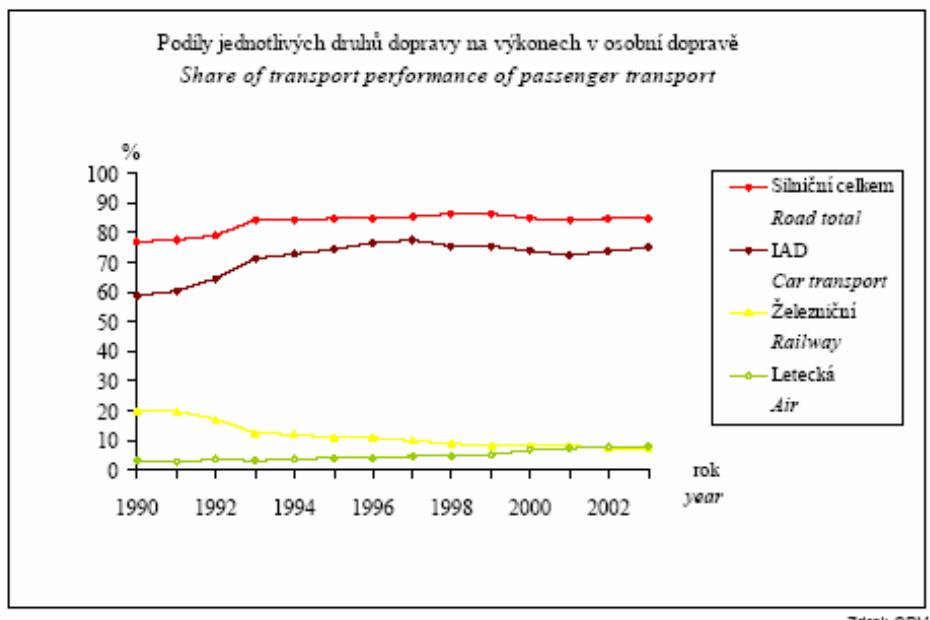
Zdroj: CDV  
Source: CDV

Dopravní výkony /mld.vozokm/

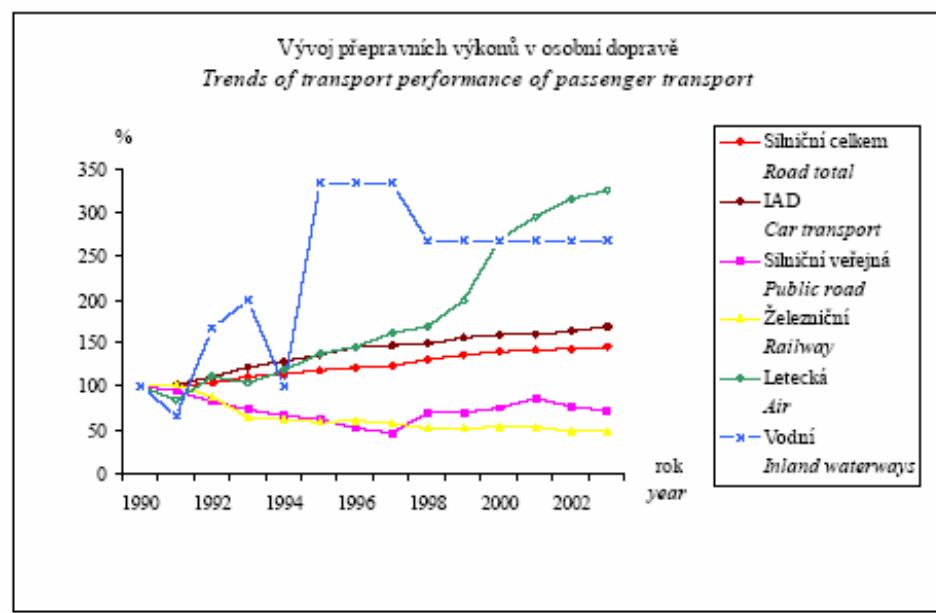
Druh dopravy Transport mode	Rok / Year	
	1995	2000
Osobní Passenger cars	25,0	31,21
Nákladní Freight vehicles	6,27	8,79
Celkem*	31,54	40,0
Total		
Z toho dálnice Of which highways		
Osobní Passenger cars	1,87	2,69
Nákladní Freight vehicles	0,54	1,3
Celkem	2,41	3,99
Total		

\* zahrnuje i dopravní výkony motocyklů  
\* motorcycle traffic volumes included

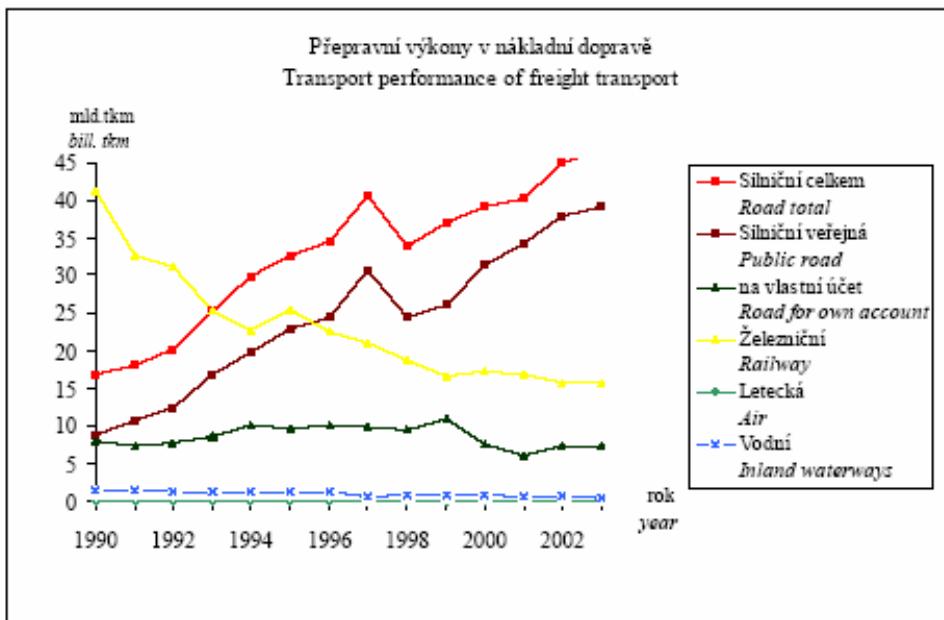
Zdroj: ŘSD, CDV  
Source: ŘSD, CDV



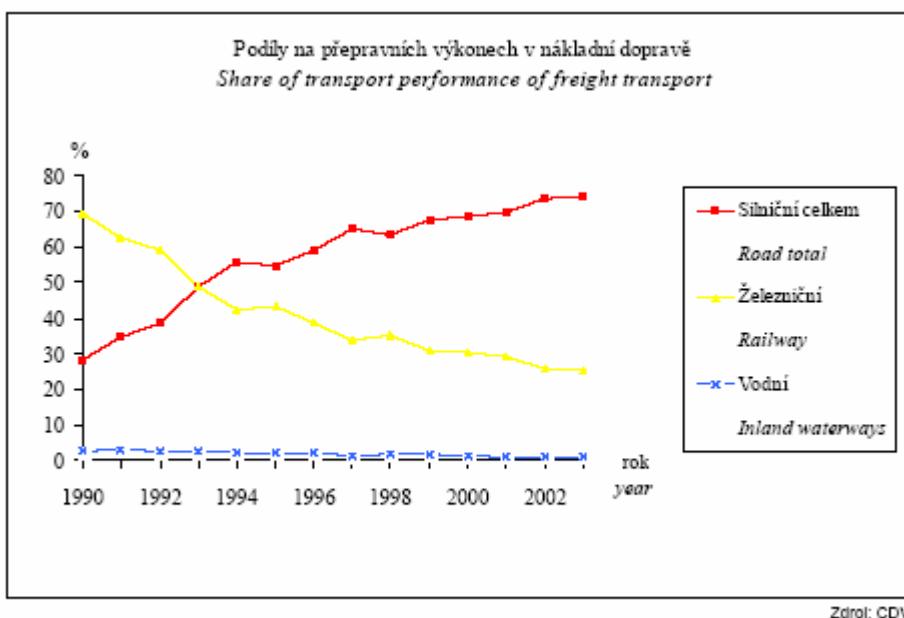
Zdroj: CDV  
Source: CDV



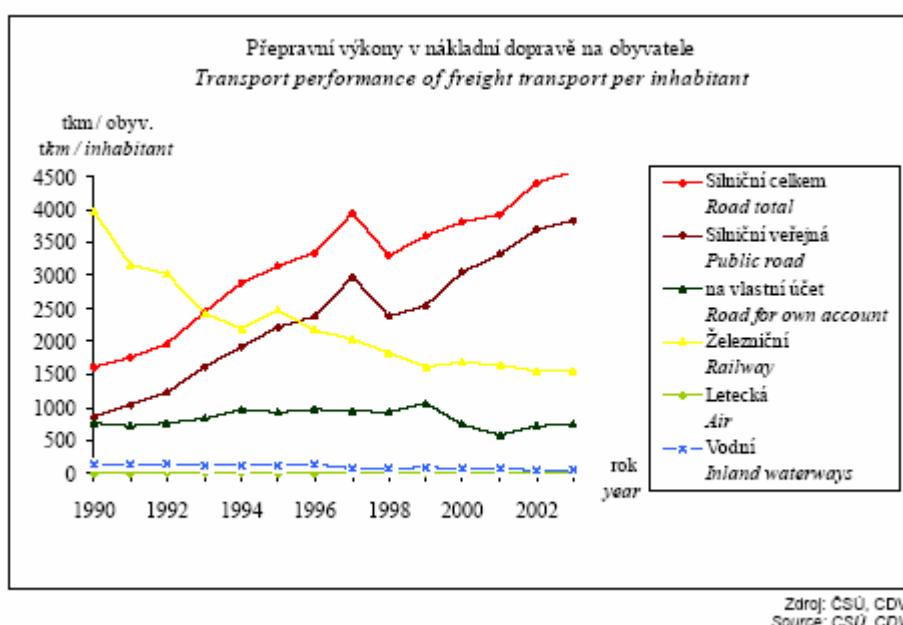
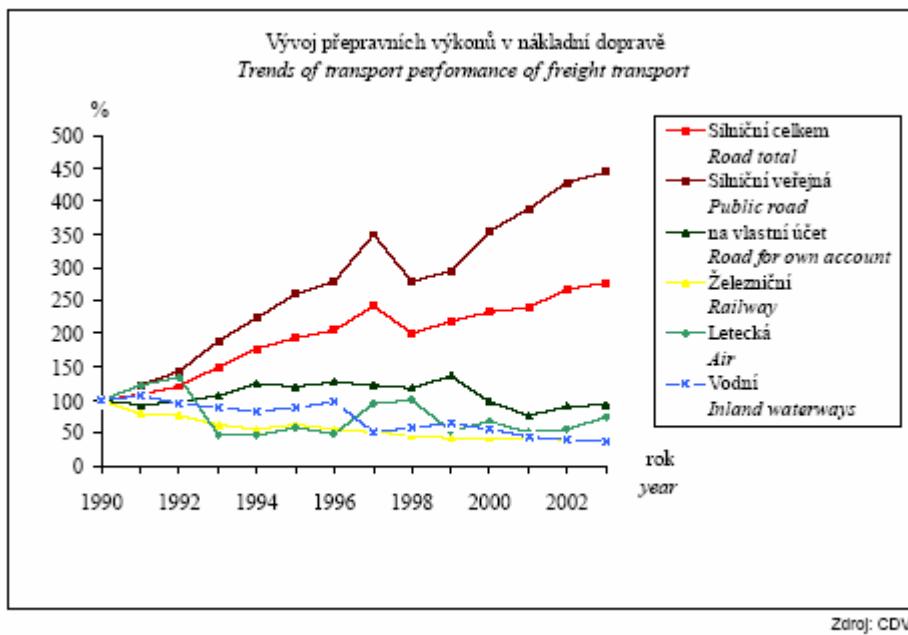
Zdroj: CDV  
Source: CDV



Zdroj: CDV  
 Source: CDV



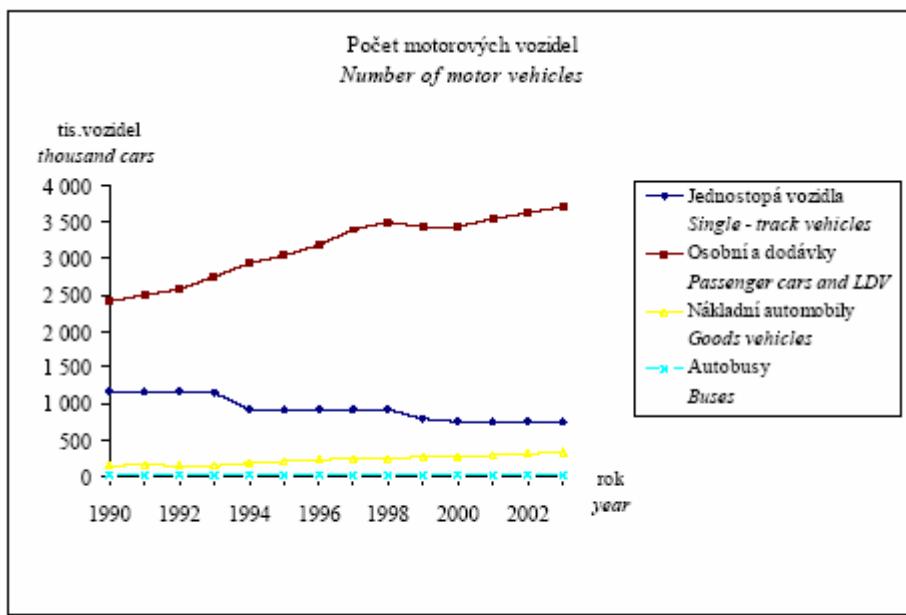
Zdroj: CDV  
 Source: CDV



Trendy změn v počtech vozidel jsou obdobné jak u přepravních objemů a výkonů. **Počty osobních, dodávkových i těžkých nákladních vozidel neustále rostou.** Tento trend bude bohužel pravděpodobně pokračovat i v nejbližších letech, neboť po vstupu do EU se zintenzivní především nákladní doprava která se, po odstranění obchodních bariér, stane výnosným podnikáním. Na druhé straně je pozitivní, že probíhá rychlejší obměna osobních i nákladních vozidel ve prospěch těch, která splňují přísnější emisní předpisy EURO. Rovněž přibývá vozidel na alternativními pohony: zkapalněný ropný plyn (LPG), stlačený zemní plyn (CNG). Počet vozidel vybavených katalyzátory za rok 2003 byl, podobně jako v předchozích letech, odhadnut podle statistik Centrálního registru vozidel Ministerstva Vnitře ČR (MVČR). MVČR v těchto statistikách mj. uvádí rozdělení vozového parku ČR podle roku výroby. Přesný počet vozidel vybavených katalyzátory není tímto registrem sledován.

Vzhledem ke stagnaci demografického vývoje ČR má **počet osobních automobilů na 1000 obyvatel stále stoupající tendenci** – v roce 2003 již na 1000 obyvatel připadalo 362,9 vozidla. Obdobně roste počet vozidel na 1 km silniční sítě, což má za následek zvyšování kongescí především v městském provozu.

Zdroj: CDV



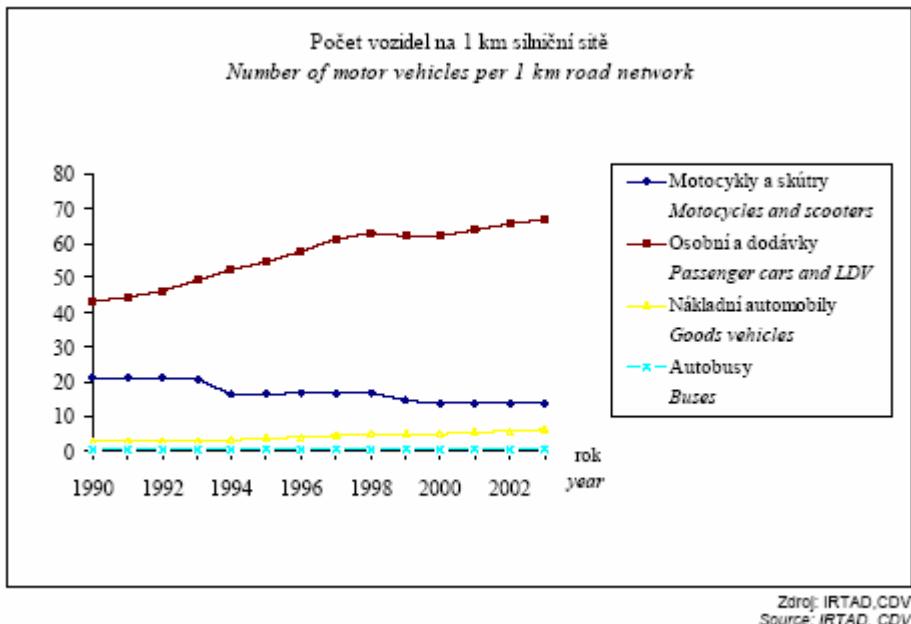
Zdroj: IRTAD, CDV  
Source: IRTAD, CDV

### Počet vozidel na alternativní pohon

Druh vozidel Type of vehicle	Druh pohonu Type of drive	Rok / Year											
		1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Osobní Passenger cars	Elektrický Electric	-	-	10	11	11	11	13	13	11	10	9	10
Osobní Passenger cars	Zkap. zemní plyn LNG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	20	19
Mikrobusy trolejbusy Minibuses trolleybuses	Elektrický Electric	-	-	665	685	718	711	721	708	721	727	739	726
Mikrobusy autobusy Minibuses buses	Plynový Gas	-	-	129	139	143	146	150	118	88	77	74	83

\* údaj není k dispozici  
\* data is not available

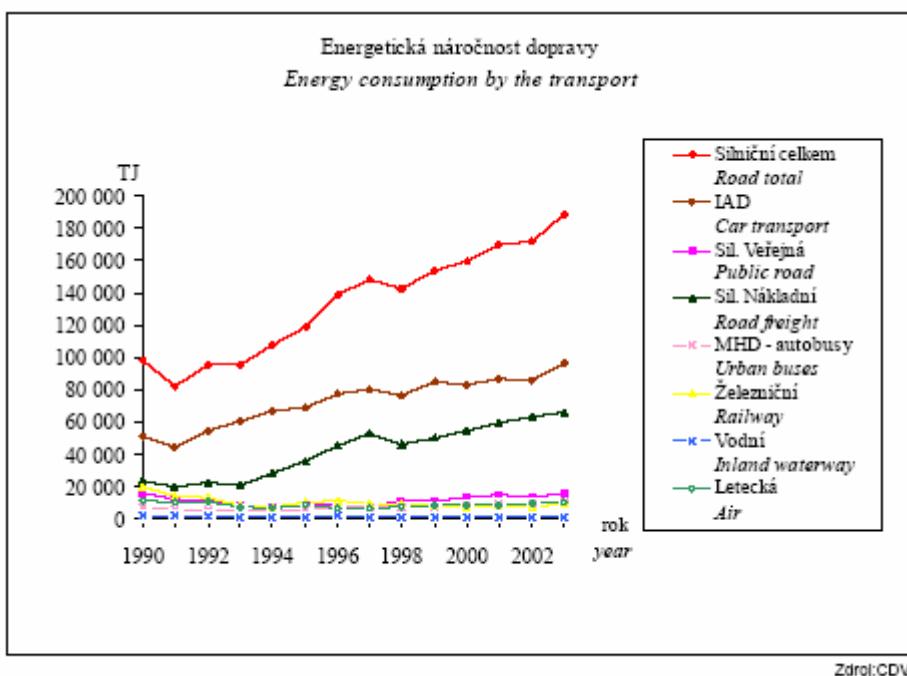
Zdroj: Centrální registr vozidel  
Source: Vehicles central register

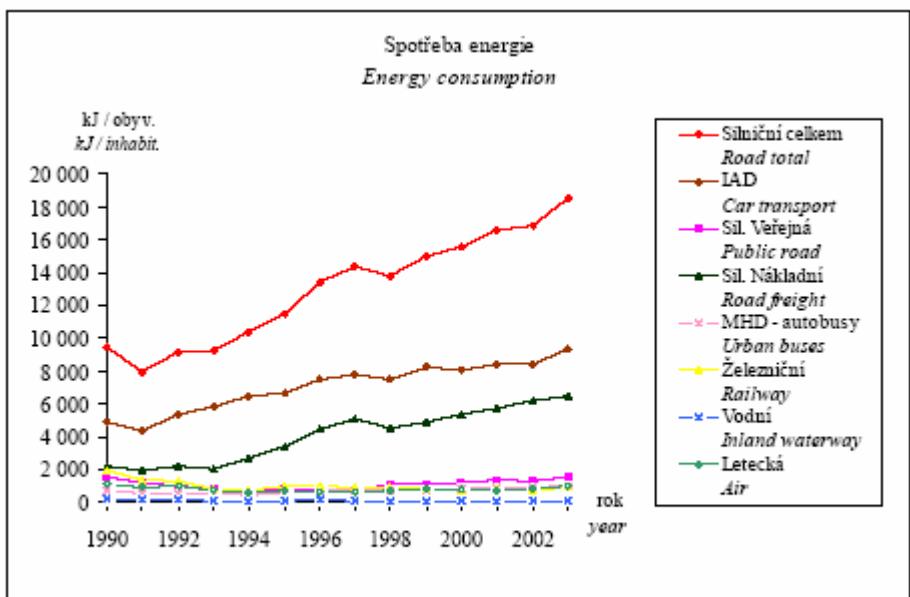


### Energie dopravy

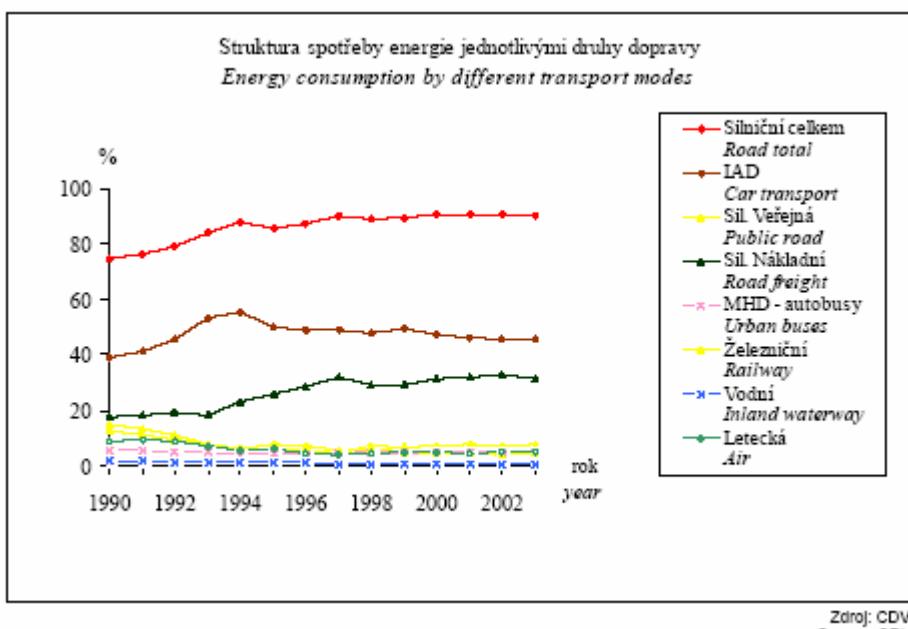
#### **Podíl dopravy na celkové spotřebě energie v ČR má stoupající tendenci.**

V roce 2003 bylo možné sledovat neustálý nárůst energetické náročnosti dopravy. **Největší podíl spotřeby energie v dopravě má individuální silniční doprava a silniční nákladní doprava.** Trend spotřeby energie silniční dopravy se od roku 1997 stabilizoval na hodnotě okolo 90 % celkové spotřeby energie v dopravě. Nadále pokračuje **významný růst prodeje motorové nafty, což má negativní dopady zejména na emisní bilanci.** Kladně lze hodnotit **růst spotřeby alternativních paliv** [zkapalněného ropného plynu (LPG), stlačeného zemního plynu (CNG) a bionafy]. I nadále se dá předpokládat růst spotřeby alternativních paliv. Spotřeba benzínu, nafty, LPG, CNG a bionafy za jednotlivé druhy dopravy je stanovena distribucí celkových prodaných paliv, po odečtu ne-dopravních zdrojů a zásob.

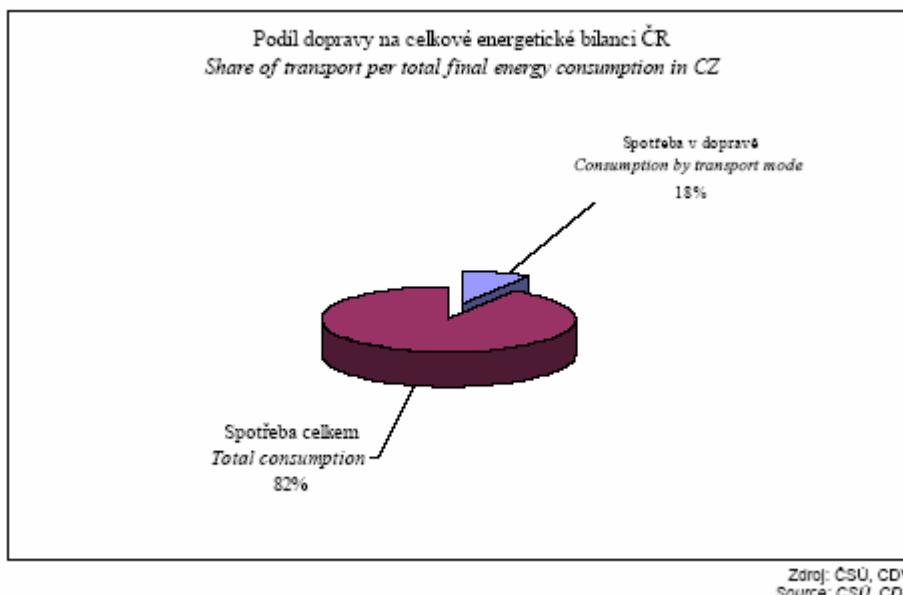




Zdroj: CDV, ČSÚ  
Source: CDV, ČSÚ



Zdroj: CDV  
Source: CDV



### 3.2. Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska dopravy

Zdroj: CDV

#### Ovzduší

**Emise CO, CH<sub>4</sub> i VOC mají klesající tendenci především u osobní individuální dopravy**, neboť novější vozidla emittují cca 7 – 10-krát menší množství těchto látek než starší typy bez řízených katalyzátorů.

**Emise NOX se u individuální automobilové dopravy rovněž snižují**, avšak **jejich produkce ze silničních nákladních vozidel roste**. Hodnoty měrných emisí NOx v dopravě celkem ve sledovaném období kolísají. Proti poklesu hodnot u IAD a železniční dopravy působí růst hodnot u silniční nákladní dopravy.

**Emise SO<sub>2</sub> v roce 2003 výrazně klesly** neboť platí nižší limity pro obsah síry v benzínu i v motorové naftě. Obdobný skok se dá předpokládat i v roce 2005, kdy vejde v platnost další snížení obsahů síry v palivech.

Vzhledem k zastavení prodeje olovnatých benzínů v roce 2001 se **emise olova stále snižují** a blíží se nulovým hodnotám.

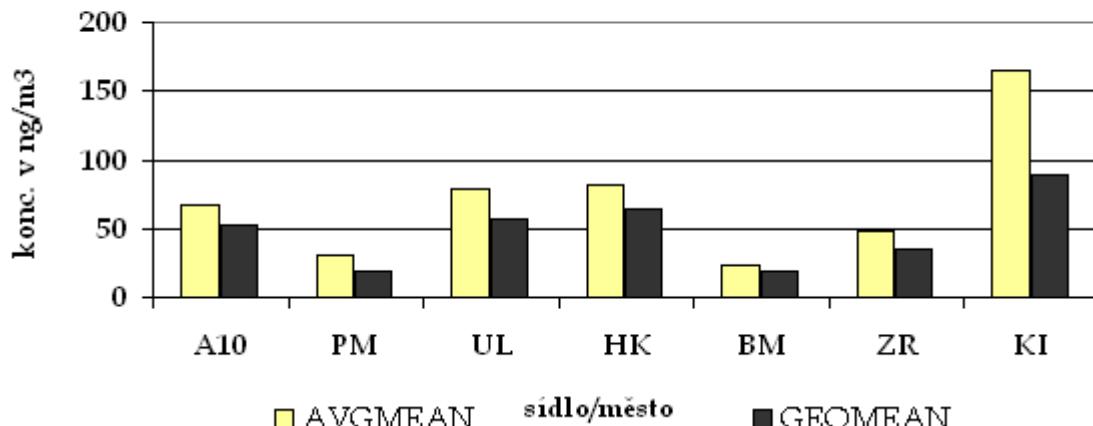
**Kromě skleníkových plynů zůstávají největším problémem emise pevných částic**. I přes přísnější limity **jejich produkce rok od roku rostou**, **vzhledem k celkovým objemům zejména nákladní dopravy**. Emitovaná pevná fáze se stává zdrojem intoxikace organismu i ekosystémů, neboť na pevné částice se sorbuje celá řada rizikové polutantů jako jsou např. polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU). Emise pevných částic mohou způsobit zejména plicní choroby, snížení plicní kapacity, karcinogenní účinky (např. vlivem benzo(a)pyrenu).

#### PAU-polycyklické aromatické uhlovodíky

Rutinní měření koncentrací vybraných 12ti polycyklických aromatických uhlovodíků - PAU je prováděno v 7 vybraných lokalitách (v Praze 10, Ústí n/L, Plzni, Žďáru n/S, Brně, Karviné a v Hradci Králové).

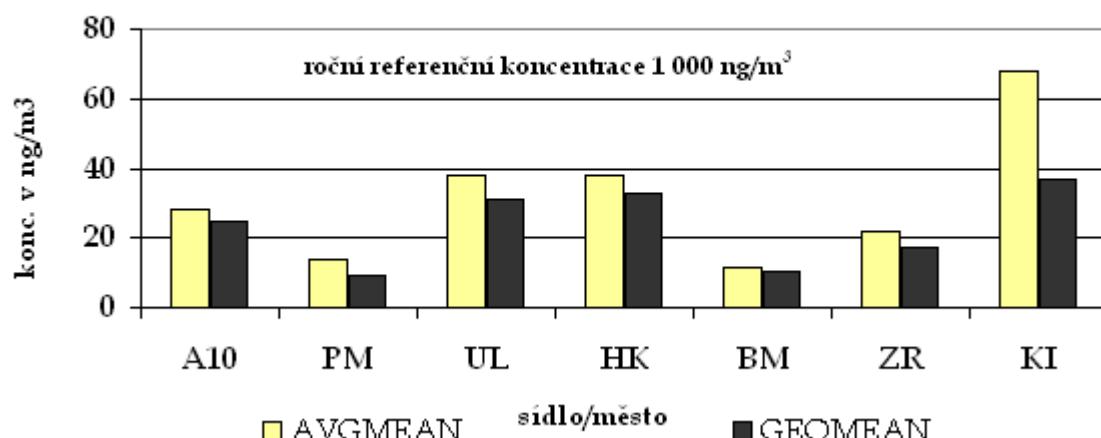
Ze zpracování výsledků pro **sumu PAU** je patrné, že celková koncentrace polyaromatických uhlovodíků, vyjádřená jako suma PAU, je nejvyšší na stanici v Karviné, kde dosáhla hodnoty 165 ng/m<sup>3</sup> a 2-6 krát převýšila úroveň na ostatních stanicích. Pro Ostravu nelze vzhledem k užšímu spektru sledovaných látek tuto hodnotu vypočítat.

**Graf č. 18 - Aritmetický a geometrický roční průměr  
rok 2003 - Suma PAU**



Průměrné roční koncentrace **fenantrenu** se pohybovaly hluboko pod referenční koncentrací, výsledky byly v rozmezí od 11,8 ng/m<sup>3</sup> na stanici v Brně do 67,6 ng/m<sup>3</sup> na stanici v Karviné.

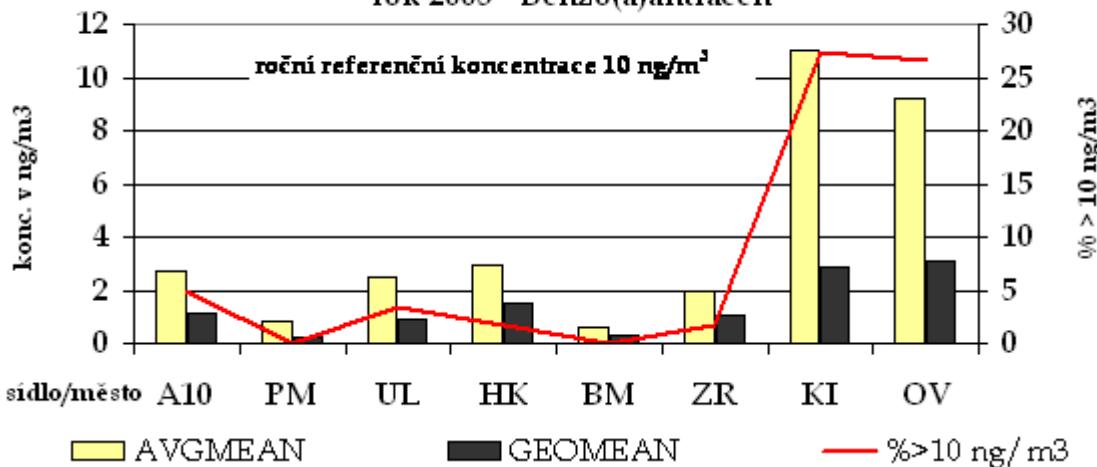
**Graf č. 19 - Aritmetický a geometrický roční průměr  
rok 2003 - Fenantren**



U karcinogenního **benzo(a)antracenu** byly v roce 2003 zjištěny roční průměry v širokém rozpětí 0,6 - 11,0 ng/m<sup>3</sup>. Nejvyšší hodnota byla zjištěna na stanici v Karviné, kde došlo k překročení roční referenční koncentrace a v zimním období zde byly naměřeny denní koncentrace vyšší než 80 ng/m<sup>3</sup>.

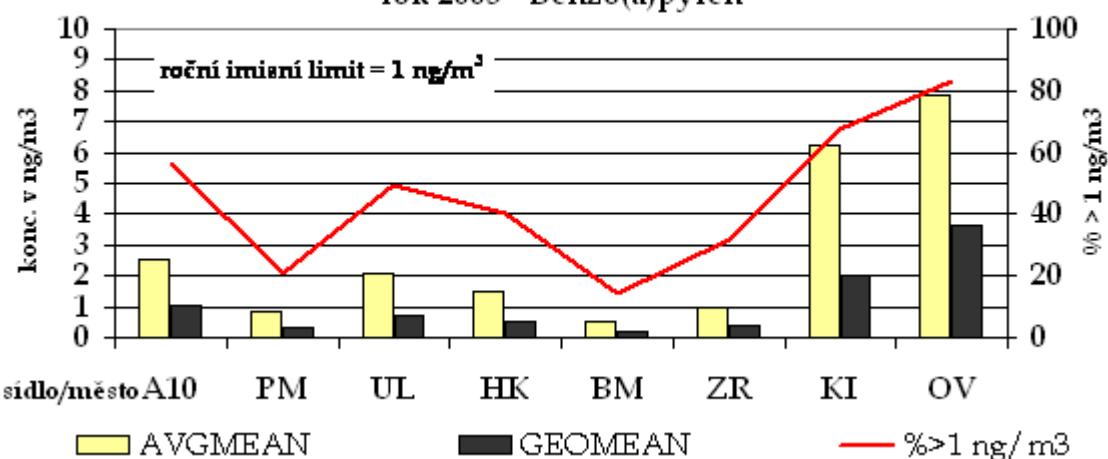
Vysoké znečištění těsně pod hodnotou referenční koncentrace bylo zjištěno na stanici v Ostravě (9,2 ng/m<sup>3</sup>). Stanice v Brně, Žďáru n/S., Plzni, H. Králové, Ústí n/L. a v Praze vykazovaly roční úroveň znečištění nižší než 1/3 referenční koncentrace.

Graf č. 23 - Aritmetický a geometrický roční průměr  
rok 2003 - Benzo(a)antracen



U benzo(a)pyrenu - (BaP), který je nejznámějším a nejsilnějším karcinogenem ve směsi PAU, byl překročen roční imisní limit ve většině sledovaných lokalit.

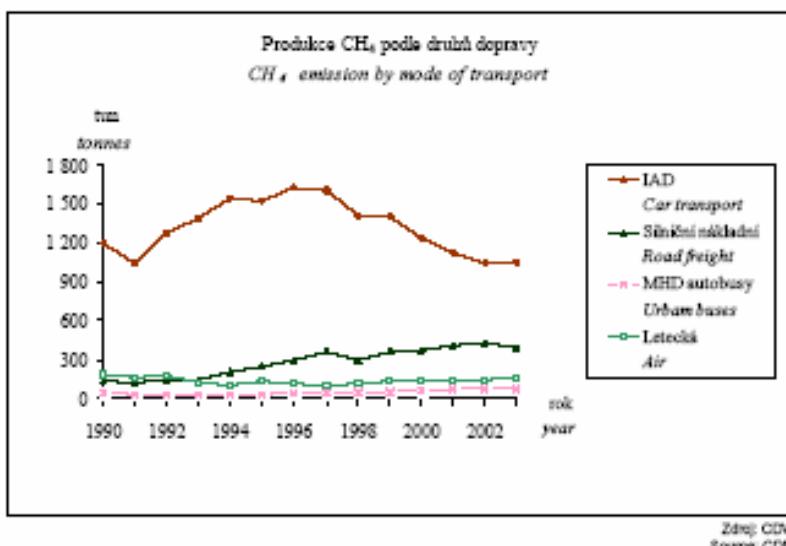
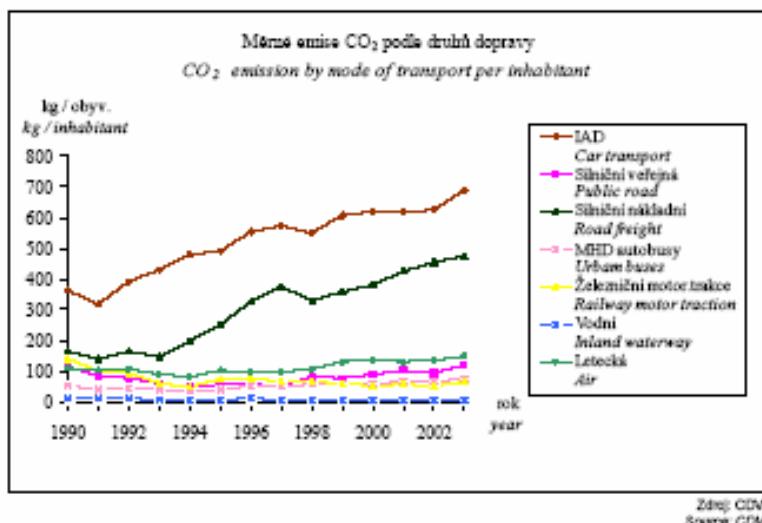
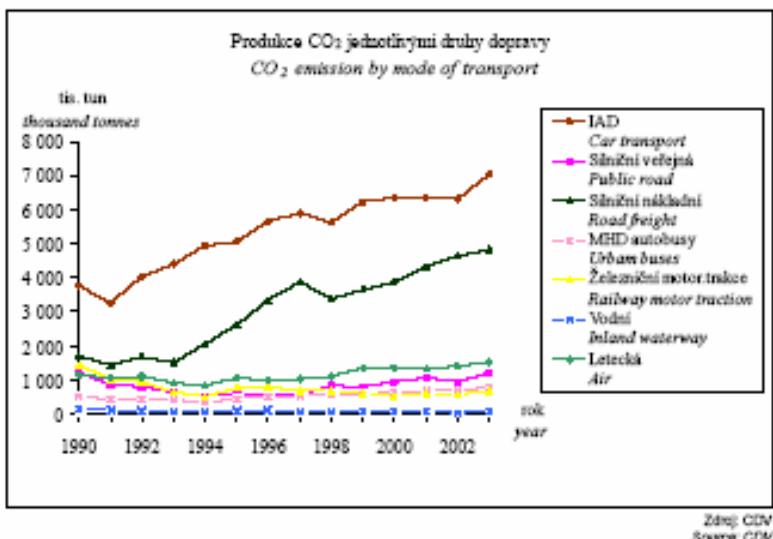
Graf č. 27 - Aritmetický a geometrický roční průměr  
rok 2003 - Benzo(a)pyren

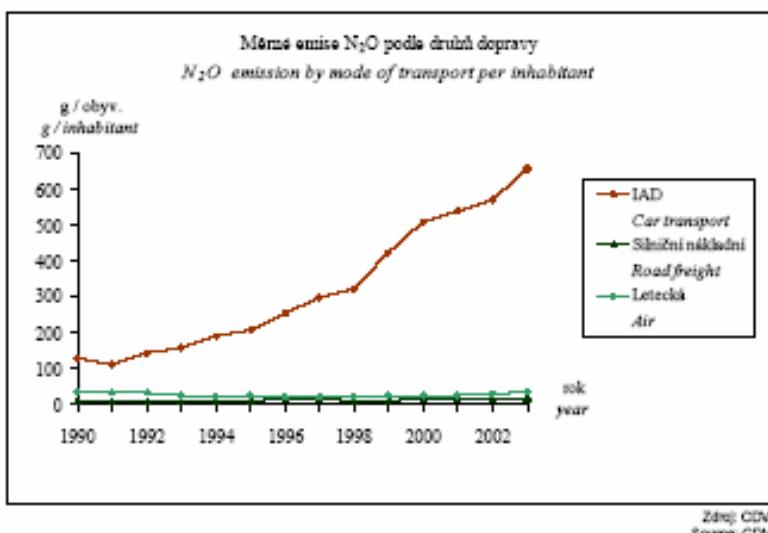
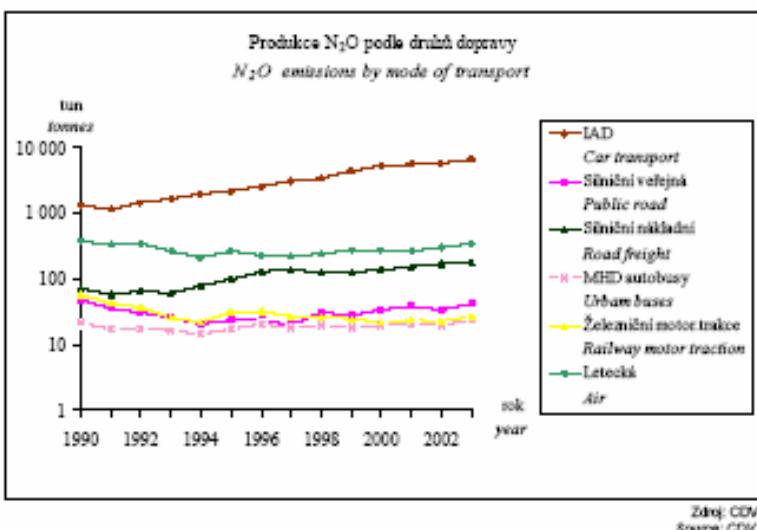
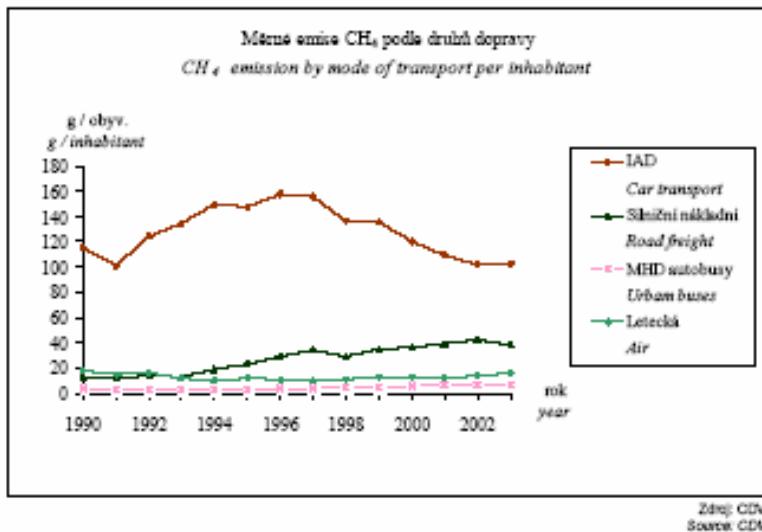


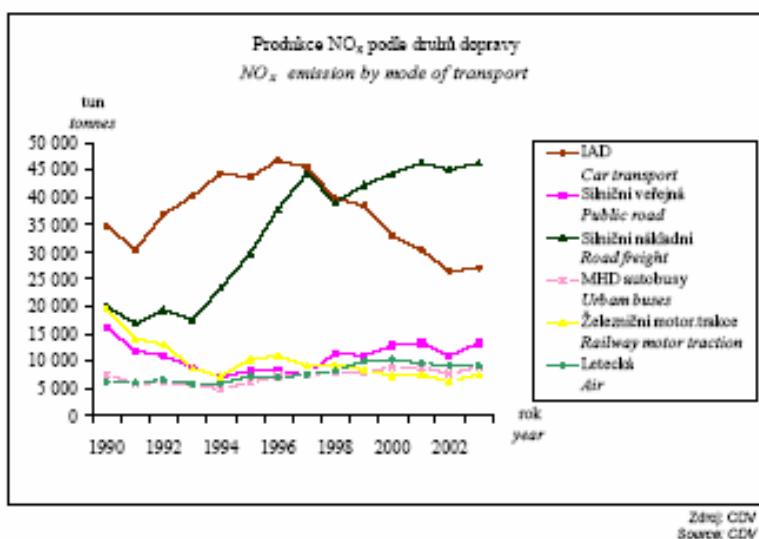
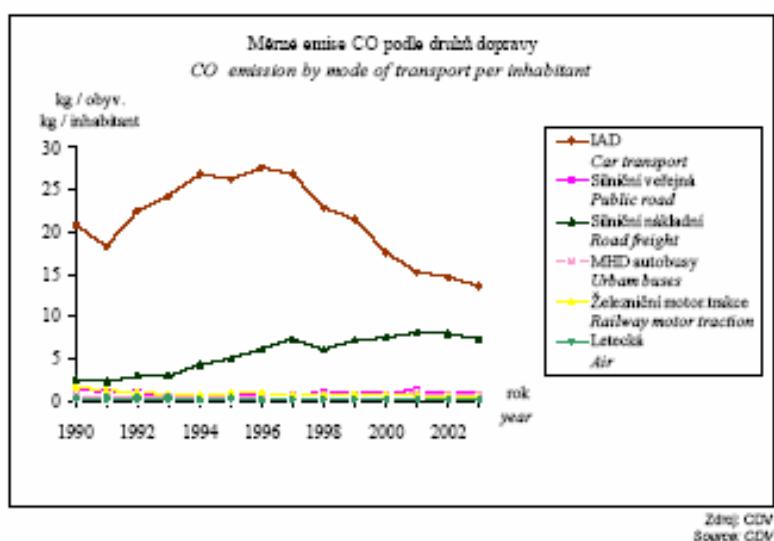
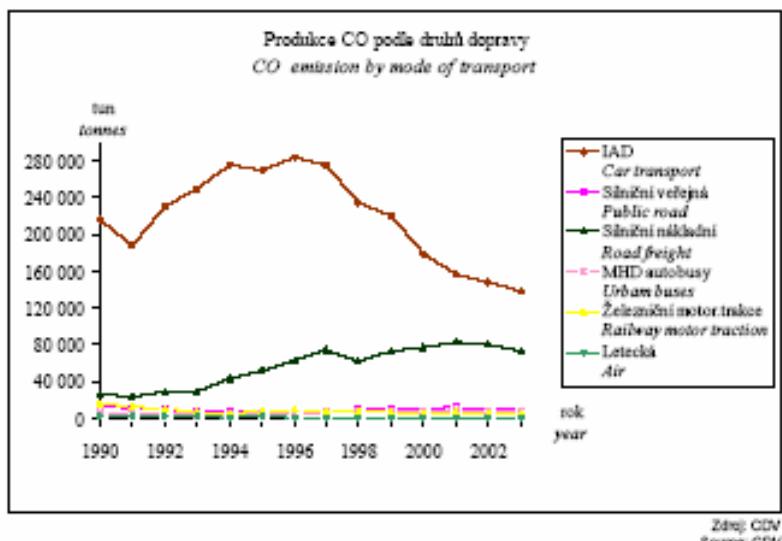
Největší zatížení - téměř 8x vyšší hodnota než limit - bylo zjištěno na stanici v Ostravě (7,8 ng/m³), následuje ji stanice v Karviné (6,2 ng/m³). Na těchto stanicích se vyskytovaly v zimním období dny, kdy byly 24 hodinové koncentrace vyšší než 40 ng/m³. K překročení ročního imisního limitu došlo rovněž na stanici v Praze 10 (2,5 ng/m³), v Ústí n/L. (2,1 ng/m³) a v Hradci Králové (1,5 ng/m³).

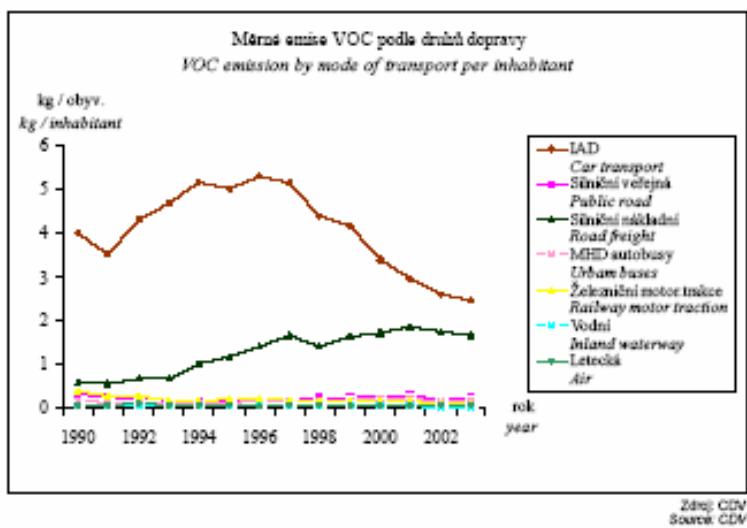
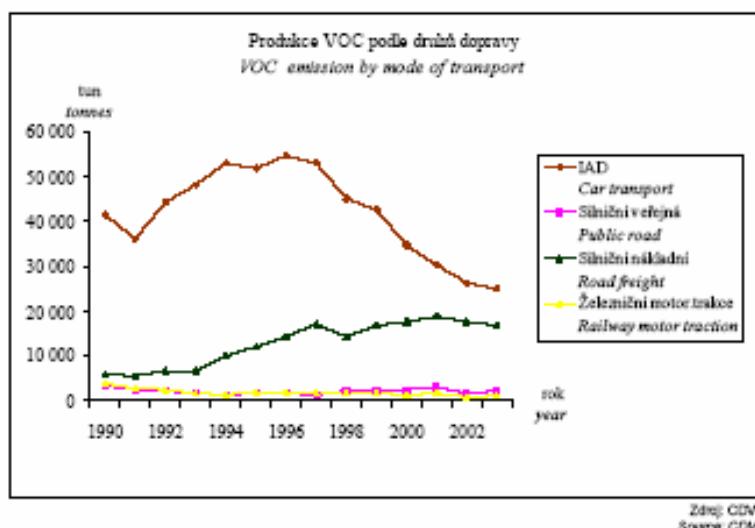
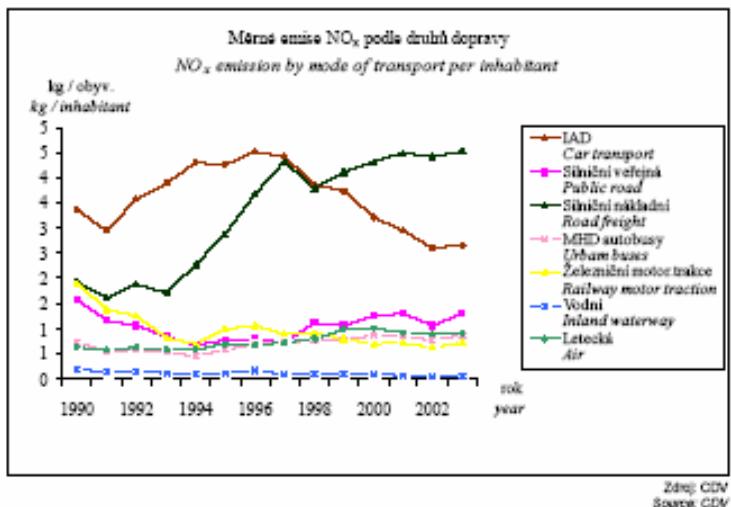
Na stanicích v Plzni a ve Žďáru n/S. byly roční průměry těsně pod hodnotou ročního imisního limitu, nejnižší koncentrace byla zjištěna na stanici v Brně.

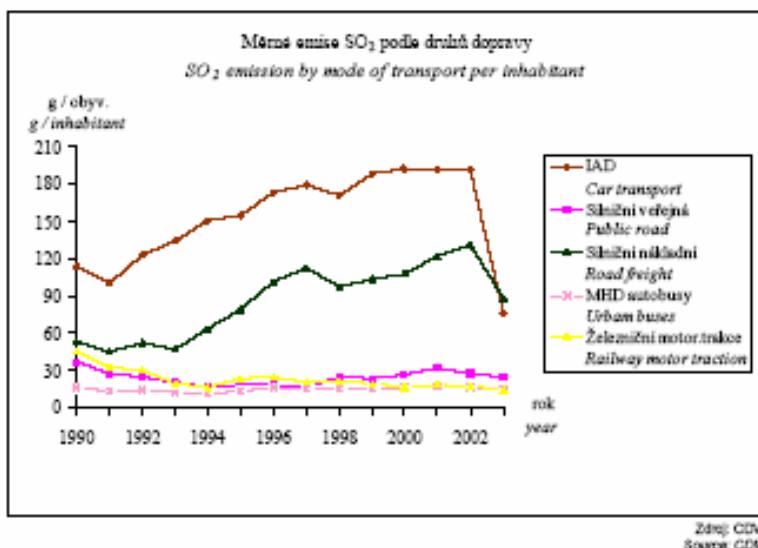
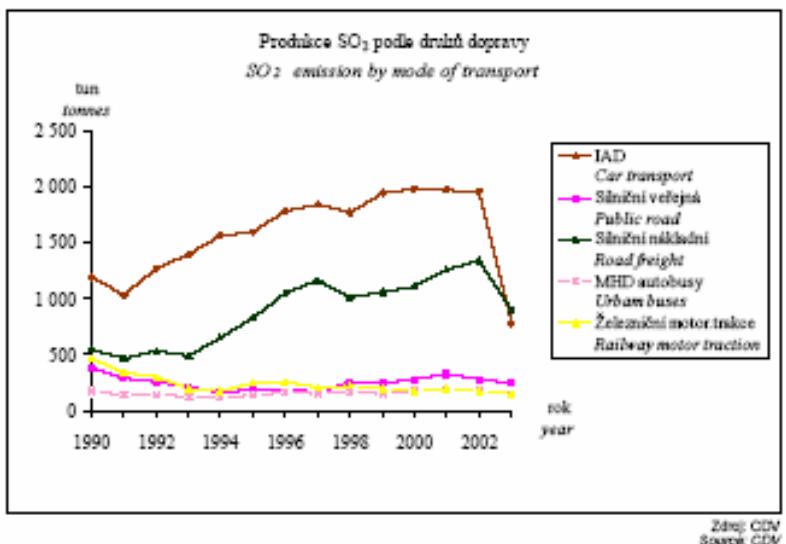
Koncentrace jednotlivých PAU fenanthren, antracen, fluoranthen, pyren, benzo(a)antracen, chrysén, benzo(b)fluoranthen, benzo(k)fluoranthen, benzo(a)pyren, dibenz(ah)antracen, benzo(g,h,i)perylén a indeno(1,2,3-cd)pyren v roce 2003 byly nejvyšší hodnoty u většiny výšemolekulárních PAU nalézány na stanicích v Ostravě a Karviné, s větším odstupem je následují hodnoty ze stanic v Praze, Ústí nad Labem a Hradce Králové.

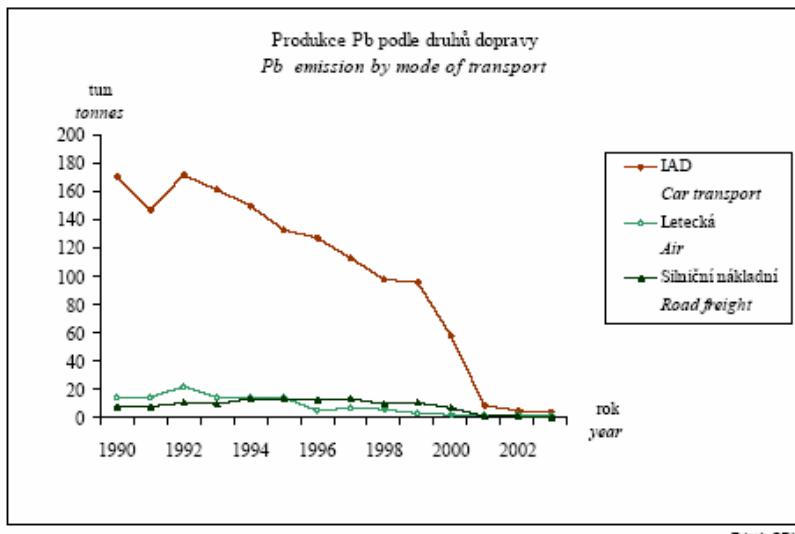




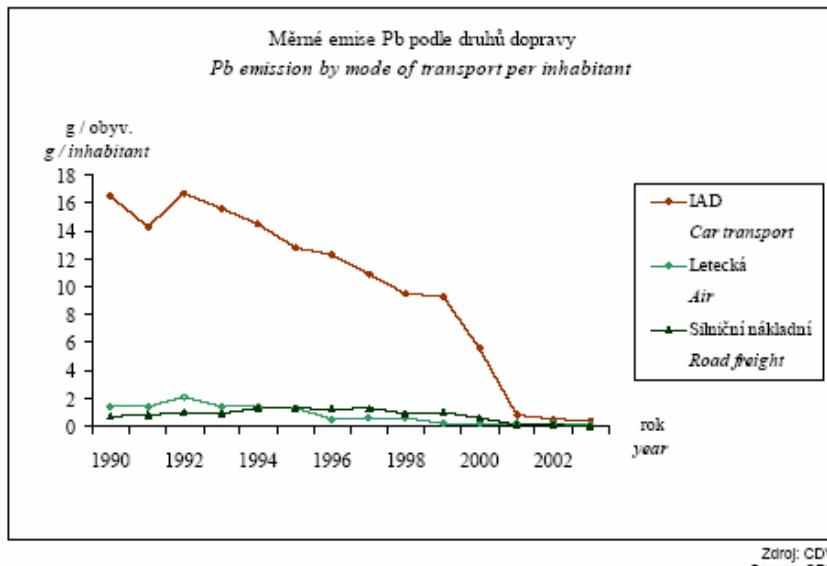




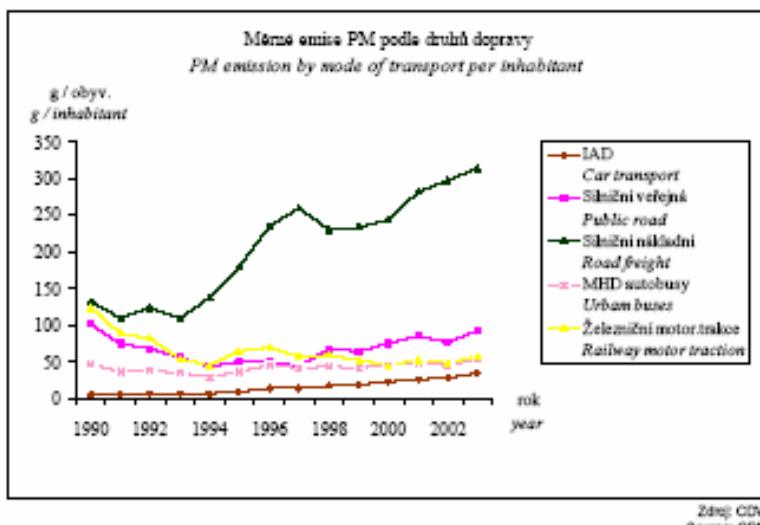
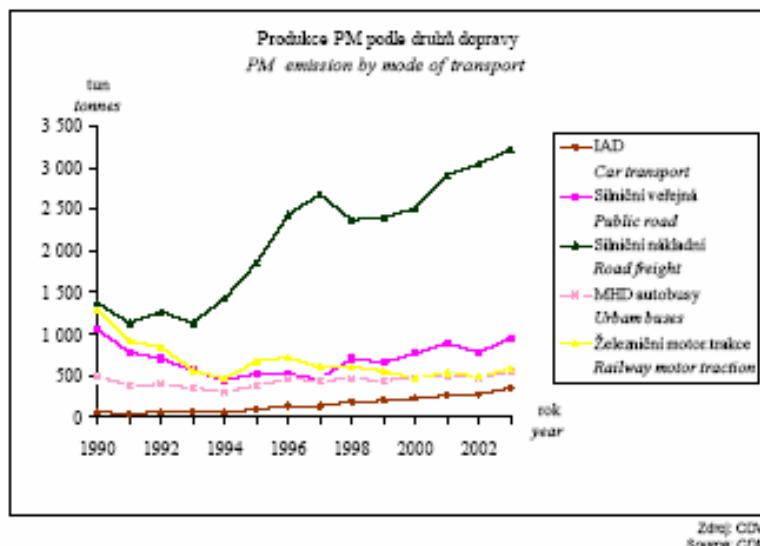


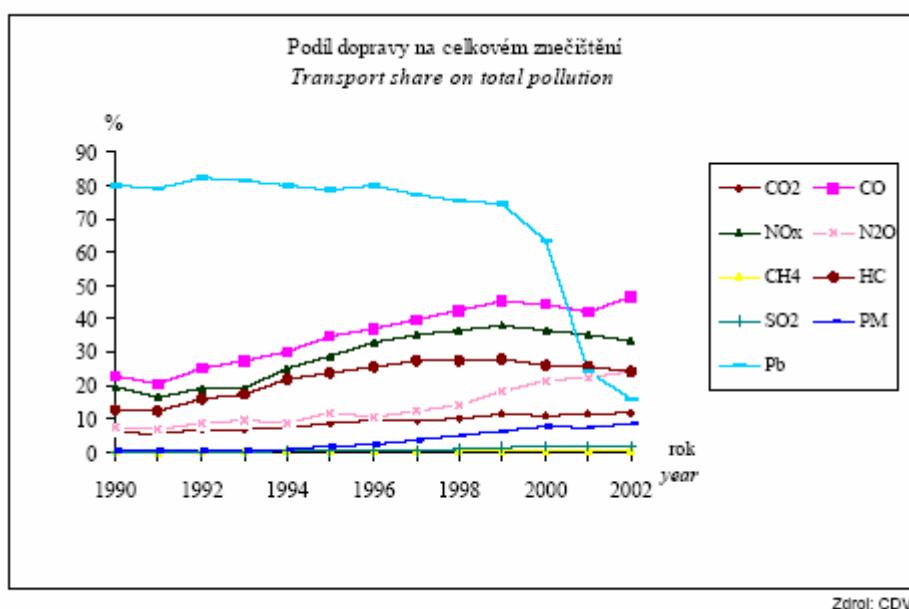
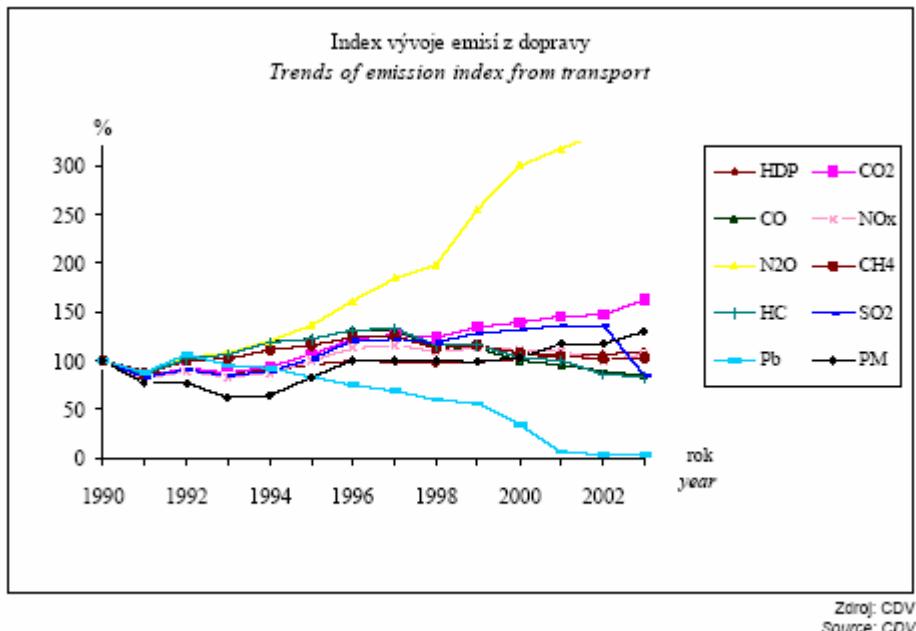


Zdroj: CDV  
Source: CDV



Zdroj: CDV  
Source: CDV





## Voda

Jakost povrchových a podzemních vod významně ovlivňuje plošné znečištění, zejména znečištění ze zemědělského hospodaření, atmosférická depozice a erozní splachy z terénu. Význam plošného znečištění s pokračujícím poklesem znečištění z bodových zdrojů roste. Jeho podíl je podstatný zvláště u dusičnanů a acidifikace, méně u fosforu, a je odlišný v různých oblastech ČR v závislosti na hustotě osídlení, podílu čištění vypouštěných odpadních vod, intenzitě a způsobu zemědělského hospodaření a úrovni atmosférické depozice. Dalším z faktorů, negativně ovlivňujících jakost povrchových i podzemních vod, je havarijní znečištění. Celkově je možné konstatovat, že z dlouhodobého hlediska se jakost vody v tocích významně zlepšuje. Přes dosažené zlepšení však nelze považovat současný stav za zcela vyhovující, problematické jsou hlavně úseky vodních toků s menší vodností a vysokou kumulací zdrojů znečištění.

## Půda

Celková výměra ČR k 31. 12. 2003 byla 7 886 755 ha, z toho výměra zemědělské půdy byla 4 269 tis. ha (54,13 % rozlohy ČR). Na jednoho obyvatele ČR připadá 0,259 ha lesní půdy a 0,418 ha zemědělské půdy, z toho 0,300 ha orné půdy. V období 1990–2003 nastal částečný pokles výměry zemědělské půdy (o 19 tis. ha) a mírný nárůst rozlohy lesních pozemků (o 14 tis. ha) a částečné snižování procenta zornění zemědělských půd (o 3,18 %), což je vzhledem k potřebě ochrany přírody a krajiny stále nedostatečné. Značná rozloha nevyužívané zemědělské půdy dosahující v roce 2003 výše 177 tis. ha. Od roku 1995 se rozsah nevyužívané orné půdy zvýšil cca o 120 tis. ha, mezi roky 2002–2003 se zvýšilo zastoupení orné půdy v klidu o 38 %. Atmosférická depozice stále představuje významnou složku vstupů přicházejících do půdy. Od roku 1995 byl patrný klesající trend u většiny sledovaných kontaminantů, který se však v průběhu posledních pěti až šesti let prakticky zastavil. V letech 2001 a 2002 se v souboru dat vyskytlo několik extrémních hodnot u Cu, Pb a Zn (které ovlivnily výpočet průměrů, nikoli však mediánů). V roce 2003 došlo ke snížení extrémních hodnot u Cu a Pb. Extrémní hodnota Zn zůstala na stejně výši. V případě Cu bylo zvýšení pravděpodobně způsobeno aplikací přípravků s obsahem Cu na chmelnicích a vinicích. V případě Pb a Zn se patrně jedná o imisní zatížení lokalit průmyslovými zdroji.

Provedená šetření pomocí analýz půd 2M HNO<sub>3</sub> ukázala, že zastoupení vzorků s nadlimitními obsahy rizikových prvků v půdách je velmi nízké. Zvýšenou pozornost vyžaduje Cd, na lehkých půdách vedle Cd také As a V. V roce 2003 překročilo limitní hodnotu PAU z 34 vzorků na orné půdě 17 vzorků z ornice a 10 vzorků z podorničí, v roce 2002 12 vzorků z ornice a 5 vzorků z podorničí. K hlavním zdrojům PAU v přírodním prostředí patří především atmosférická depozice. Uhlovodíky s nejvyššími nálezy jsou fluoranten a pyren – látky toxikologicky rizikové, nekarcinogenní. Při sledování perzistentních organochlorových pesticidů v letech 2000–2003 na orné půdě na souboru pozorovacích ploch bylo zjištěno, že v letech 2002 a 2003 v porovnání s roky 2000 a 2001 došlo ke zvýšení hodnot HCB, podobný trend byl i v podorničí, u DDT a jeho metabolitů byl limit překračován v největším rozsahu po celé 4 roky, u HCH v roce 2003 nebyl nalezen žádný vzorek převyšující hodnotu meze stanovitelnosti.

## Příroda a krajina

V blízkosti urbanizovaných prostorů dochází k významným záborům zemědělské a ostatní půdy v důsledku nové zástavby, která je spojena s novými nároky na infrastrukturu (inženýrské sítě, komunikace, skládky odpadů, zásobování vodou aj.). Tento jev se dále podílí na snížení retenčních schopností krajiny, na ztrátě často nejkvalitnější zemědělské půdy a obvykle vede i k úbytku biotopů pro volně žijící živočichy a planě rostoucí rostliny. V současné době jsou nejspornejšími zásahy do krajinného rázu velkoplošné terénní úpravy a stožárové stavby.

## Les

Výměra lesní půdy dosáhla v roce 2003 výše 2 644 tis. ha a oproti roku 2002 stoupla o 1 tis. ha. Lze konstatovat, že trvalý vzestupný trend, který započal po roce 1930, byl i nadále zachován.

## Fragmentace lokalit dopravní infrastrukturou

Fragmentace je chápána jako rozdělení přírodních lokalit s výskytem specifických druhů rostlin a živočichů na menší a více izolované jednotky. Izolace jako následek fragmentace ohrožuje přežití citlivějších druhů. Jeden z hlavních důvodů fragmentace lokalit je kromě zemědělství a urbanizace především konstrukce a využívání lineární dopravní infrastruktury: nejen silnic, ale také železnic a vodních cest. Samotný provoz, který způsobuje usmrcování a rušení živočichů, znečištění okolí, efekt fragmentace dále zesiluje.

Mezi hlavní globální ekologické problémy patří vedle např. dlouhodobého oteplování atmosféry, také snižování biologické diverzity, tj. počtu druhů fauny i flory. V současnosti je věnována pozornost především důvodům, které k tomuto snižování vedou. Biodiverzita není ohrožována jen snížením velikosti ploch ekosystémů nebo vybíjením ohrožených druhů živočichů ale také fragmentací lokalit. Dopravní sítě rozčlenují přírodní lokality na menší, izolované segmenty, vytváří bariéry mezi segmenty, především v rozvinutých zemích. Segmenty jsou často menší, než potřebují citlivější druhy k přežití. Je jasné, že lidé začali fragmentovat přírodu již před mnoha staletími. Dopravní síť je však v současné době tak hustá, že představuje pro faunu značné riziko. Rozlišujeme primární a sekundární ekologické efekty fragmentace.

## Odpady

V ČR dochází k pozvolnému snižování produkce odpadů, které je zvlášť patrné u produkce nebezpečných odpadů. V roce 2003 se recyklace a využívání odpadů jako druhotných surovin v porovnání s minulými roky opět zlepšila. Celkem bylo v roce 2003 materiálově využito 19,7 mil. t všech odpadů, tj. 54,8 %. Produkce komunálních odpadů od roku 1995 neustále mírně roste. Stále nejběžnějším způsobem odstranění komunálních odpadů je skládkování, kdy v roce 2001 bylo uloženo na skládky 61,6 % a v roce 2003 61,5 % z celkové produkce komunálních odpadů. Zvýšil se podíl spalovaných odpadů, který byl 9,0 % v roce 2001 a v roce 2003 9,5 % z celkové produkce. Zvyšuje se množství odděleně sbíraných složek komunálního odpadu.

## Hluk z dopravy

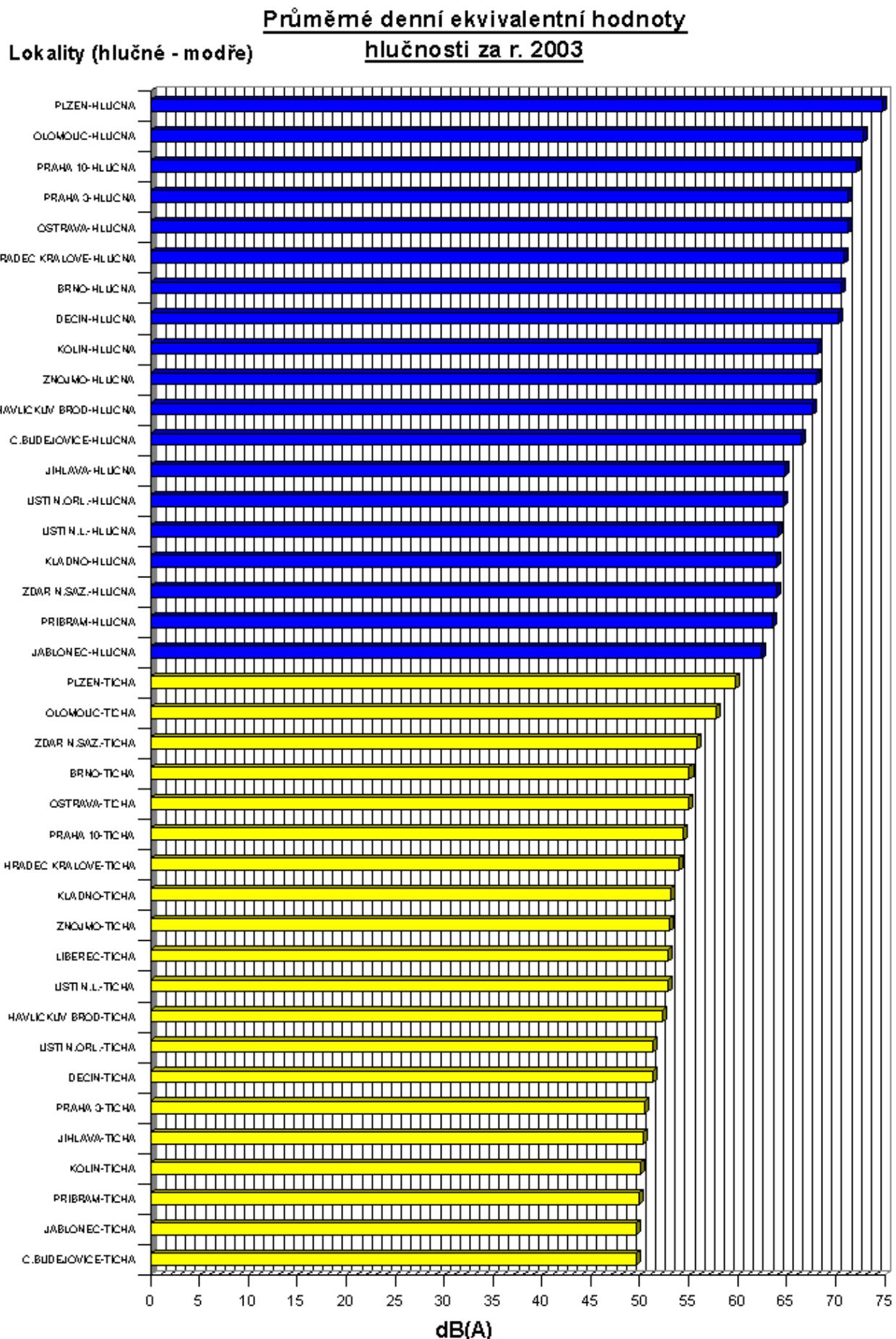
Sledování vývoje hlučnosti se provádí ve vybraných hlučných a tichých lokalitách v 19 městech pravidelným měřením hluku po dobu 24 hodin tak, aby byl zaznamenán průběh hlučnosti v průběhu celého dne. Měření jsou prováděna vždy jednou měsíčně, střídavě v hlučné a tiché základní lokalitě. 90procentní pravděpodobnostní hladiny hluku –  $L_{90}$  popisují trvalou hlučnost v jednotlivých městech neboli tzv. hluk pozadí, který se v měřeném místě vyskytuje v 90 % doby měření. V roce 2003 tvořily zjištěné průměrné roční hodnoty ekvivalentních hladin A i 90procentních hladin hluku souvislou řadu. Z výsledků měření je zřejmé, že hlučnost jednotlivých hlučných i tichých lokalit je plynule rozložena v celém rozsahu hladin hluku. Zjištěné hodnoty hlučnosti vyjádřené v ekvivalentní hladině hluku A dosahují v nejhlučnějších lokalitách hodnoty až 75 dB ve dne a 69 dB v noci a v tichých lokalitách klesají až na 50 dB ve dne a 40 dB v noci.

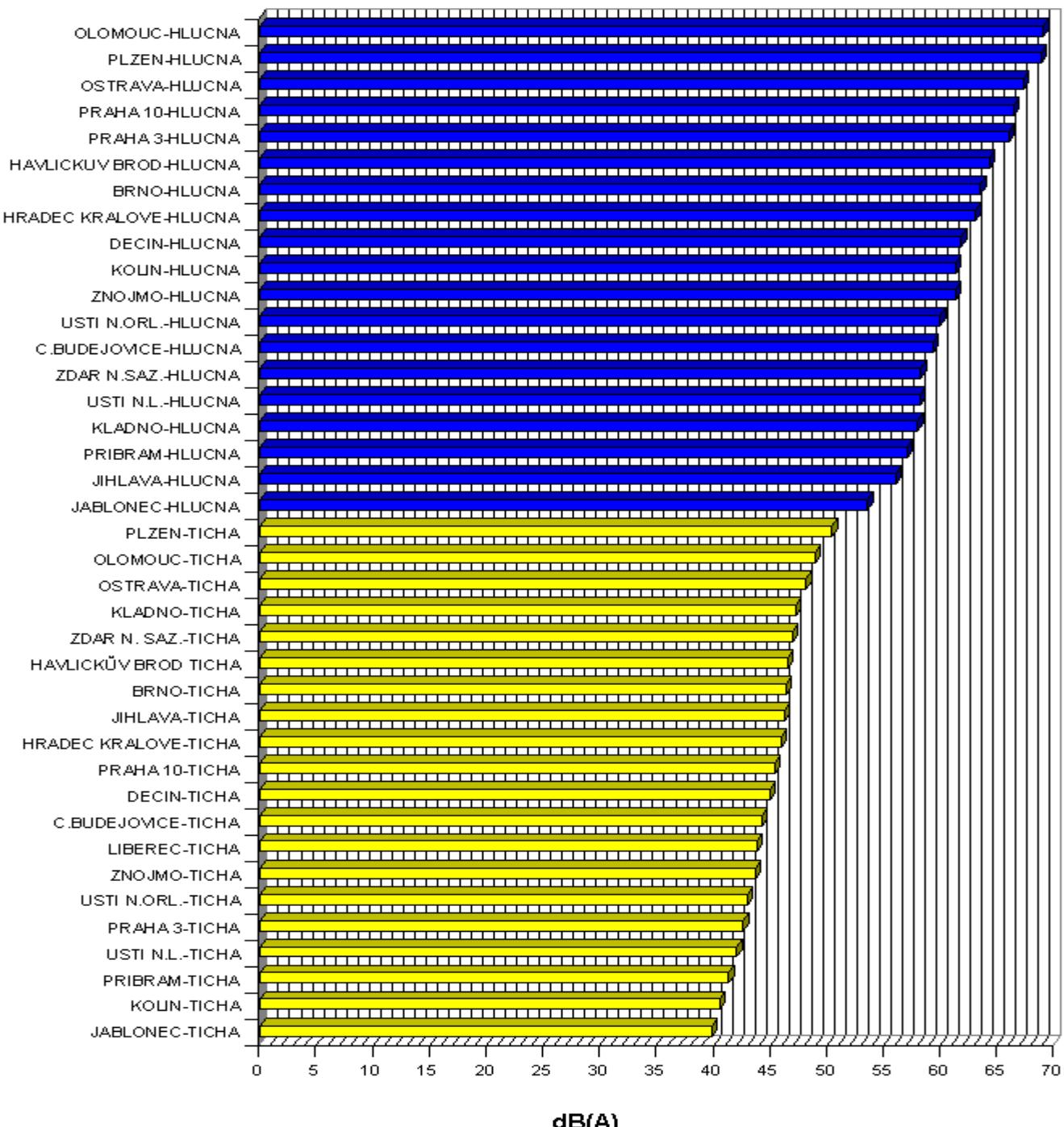
Rozvoj dopravy s sebou přináší řadu negativních dopadů, k nimž patří mimo jiné nadměrný hluk. Dlouhodobé působení hlukové zátěže způsobuje u exponované populace závažná civilizační onemocnění (hypertenze, infarkt myokardu, stresy, neurózy, chorobné změny krevního tlaku, poškození sluchu apod.) Nejmarkantněji se tato zátěž projevuje především na zdravotním stavu obyvatel velkých měst a průmyslových aglomerací. Hlavním zdrojem hluku v městském prostředí je zejména pozemní doprava, především silně vznášející doprava automobilová. Z naměřených hodnot v rámci monitorování hlučnosti za r. 2003 vyplýnulo, že rozdíly mezi jednotlivými měřenými ve sledovaných lokalitách nedosahují výrazných výkyvů (ne více než 5 dB). Zjištěné hodnoty hlučnosti, vyjádřené ekvivalentní hladinou, dosahují v nejhlučnějších lokalitách hodnoty až 75 dB(A) ve dne a 69 dB(A) v noci a v tichých lokalitách klesají až na 50 dB(A) ve dne a 40 dB(A) v noci. Nejvyšší hlučnost byla již tradičně zjištěna v hlučných lokalitách Plzně, Prahy 3 a 10, v Ostravě a Olomouci. Nejméně hlučné jsou opakovaně tiché lokality v Kolíně, Příbrami a Českých Budějovicích. V hlučné lokalitě Liberce neprobíhalo měření hluku z důvodu dopravní uzávěry trvající od února do konce listopadu 2003.

Z výsledků měření noční hlučnosti za r. 2003, vyjádřených ekvivalentní hladinou, vyplývá, že požadavkům Vládního nařízení č. 502/2000 Sb.v platném znění na nejvyšší přípustnou hladinu v chráněných venkovních prostorech obytných staveb a chráněných ostatních venkovních prostorech [45 dB(A)], odpovídá polovina z celkového počtu 20 tichých lokalit a žádná z hlučných lokalit. Při užití korekce pro hluk v okolí hlavních pozemních komunikací, kde hluk z dopravy je převažující, požadavku úrovně komunální noční hlučnosti [50 dB(A)] odpovídají všechny tiché lokality, avšak ani jedna z hlučných lokalit. Z přiložených grafických výstupů je dobré patrné, jak je rozdílná hluková situace v jednotlivých městech. Stejně hodnoty hluku jsou pro některá města hodnotami tichých oblastí, v jiných městech jsou tyto hodnoty naměřeny v hlučných oblastech.

Z rozboru naměřených hladin hluku v průběhu jednoho roku v jednotlivých lokalitách se ukázalo, že ve většině lokalit opět nedošlo k výkyvům hodnot nad 2 dB  $L_{Aeq}$ . Tyto změny jsou obvykle způsobeny lokálními změnami dopravního systému i návrhem intenzity dopravy na vedlejších komunikacích. Je to důsledek přelévání dopravní zátěže z přetížených hlavních na vedlejší komunikace. Při tom nezáleží na tom, zda se lokality nacházejí ve velkých nebo malých městech. Dalším důvodem může být změna měřicího místa či stavební činnost.

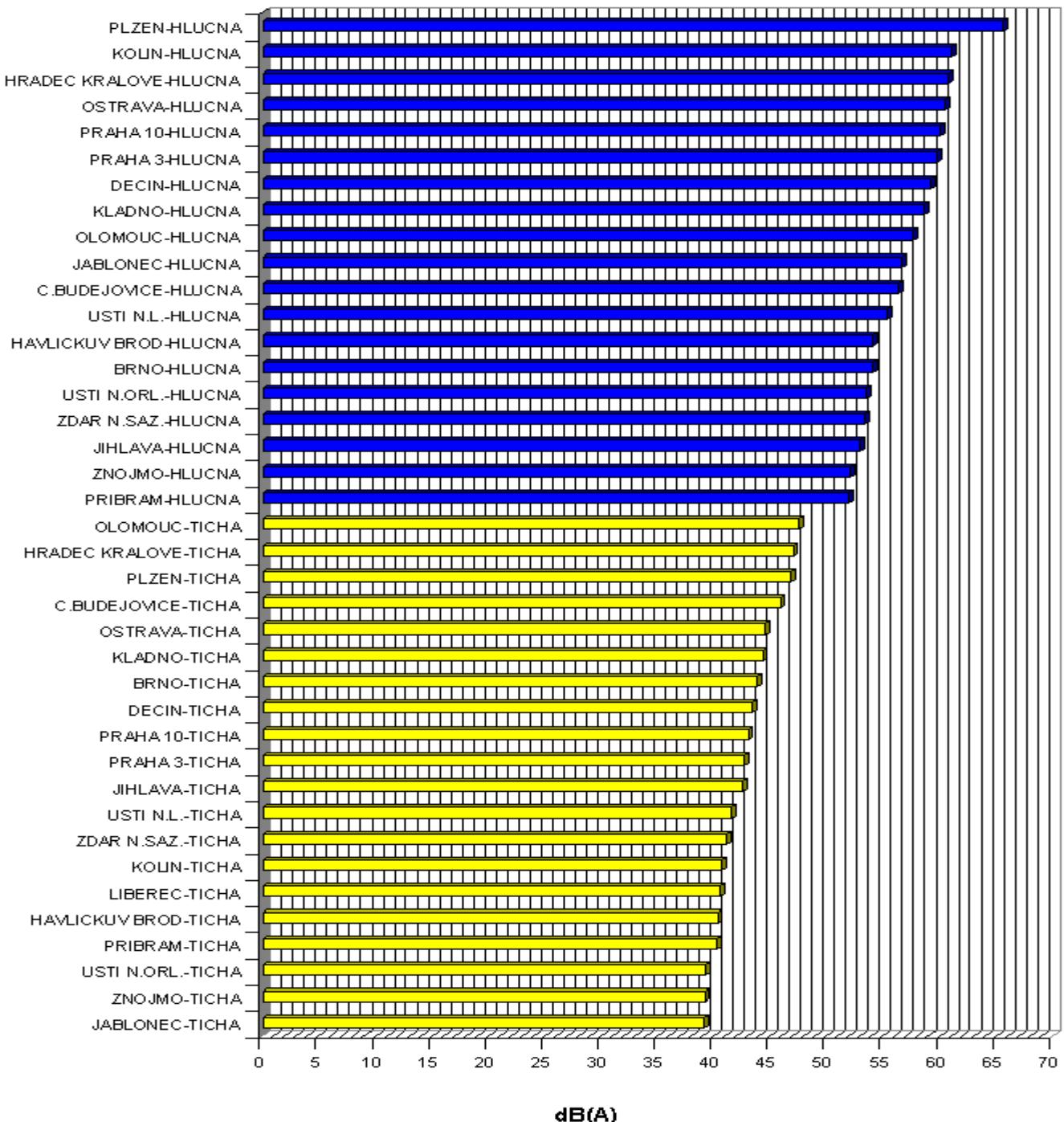
Jednotlivá roční období nemají na hlučnost v monitorovaných lokalitách prakticky žádný vliv. Nárůst či pokles hlučnosti v ČR obecně, ani ve většině jednotlivých lokalit se neprokázal.



**Průměrné noční ekvivalentní hladiny  
hlučnosti za r. 2003****Lokality (hlučné - modře)**

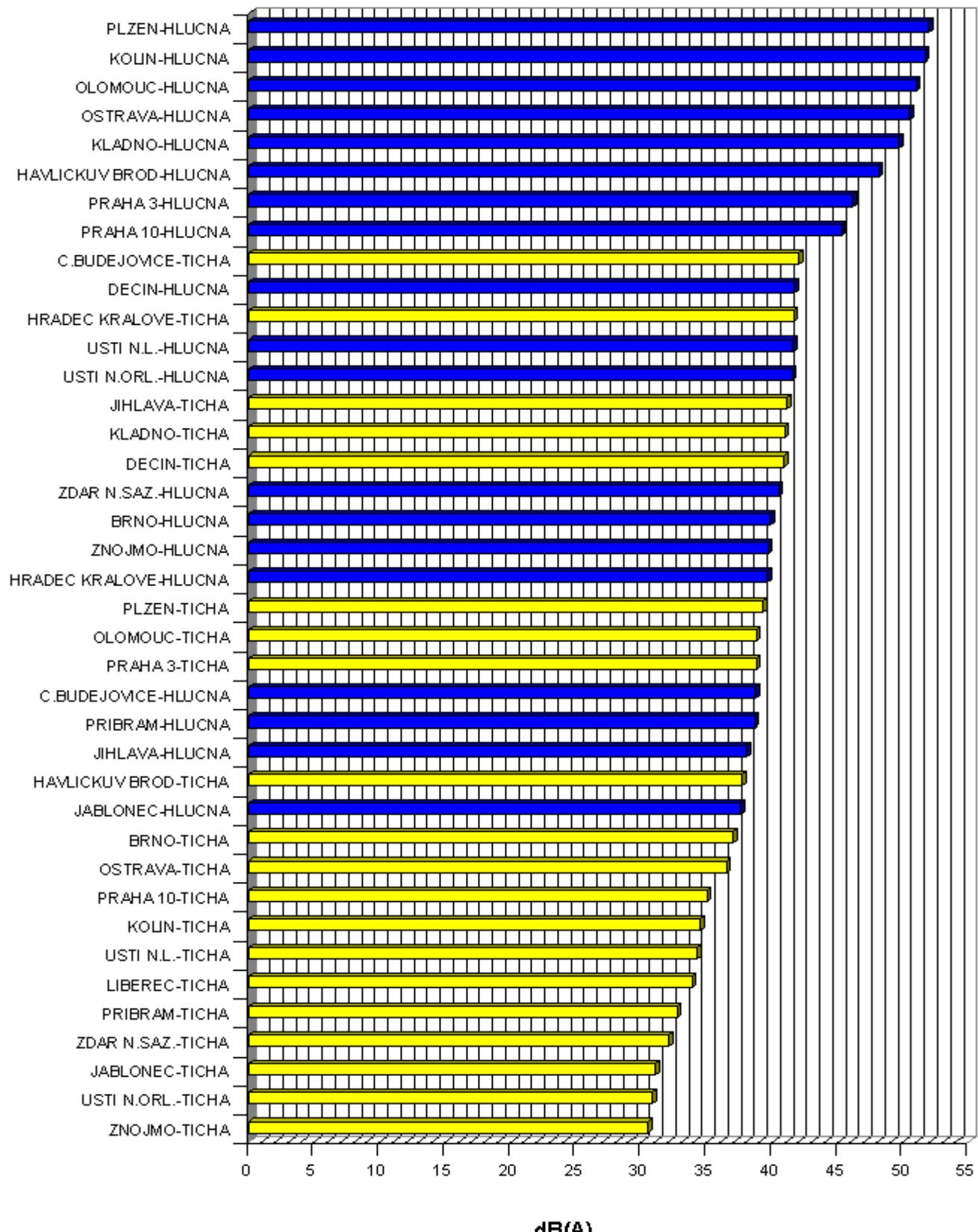
**Průměrné denní L - 90 hladiny  
hlučnosti za r. 2003**

**Lokality (hlučné - modře)**



**Průměrné noční L - 90 hladiny  
hlučnosti za r. 2003**

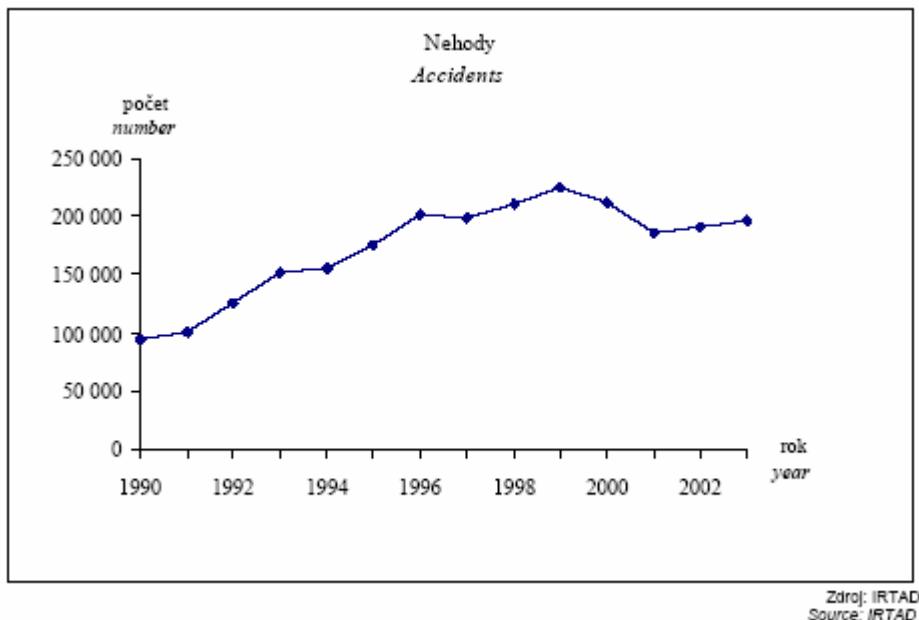
**Lokality (hlučné - modré)**



dB(A)

### Nehodovost

Počet dopravních nehod, po poklesu v roce 2001, má výraznou vzrůstající tendenci. S tím související i růst počtu zraněných a mrtvých. Vzestupný trend těchto ukazatelů souvisí s nárůstem motorizace v České republice a pravděpodobně s nekázní řidičů a dalších účastníků silničního provozu. Možnou nápravu lze hledat ve zpřísnění pravidel provozu na pozemních komunikacích, častějších policejních kontrolách a přísnějším postihu řidičů za porušení dopravních předpisů.



### 4. Charakteristiky životního prostředí v oblastech, které by mohly být provedením koncepce významně zasaženy.

Zdroj: Ročenky životního prostředí krajů (uvedené informace se vztahují k roku 2003)

#### Hl. m. Praha

Automobilová doprava s přibývajícími počty vozidel a s nárůstem provozu stále více ovlivňuje obyvatelstvo i městské prostředí a stává se prioritním problémem hl. m. Prahy, které zaujímá v automobilové dopravě ČR specifické postavení. To se projevuje v nadprůměrně vysokých intenzitách i dopravních výkonech ve srovnání s jinými českými městy nebo s dálnicemi a silnicemi v extravilánu.

Celkový počet motorových vozidel registrovaných na území Prahy se výrazně zvyšoval do roku 1999, v letech 2000–2003 se nárůst zpomalil. V roce 2003 přibylo v Praze cca 9 700 registrovaných motorových vozidel. Rozhodující podíl na přírůstcích motorových vozidel tvoří osobní automobily.

Intenzita automobilové dopravy v širší oblasti centra města v roce 2003 ve srovnání s rokem 2002 stagnovala. Ve srovnání s rokem 1990 však výjde do širší oblasti centra města o 36 % vozidel více. Veškerý nárůst po roce 1990 byl tvořen pouze osobními automobily (o 46 %). Ve středním pásmu města se automobilový provoz zvýšil oproti roku 2002 o 3–10 %. Ve vnějším pásmu města vzrostla intenzita automobilové dopravy v roce 2003 o 14,0 % oproti roku 2002. Ve srovnání s rokem 1990 přijíždělo denně do Prahy z jejího okolí více než 3krát více vozidel.

Tempo nárůstu dopravních výkonů automobilové dopravy v Praze po roce 1990 ve srovnání s 80. lety bylo v první polovině 90. let více než 5krát vyšší, v roce 2003 opět přibližně 5krát vyšší, o 1 053 tis. vozokm.den<sup>-1</sup>. Celkově se denní dopravní výkon v Praze zvýšil za posledních 13 let (1991–2003) o 11,5 mil. vozokm.den<sup>-1</sup>. Průměrná obsazenost osobních automobilů v Praze v roce 2003 byla 1,41 osob na vozidlo.

Nejzatíženějšími úseky na pražské komunikační síti v roce 2003 byl Barrandovský most se 121 tis. vozidel za den, Jižní spojka v úseku 5. května–Vídeňská, se 120 tis. vozidel za den, Jižní spojka v úseku Vídeňská–Modřanská se 101 tis. vozidel za den.

Míra nárůstu automobilové dopravy je různá v jednotlivých pásmech města. V letech 1991–2003 se zvýšil automobilový provoz následovně: v průměru na celé síti se zvýšil o 157 %, v širší oblasti centra města o 36 %, ve vnějším pásmu o 209 % a ve středním pásmu města o 100–300 %.

Přetížení komunikační sítě má již plošný charakter. Za přetíženou lze považovat celou oblast centra a navazujícího středního pásmu města o rozloze cca 7 x 6 km. Dochází častěji k dopravním zácpám nejen v centru, ale i na nejkapacitnějších komunikacích a postupně se snižuje rozdíl mezi špičkami a sedlovými obdobími.

Vysoký nárůst automobilové dopravy v Praze je způsoben především:

- zvýšením celkového počtu cest po městě, související zřejmě s podnikáním a změnou životního stylu;
- růstem počtu osobních automobilů, které přijíždějí do Prahy z ostatního území;
- poklesem počtu cestujících MHD.

Příznivým druhem dopravy pro životní prostředí je doprava cyklistická. V roce 2003 bylo vyznačeno celkem 180 km cyklistických tras. Z toho je 60 km vedené po komunikacích bez automobilové dopravy, a to společně s přesním provozem, po stávajících komunikacích v parcích a sadech nebo po nově vybudovaných samostatných komunikacích pro cyklisty a chodce. V září 2003 byl v rámci podpory evropskému týdnu mobility otevřen nový úsek cyklistické stezky podél Vltavy v Modřanech.

V roce 2003 bylo na vybraných cyklistických stezkách a na vybraných vjezdech do Pražské památkové rezervace provedeno scítání intenzity cyklistů. Celková zjištěná hodnota intenzit cyklistů překračujících hranice rezervace v pracovním dni dosáhla hodnoty 3 200 mezi 6–22 hodinou.

Za nejvýznamnější problémy ochrany životního prostředí z hlediska dopravy v hl. m. Praze lze považovat:

- vysokou intenzitu a neustálý nárůst automobilové dopravy (přetížení komunikací v centru města, nedokončený systém objízdných tras kolem hl. m. Prahy a vnitřní části města, nevyřešené parkování);
- dosud nedokončenou elektrifikaci železničních tratí na území města;
- znečištění ovzduší způsobované převážně exhalacemi z automobilové dopravy ( $\text{NO}_2$  a  $\text{NO}_x$ , polycylické aromatické uhlovodíky, CO, poletavý prach  $\text{PM}_{10}$ );
- vysokou zátěž obyvatelstva nadměrným hlukem, jehož zdrojem je silniční, železniční, tramvajová a letecká doprava;
- dobudování protipovodňové ochrany;
- úbytek nezastavěných ploch, nárůst investiční výstavby a komerční tlak na změny územního plánu v neprospěch ploch zeleně a orné půdy.

## Středočeský kraj

(Neexistence dat z roku 2003, použity data z roku 2002).

Mobilní zdroje jsou největšími producenty emisí oxidů dusíku a oxidu uhelnatého v kraji, jejich podíl je 52,2 % z celkových emisí  $\text{NO}_x$  a 55,9 % z celkových emisí CO.

Celkově došlo v roce 2002 k nárůstu emisí tuhých znečišťujících látek (TZL) o cca 10 % (vlivem nárůstu emisí tuhých látek z velkých a malých zdrojů), v ukazateli  $\text{SO}_2$  došlo k poklesu o 6,7 %,  $\text{NO}_x$  o 9,9 % a CO o 23,8 %.

V roce 2002 byly poprvé uvedeny za Středočeský kraj emise amoniaku.

Podle seznamu vydaného v srpnu 2002 MŽP bylo na území kraje vyhlášeno celkem 12 oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší.

V roce 2002 nebyla v kraji vyhlášena žádná smogová situace, nebyla tudíž ani vyhlášena regulační opatření ve smyslu platné legislativy.

V roce 2002 bylo na 5 měřicích stanicích zaznamenáno překročení imisních limitů pro PM<sub>10</sub> (Horní Počaply, Beroun, Kladno - střed města, Kladno - Švermov a Mělník - Pšovka). Na stanicích Ondřejov a Kladno - střed bylo zaznamenáno překročení imisního limitu pro ochranu zdraví u ukazatele O<sub>3</sub>. Stanice Mělník - OHS a Příbram - nem. ZÚNZ naměřily zvýšené koncentrace niklu a na měřicí stanici v Berouně došlo k překročení ročního aritmetického průměru pro NO<sub>2</sub>.

Za hlavní problém ochrany životního prostředí z hlediska dopravy v kraji lze považovat:

- zhoršování imisních a hlukových poměrů podél hlavních komunikací.

### Jihočeský kraj

Vzrůstající mobilita, rostoucí přepravní objemy a výkony v silniční dopravě jsou fenoménem několika posledních let. Doprava se tak stala významným faktorem ovlivňujícím životní prostředí člověka a to jak v pozitivním, tak i negativním směru.

Negativně působí emise ze spalovacích procesů, hluk, vibrace a kontaminace půdy, horninového prostředí a vody v důsledku úniků znečišťujících látek z dopravních prostředků nebo při haváriích. Působením dopravy se mění vzhled a morfologie krajiny, dopravní sítě představují bariéry pro migrující volně žijící živočichy. Nejzávažnějším problémem však je kontaminace ovzduší emisemi, významná především vlivem na lidské zdraví, zejména ve velkých městech s vysokou hustotou automobilové dopravy. Odhaduje se, že hmotnostní jednotka exhalátů z motorové dopravy je ve městě a ve velkých obytných aglomeracích 100násobná oproti exhalátům vzniklých z jiných zdrojů (průmysl, topení) a dokonce 100násobná oproti jiným exhalátům v oblastech mimo město. Výfukové plyny motorových vozidel obsahují stovky chemických látek v různých koncentracích s různými účinky na zdraví člověka.

V Jihočeském kraji se jedná především o města České Budějovice, Tábor, Jindřichův Hradec.

Nejzatíženějšími silničními tahy Jihočeského kraje z hlediska intenzity dopravy nadále zůstávají:

- silnice I/3 (E55) v úseku Tábor–Sezimovo Ústí–Planá nad Lužnicí–Soběslav–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Kaplice–Dolní Dvořiště;
- silnice I/4 především v úseku od křižovatky se silnicí I/20 u Nové Hospody a dále navazující úsek silnice I/20 Písek–České Budějovice;
- silnice I/19 v úseku Tábor–Humpolec – napojení na dálnici D1;
- silnice I/34 České Budějovice–Třeboň–Jindřichův Hradec;
- silnice I/39 v úseku od křižovatky se silnicí I/3–Kamenný Újezd–Český Krumlov–Černá v Pošumaví.

Z porovnání výsledků celostátního scítání vozidel v letech 1995 a 2000 vyplývá, že došlo k významnému nárůstu intenzity dopravy v některých úsecích až o 30 %, u nákladní dopravy místo až o 50 %.

Růst intenzity dopravy se rovněž značně zvýšil na hraničních přechodech, a to především na přechodu silnice I/4 Strážný a silnice I/3 v Dolním Dvořišti.

Za nejvýznamnější problém ochrany životního prostředí z hlediska dopravy v Jihočeském kraji lze považovat:

- pokračující růst intenzity automobilové dopravy, zejména pak těžké nákladní dopravy a s tím související zvyšování imisního a hlukového zatížení velkých sídelních a výrobních center (např. českobudějovická a táborská sídelní aglomerace, město Soběslav).

### Plzeňský kraj

Stav silniční sítě je stále poměrně špatný (zanedbaný), s vysokým vnitřním dluhem, který se nedáří snižovat a naopak se prohlubuje. Dosud problematické financování neumožňuje dlouhodobé plánování oprav, neboť

finanční prostředky jsou zatím přidělovány ze Státního fondu dopravní infrastruktury ČR i na silnice, které jsou v majetku kraje. V současné době ještě nedochází k přerozdělování daňových výnosů tak, aby měl kraj dostatek vlastních finančních prostředků na opravy, údržbu a výstavbu nových komunikací.

V roce 2003 proběhla první jednání ohledně zavádění pravidelné taktové dopravy v regionální a dálkové drážní osobní dopravě na území Plzeňského kraje. Na trati Plzeň–Klatovy byla realizována 1. etapa integrálního taktového jízdního rádu v polovině prosince roku 2003 s pozitivním vývojem počtu přepravených cestujících již v prvním čtvrtletí roku 2004. Na trati Plzeň–Beroun (–Praha) a Plzeň–Domažlice bude 1. etapa integrálního taktového jízdního rádu zavedena v prosinci roku 2004. Obě uvedené koncepce jsou plně harmonizované se systematickou koncepcí vlaků dálkové dopravy na území Plzeňského kraje a integrálním taktovým jízdním rádem v sousedním Bavorsku známým pod názvem „Bayern-Takt“. Podobně jako v případě tratě Plzeň–Klatovy může tato koncepce veřejné dopravy přispět ke snižování rozsahu individuální dopravy a tím i ke snížení emisí škodlivých látek do ovzduší.

Nejzatíženější profily města Plzně (míněno všechna vozidla/průměrný pracovní den roku 2003):

- Karlovarská tř.–Pod Záhorskem (čerpací stanice) (cca 50,0 tis. vozidel za den);
- U Prazdroje–Gambrinus (cca 46,5 tis. vozidel za den);
- Jízdecká–Peklo (cca 34,5 tis. vozidel za den).

Nejzatíženější hraniční přechody jsou Rozvadov a Folmava.

Za hlavní problémy ochrany životního prostředí z hlediska dopravy v kraji lze považovat:

- tranzitní doprava krajským městem Plzeň a obcemi na silničních tazích k hraničním přechodům se SRN;
- snahy o výstavbu v dosud nezastavěné krajině mimo zastavěná území.

### Karlovarský kraj

V Karlovarském kraji se nachází jediné mezinárodní letiště v severozápadních Čechách, a to v Karlových Varech. Silniční doprava v kraji vykazuje nejvyšší intenzitu na trasách spojujících vnitrozemí státu se SRN a dále na páteřní podkrušnohorské trase I/13. Silniční síť je průběžně doplňována obchvaty měst a moderními mimoúrovňovými křižovatkami. Část silniční sítě, zejména na území okresu Cheb, je postupně rozšiřována a upravována na kategorii čtyřproudé rychlostní komunikace.

### Emise z dopravy

Nejdůležitějšími liniovými zdroji znečišťování ovzduší jsou silnice I. třídy I/6 a I/13 mezi Ostrovem a Chebem, silnice I/21 v úseku Cheb–Mariánské Lázně a Cheb–Františkovy Lázně, silnice I/6 Karlovy Vary směr Praha, silnice I/20 Doubí směr Plzeň. Převážnou část emisí znečišťujících látek v kraji produkuje silniční doprava.

Nejzatíženější dopravní tahy jsou především komunikace I. třídy:

- I/6 hraniční přechod Pomezí–Cheb–Sokolov–Karlovy Vary–Praha;
- I/21 hraniční přechod Vojtanov–křižovatka I/6 u Chebu–Stará Voda–Velká Hleďsebe–Trstěnice–Planá–dálnice D5;
- I/64 Františkovy Lázně–Hazlov–hraniční přechod Aš;
- I/13 Karlovy Vary–Ostrov–Stráž nad Ohří–Chomutov;
- I/20 Jenišov–Bečov–Toužim–Plzeň;
- I/25 Ostrov–Jáchymov–Boží Dar.

Nejzatíženější hraniční přechody: Vojtanov, Pomezí nad Ohří, Aš, Svatý Kříž a Boží Dar.

Za hlavní problémy ochrany životního prostředí z hlediska dopravy v kraji lze považovat:

- zvyšování emisí znečišťujících látek do ovzduší z dopravy;
- špatné životní prostředí, jehož vliv se projevuje na zdravotním stavu obyvatelstva v pánevních oblastech;
- nákladní kamionovou dopravu v příhraničních oblastech;
- nepříznivou hlukovou situaci podél komunikací ve městech i volné krajině;
- poškození lesních porostů imisemi, rekonstrukci porostů Krušných hor.

### **Ústecký kraj**

I v roce 2003 je dopravní situace na silnicích v Ústeckém kraji charakterizována přetížením stávajících silničních tahů, zejména těžkou nákladní dopravou ve směru Praha–hraniční přechod Cínovec a přechod Rumburk. Vysoké zatížení veškerou dopravou je i na silničním spojení Chomutov–Most–Teplice–Ústí nad Labem–Děčín. Na těchto úsecích je také nejvyšší intenzita automobilové dopravy.

Špatný technický stav hlavní silniční sítě a její nedostatečná průchodnost směrem ke státní hranici se SRN jsou řešeny rozsáhlou výstavbou a rekonstrukcí. V roce 2003 probíhala rekonstrukce páteřní komunikace I/13 zejména v úseku Most–Teplice. Byla zahájena výstavba silnice I/7 Chomutov–Křimov–Hora Sv. Šebestiána. Projekčně se připravuje dopravní napojení průmyslové zóny TRIANGLE v prostoru bývalého letiště Žatec a nový most v Litoměřicích. Základním předpokladem pro řešení přetíženosti stávající silniční sítě v Ústeckém kraji bude dokončení dálničního spojení D8 z Lovosic na státní hranici. Zatímco úsek Trmice–státní hranice je již ve výstavbě, úsek Lovosice–Trmice je neustále předmětem námitek ze strany ekologických organizací a je ve stádiu projektové přípravy.

U železniční dopravy v roce 2003 probíhala nadále rekonstrukce koridoru trati Praha–Lovosice–Děčín.

Pro lodní dopravu, zejména pro zlepšení plavebních podmínek Labské plavební cesty, bude rozhodujícím faktorem nalezení přijatelného řešení v rámci navrhovaných variant zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem–státní hranice.

Za prioritní problém v ochraně životního prostředí z hlediska dopravy v Ústeckém kraji je nutno považovat:

- narůstající automobilová doprava v městských aglomeracích a neřešení s ní souvisejících problémů – obchvatové komunikace, dokončení dálnice D8 a rychlostní komunikace R7.

### **Liberecký kraj**

Celková délka silnic I.–III. třídy v Libereckém kraji k 1. 1. 2003 byla 2 437 km, z toho je necelých 16 km rychlostních silnic, 329 km silnic I. třídy, 487 km silnic II. třídy a 1 621 km silnic III. třídy (dle Ředitelství silnic a dálnic ČR). Úroveň silniční sítě v Libereckém kraji je kapacitně a technicky nevyhovující, neodpovídá nárokům dálkové a plošně rozprostřené regionální dopravy. Silniční tahy, zařazené do sítě evropských magistrál, nesplňují v řadě úseků požadované standardy.

Nejvýznamnější dopravní stavby a rekonstrukce realizované v Libereckém kraji v roce 2003:

- zvýšení kapacity silnice I/35 Hodkovice–Rádelský Mlýn (dokončení duben 2004);
- zvýšení kapacity silnice I/35 Liberec–Chrastava;
- výstavba přeložky silnice I/14 Liberec–Kunratice;
- rekonstrukce silnice I/10 Turnov–Harrachov.

V roce 2003 byl předložen k projednání Koncept územního plánu velkého územního celku Libereckého kraje. Ten stanoví uspořádání území, vymezení koridorů dopravy aj.

V Libereckém kraji neleží žádné železniční tratě (ani se neplánují), které jsou součástí mezinárodní koridorové sítě. Mezinárodní přechod pro osobní dopravu je do Německa v Hrádku nad Nisou, pro nákladní přepravu do Polska je ve Frýdlantě v Čechách. Jiné vlakové přechody v kraji nejsou. Pro rozvoj kolejové dopravy v kraji je potřebné realizovat projekt REGIOTRAM NISA.

Délka státní hranice Libereckého kraje s Polskou republikou měří 130 km, se Spolkovou republikou Německo 22,7 km. V Libereckém kraji je celkem 6 silničních hraničních přechodů, z nichž žádný není do Spolkové republiky Německo. Jeden silniční hraniční přechod pro motorovou dopravu bez omezení do Polska v Harrachově na silnici I/10 kapacitně nestačí. Plánuje se rekonstrukce hraničního přechodu v Hrádku nad Nisou pro vozidla bez omezení. Hraniční přechody na Frýdlantsku jsou hmotnostně omezeny, což brání jejich většímu využití. Omezení přímo souvisí se stavem silničního napojení na vnitrozemí jak v Polské republice, tak v České republice.

V roce 2003 bylo v Libereckém kraji evidováno 8 637 dopravních nehod, při kterých bylo zraněno 1 491 osob a usmrcto celkem 63 lidí. Nejvíce usmrctených osob bylo v okrese Česká Lípa (25), nejméně v okrese Jablonec nad Nisou (7). Převážná část dopravních nehod je zaviněna nesprávným způsobem jízdy.

Za prioritní problémy v ochraně životního prostředí z hlediska dopravy je možné považovat:

Kvalitu ovzduší celého kraje a hlavně kvalitu ovzduší v oblasti měst v Libereckém kraji negativně ovlivňují emise ze stále rostoucí automobilové dopravy. Svůj podíl na kvalitě ovzduší mají chybějící obchvaty měst a obcí, ve kterých dochází k enormní zátěži obytných území hlukem a exhalacemi z dopravy. Velké intenzity dopravy vlivem absence obchvatů mají vliv i na snížení bezpečnosti provozu, a tím i na vznik nehod.

Negativní vliv na životní prostředí má nevyhovující kapacita silniční sítě v kraji. V roce 2003 byla zastupitelstvem schválena Kategorizace silniční sítě, která udává u pozemních komunikací požadovanou kategorii na základě stávajících intenzit a druhu dopravy.

Pro zajištění ochrany životního prostředí v oblasti Českého ráje byla krajským úřadem zadána vyhledávací studie plánované rychlostní silnice R35. Cílem studie je zhodnotit zájmové území z hlediska průchodnosti a najít vhodný koridor. Studie dává podklady pro návrh trasy pouze k ekologické části a slouží jako podklad pro další fáze územního plánování.

### Královéhradecký kraj

V kraji přetrvává trend zvyšování intenzity osobní a nákladní automobilové dopravy. Celkem v kraji existuje 3 754 km silnic, z nich:

- I. tř. – 428 km;
- II. tř. – 901 km (u 51 % stav nevyhovující až havarijní);
- III. tř. – 2 425 km (u 34 % stav nevyhovující až havarijní).

Nejvíce zatíženými dopravními komunikacemi jsou silnice I/11 Hradec Králové–Chlumec nad Cidlinou–Poděbrady, I/35 Hradec Králové–Jičín–Liberec, I/33 Hradec Králové–Náchod, I/35 Hradec Králové–Vysoké Mýto a I/11 Hradec Králové–Vamberk. K nejzatíženějším úsekům patří zejména:

- Hradec Králové–Gočárův okruh (14–31 tis. vozidel za den);
- Náchod (21,5 tis. vozidel za den);
- Chlumec nad Cidlinou (18 tis. vozidel za den);
- Jičín (13,8 tis. vozidel za den).

Vysoká intenzita průjezdů zejména městy Náchod, Chlumec nad Cidlinou a dalšími lokalitami velmi negativně ovlivňuje zejména zdraví a faktory pohody obyvatel těchto měst, místně, např. v Hradci Králové či v Jičíně, jsou nepříznivé vlivy intenzivní dopravy částečně eliminovány řešením obchvatů či okruhů. Nejzatíženějším hraničním přechodem je Běloves (Náchod) s frekvencí 3 200 vozidel.den<sup>-1</sup>. Uvedené intenzity dopravy jsou převzaty z výsledků sčítání dopravy v roce 2000, nové celostátní sčítání dopravy na dálniční a silniční síti bude provedeno až v roce 2005.

Byla zahájena výstavba dálnice D11 Libice–Hradec Králové (jednotlivé objekty) s předpokládaným zprovozněním do konce roku 2006.

Rozvoj a využití železniční dopravy stagnuje zejména vlivem její neefektivnosti (vysoká cena, časová náročnost).

Za prioritní problémy v ochraně životního prostředí v oblasti dopravy je možné považovat:

- ve městech výrazně ovlivňuje stav ovzduší počet mobilních zdrojů, produkujících hlavně NO<sub>x</sub>, CO a TZL (malé zdroje). Mimo jiné vybudováním dálnice, rychlostních komunikací a obchvatů měst se situace v ovzduší zlepší;
- celoplošné snížení TZL (částice PM<sub>10</sub>) bude možno dosáhnout dalším snížením emisí NO<sub>x</sub> a organických těkavých látek. Snížení těchto dvou škodlivin ve velkoplošném měřítku je také jedinou cestou snižování zátěže nadměrnými koncentracemi přízemního ozonu.

### Pardubický kraj

Mezi nejzatíženější liniové dopravní tahy patří dle výsledků posledního sčítání dopravy v roce 2000 (Ředitelství silnic a dálnic ČR) silnice I. třídy v následujících úsecích:

- silnice I/35 v úseku hranice kraje–Holice–Vysoké Mýto–Litomyšl–Moravská Třebová (9 110 až 14 322 vozidel za den);
- silnice I/37 v úseku Chrudim–Pardubice–Opatovice nad Labem–hranice kraje (9 663 až 16 855 vozidel za den; v Pardubicích na průtahu 22 613 vozidel za den);
- silnice I/2 v úseku Pardubice–Staré Čívice–Přelouč–křiž. II/322 (6 061 až 15 856 vozidel za den);
- silnice I/37 v úseku Chrudim–Trhová Kamenice–hranice kraje (5 256 až 6 778 vozidel za den);
- silnice I/43 v úseku Svitavy–Březová nad Svitavou–Rozhrání–hranice kraje (5 646 až 9 904 vozidel za den);
- silnice I/14 v úseku Česká Třebová–Ústí nad Orlicí–České Libchavy (6 900 až 7 787 vozidel za den);
- silnice I/36 v úseku Rohovládova Bělá–Lázně Bohdaneč–Pardubice–Sezemice–Časy–Holice (4 788 až 9 202 vozidel za den; v Pardubicích na průtahu 14 775 až 23 057 vozidel za den);
- silnice I/17 v úseku Podhořany u Ronova–Heřmanův Městec–Chrudim–Hrochův Týnec–křižovatka I/35 (4 093 až 8 951 vozidel za den).

V Pardubickém kraji je celkem 3 582 km silnic I. až III. třídy. Téměř 50 % silnic II. a III. třídy v Pardubickém kraji je v havarijném stavu. V roce 2003 byla zahájena rekonstrukce silnice I/35 v úseku Litomyšl–Koclířov s obchvatem obce Janov. Probíhala projektová příprava obchvatu města Holic a Vysokého Mýta. Dále pokračovalo vyhledávání tras pro vedení silnice R35 z odbočení D11 (křižovatka Sedlice) na Olomouc.

Trvale negativní trend vykazuje znečišťování ovzduší dopravou v přízemní vrstvě atmosféry a obtěžování hlučkem. Životní prostředí některých měst (např. Pardubice, Holice, Chrudim, Ústí nad Orlicí) je téměř negativními aspekty dopravy výrazně ovlivněno.

Jedinými hraničními přechody, jsou silniční přechod Dolní Lipka–Boboszów a železniční přechod Lichkov–Miedzylesie, oba s Polskou republikou.

Za prioritní problémy v ochraně životního prostředí z hlediska dopravy je možné považovat:

V oblasti ovzduší pokračuje nepříznivý vývoj spojený s emisemi z dopravy, spočívající především v nárůstu znečištění NO<sub>x</sub> a přízemního ozonu ve městech. V Pardubickém kraji chybí ve většině případů komunikační obchvaty měst. Stávající komunikační síť je nevyhovující jak z hlediska kvality vozovek, tak z hlediska kapacity. Hlavním problémem je výstavba rychlostní komunikace R35, dokončení dálnice D11 do prostoru hradecko-pardubické aglomerace a obchvaty větších měst.

### Kraj Vysočina

Hlavní dopravní tah, dálnice D1, není pouze dopravním propojením, ale především dominantním rozvojovým prvkem, který v souvislosti s podporou energetické a vodohospodářské infrastruktury v tomto pásmu znamená základní rozvojovou příležitost kraje. Dálnice D1 a její komunikační uzly jsou nejvíce zatíženým dopravním tahem v kraji (dle výsledků sčítání dopravy v roce 2000 byla intenzita vozidel na jednotlivých úsecích dálnice v rozmezí cca 25 300–31 400 vozidel za den). Dálnice prochází přibližně středem území kraje a soustřeďuje na sebe naprostou většinu tranzitní dopravy. Z porovnání vyplývá, že u osobních vozidel tvoří provoz na dálnici 30 % celkových dopravních výkonů na sledované komunikační síti v kraji, u těžkých nákladních aut téměř

polovinu (48 %). Z hlediska celkové délky přitom dálnice představuje méně než 4 % rozsahu sledované sítě komunikací. Významný podíl mají i další silnice I. třídy, na nichž je realizována přibližně čtvrtina dopravních výkonů (silnice I. třídy tvoří 14 % celkové délky sítě).

Výsledky výpočtů emisí ukazují, že dominantní podíl na emisích hlavních znečišťujících látek v dopravě ( $\text{NO}_x$ , VOC) má provoz automobilů na hlavní komunikační síti. Podíl nákladních vozidel a autobusů na emisích z dopravy je u tuhých znečišťujících látek téměř 60 %. Podíl silniční nákladní dopravy na celkových emisích  $\text{NO}_x$  z dopravy je více než 40 %.

### Jihomoravský kraj

Jihomoravský kraj je významným dopravním uzlem, který je protínán v západovýchodním směru páteřní dálnicí státu a severojižním směrem páteřním železničním koridorem.

Nejvýznamnějšími tahy jsou obě dálnice D1, D2 a rychlostní silnice R46 a R52. Ze silnic pak I/43, I/50, I/55, I/53 a I/38. Krajem prochází i železniční tratě I. a II. koridoru (Česká Třebová–Brno–Břeclav a Přerov–Břeclav). Nejpodstatnější podíl na osobní železniční dopravě měly příměstské vlaky Brněnska. Z hlediska dálkové osobní dopravy byly nejvytíženější trať Brno–Přerov a dále koridorové tratě Brno–Havlíčkův Brod. V Brně je v provozu mezinárodní letiště, avšak s malým obratem cestujících i zboží. Lodní doprava měla v kraji pouze ráz rekreační.

V roce 2003 pokračovala výstavba silničního velkého městského okruhu v Brně, další úseky procházely fází hodnocení vlivů na životní prostředí. Probíhala výstavba D1 v úseku Vyškov–Mořice, který je posledním dálničním úsekem v kraji. Pokračovalo hodnocení vlivů na životní prostředí prvního úseku rychlostní silnice R43. Byla zahájena projekční příprava přestavby železničního uzlu Brno.

Nejzatíženější komunikace se nacházely ve městě Brně, zejména průjezdový úsek dálnice D1 a D2, velký a malý městský okruh a radiály. Zatížení na mnoha úsecích překračovalo 40 tis. vozidel za den. Významně zatíženy byly i průjezdy Znojmem, Břeclaví a Kuřimí (kolem 20 tis. vozidel za den). Z hraničních přechodů byly nejzatíženější Lanžhot a Hodonín na Slovensko a Mikulov, Hatě a Břeclav do Rakouska.

Zatímco technický stav hlavní silniční sítě byl podmíněně dobrý, s kontinuálně probíhající obnovou, síť krajských silnic setrvávala vlivem nedostatku financí převážně ve špatném až havarijném stavu.

Z hlediska životního prostředí byly nejzávažnější problémy s hlukovými a plynými emisemi, z hlediska plánování liniových staveb pak s jejich umisťováním do území.

Za prioritní problémy v ochraně životního prostředí z hlediska dopravy je možné považovat:

- Stav ovzduší ve městech je jednoznačně nejvíce ovlivněn emisemi z dopravy, zejména emisemi  $\text{NO}_x$ . Emise v této oblasti mají stoupající tendenci. Vlivy ostatních zdrojů jsou stabilizovány, plynofikaci resp. rekonstrukcí starých kotelen se snižují emise  $\text{SO}_2$  a TZL.
- Stav ovzduší v kraji je stabilizován, projevuje se ve zvýšené míře vliv dopravy v emisích  $\text{NO}_x$ . Na území okresů Břeclav a Znojmo jsou zvýšené emise  $\text{NH}_3$  vzhledem k intenzivní zemědělské výrobě, emisní strop však není dosahován. Velké zemědělské zdroje budou řešeny v rámci procesu integrované prevence a omezování znečištění (IPPC) a lze předpokládat i snižující tendenci v oblasti emisí  $\text{NH}_3$ . Zemědělská výroba je také sekundárním zdrojem zvýšených emisí TZL, a to v důsledku sprašování orných ploch. Na emisích TZL, CO a  $\text{SO}_2$  se významně podílejí malé domovní kotle, ve kterých obyvatelé (zejména na venkově) spalují vzhledem k cenám plynu i méně hodnotné tuhé palivo.

### Zlínský kraj

Na území Zlínského kraje je provozována převážně doprava silniční a železniční. V poslední době byla zahájena rovněž pravidelná charterová doprava letecká z letiště Kunovice. Vodní doprava je provozována na Batově kanále (vodní cesta Morava), a to pouze rekreační.

V silniční dopravě jsou nejzatíženějšími dopravními tahy silnice I. třídy č. 49 (zejména v úseku Otrokovice–Zlín), č. 50 (zejména průtah v úseku Staré Město–Kunovice) a č. 55 v celém úseku (Přerov–Břeclav). Značné zatížení vykazují rovněž silnice I/47, I/57 (úsek Valašské Meziříčí–Vsetín), II/490 (úsek Zlín–Holešov) a II/497 (úsek Zlín–Uherské Hradiště). U uvedených silnic II. třídy je patrný výrazný nárůst intenzity dopravy, který souvisí s používáním těchto silnic namísto přetížených komunikací I. třídy.

V železniční dopravě je nejzatíženější tratí č. 330 (Přerov–Břeclav), dalšími významnými tratěmi jsou č. 280 (Vsetín–Horní Lideč–SR) a č. 340 (Uherské Hradiště–Brno). V příměstské dopravě v okolí krajského města má velký význam trať č. 331 (Otrokovice–Vizovice).

Z hlediska stavu silniční sítě v kraji probíhají rozsáhlé stavební práce na silnici I/50, jejichž cílem je modernizace, zvýšení kapacity a bezpečnosti provozu na této důležité mezinárodní silnici. Na silnicích v majetku kraje proběhly rozsáhlé rekonstrukční práce na II/438, dále proběhly rekonstrukce několika mostních objektů a probíhá výstavba obchvatu centra Rožnova pod Radhoštěm na silnici III/4867. Stav ostatních komunikací je většinou neuspokojivý, na silnicích se vyskytují bodové i liniové dopravní závady a stav povrchů není dobrý. Některé komunikace I. třídy jsou na hranici své kapacity. V roce 2003 byla zprovozněna přeložka I/50 v úseku Vésky–Veletiny, pokračovala výstavba obchvatu I/50 města Uherského Hradiště.

Nejzatíženějšími hraničními přechody na území kraje jsou v silniční dopravě Starý Hrozenkov–Drietoma na důležité mezinárodní silnici I/50 (E50) a Střelná–Strelenka na silnici I/49. Ostatní přechody mají význam převážně lokální, v některých případech je omezeno odbavování nákladních vozidel a autobusů. V železniční dopravě je významný hraniční přechod Horní Lideč–Líky pod Makytou na trati č. 280, který odbavuje osobní i nákladní dopravu, druhý hraniční přechod na území kraje Vlárský průsmyk–Nemšová na trati č. 341 slouží výhradně pro osobní dopravu. Nejvýznamnější letiště s mezinárodním statutem je letiště Kunovice.

Nejzatíženější úseky silnic ve Zlínském kraji:

- I/50+I/55 – Uherské Hradiště (29,500 tis. vozidel za den);
- I/49 – Zlín Prštné (28,886 tis. vozidel za den);
- I/50 – Kunovice (23,007 tis. vozidel za den);
- I/57 – Bystřička (14,211 tis. vozidel za den).

Mezi nejvýznamnější problémy v ochraně životního prostředí z hlediska dopravy lze zařadit:

- prověření údajů o imisním zatížení kraje včetně specifikace příčin a zajištění plnění emisních stropů;
- pokles negativního zatížení z automobilové dopravy (emise, hluk), zejména na silnicích I. třídy v průtazích měst (Zlín–Otrokovice, St. Město–Uherské Hradiště–Kunovice, Vsetín–Valašské Meziříčí).

### Olomoucký kraj

Silniční síť kraje je tvořena silnicemi I., II. a III. třídy a rychlostními silnicemi v celkové délce 3 521 km. Od 1. 1. 2005 budou do území Olomouckého kraje přičleněna území obcí Huzová, Moravský Beroun a Norberčany. Silniční síť se tímto rozšíří o cca 72 km silnic.

Dopravně nejzatíženějšími úseky silnic v kraji jsou silnice I. třídy – intenzita dopravy dosahuje 30–35 tis. vozidel. Po dokončení stavby části obchvatu města Olomouce došlo k mírnému poklesu intenzity vozidel na silnici I/35 – ul. Velkomoravské (cca o 25 %).

Pro zlepšení životního prostředí obyvatel měst a obcí v průjezdném úseku silnic II. a III. třídy se v roce 2004 započalo s realizací protihlukových opatření.

Pro zlepšení dopravního napojení na Polskou republiku má Olomoucký kraj zájem o rozšíření kapacity stávajících hraničních přechodů pro malý pohraniční styk o osobní dopravu do 3,5 t. Olomoucký kraj vybudoval novou komunikaci z Vidnavy na hraniční přechod směr Kalków, dále připravuje stavby silnic k hraničním přechodům Nová Seninka–Nowa Morawa a Travná–Ladek–Zdrój.

Olomoucký kraj pokračuje dílčími kroky na rozšiřování Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje do dalších oblastí svého území. Tento systém má za cíl zkvalitnit a zatraktivnit přepravu cestujícím, zejména nabídkou jednotného jízdního dokladu a jednotných přepravních podmínek u všech dopravců začleněných do systému. Výsledným efektem je vytvoření konkurenceschopného prostředí pro veřejnou dopravu vůči individuální dopravě. Území celého kraje je uspořádáno do dopravně-tarifních zón, z nichž většina je již zprovozněna. Tarif IDSOK nabízí pravidelným cestujícím cenově výhodné předplatní jízdní doklady. Zavedením zlevněného žákovského jízdného od 1. 9. 2004 se rozsah jízdních výhod ještě rozšíří. Do systému vstupují v jednotlivých realizačních etapách další dopravci, z kterých mezi nejvýznamnější budou patřit České dráhy, a.s.

#### Mezi nejvýznamnější problémy v ochraně životního prostředí z hlediska dopravy lze zařadit:

Stav ovzduší v Olomouckém kraji je sledován prostřednictvím imisního monitoringu měřících stanic. Krajské město Olomouc a okresní města Přerov, Šumperk a Prostějov patří v Olomouckém kraji mezi nejvíce imisně zatížené lokality. Největším producentem znečištění ( $\text{NO}_x$ , CO a VOC) a současně jedním z největších problémů v oblasti ochrany ovzduší na území Olomouckého kraje, jsou mobilní zdroje znečišťování ovzduší (silniční doprava). Po dokončení stavby části obchvatu města Olomouce došlo k mírnému poklesu intenzity vozidel na silnici I/35 – ulice Velkomoravská (cca o 25 %). Nejvíce TZL emitují do ovzduší malé zdroje a nejvíce emisí  $\text{SO}_2$  velké a zvláště velké zdroje. Významný podíl na snižování emisí znečišťujících látek mají ve smyslu právní úpravy na úseku ochrany ovzduší opatření u zdrojů znečišťování ovzduší (plány snižování emisí a plány zavedení zásad správné zemědělské praxe). Specifickým problémem Olomouckého kraje je zatížení imisemi jemné frakce tuhých látek  $\text{PM}_{10}$  (problematikou se zabývá „Program snižování emisí a imisí znečišťujících látek v ovzduší Olomouckého kraje“).

#### **Moravskoslezský kraj**

Silniční komunikační páteř tvoří síť těchto silnic: I/11 Bruntál–Opava–Ostrava–Český Těšín–hranice Polska, I/48 Hranice–Příbor–Frýdek–Místek–Český Těšín–hranice Polska a nově vznikající tah I/45 Olomouc–Sternberk–Bruntál–Krnov, I/57 Město Albrechtice–Vysoká–hranice Polska, které jsou součástí evropské silniční sítě a důležitými tepnami ve směru sever–jih.

Vysoká intenzita dopravy na hlavních silničních tazích Moravskoslezského kraje je výrazně ovlivňována zejména stále se oddalujícím termínem dokončení výstavby dálnice D47. Byla započata výstavba dálnice D47, a to úseku Rudná–Koblov.

Maximální intenzita dopravy v roce 2003 byla ve městech:

- Ostrava, úsek ulice Opavská (40,0 tis. vozidel za den);
- Frýdek-Místek, úsek průběžné komunikace I/48 (39,0 tis. vozidel za den);
- Opava, úsek silnice Krnovská (26,2 tis. vozidel za den);
- Karviná, centrum města (I/59) (16,5 tis. vozidel za den).

Nejvíce zatížené silniční hraniční přechody jsou:

- Český Těšín (Chotěbuz)–Polsko;
- Mosty u Jablunkova–Slovensko;
- Bumbálka–Slovensko;
- Bohumín–Polsko.

Výrazná zlepšení doposud nevyhovující dopravní situace s příznivým dopadem na životní prostředí přinesla:

- započatá výstavba R48 (I/48) v úseku Frýdek-Místek–Horní Tošanovice (obchvat obce Dobrá);
- pokračující výstavba okružních křižovatek a zklidňujících úseků ve městech Moravskoslezského kraje;
- pokračování výstavby prvního úseku budoucí silnice R48 (I/48) v Českém Těšíně, která navazuje na silniční přechod v Chotěbuzi a je součástí obchvatu města.

#### Významné prioritní problémy ochrany životního prostředí z hlediska dopravy v kraji:

- rekonstrukce a doplnění dopravní infrastruktury silniční dopravy;
- nárůst intenzity dopravy s dopadem na kvalitu ovzduší.

**5. Veškeré současné problémy životního prostředí, které jsou významné pro koncepci, zejména vztahující se k oblastem se zvláštním významem pro životní prostředí.**

**5.1. Posouzení vlivu koncepce Dopravní politika ČR na území v soustavě Natura 2000 v ČR podle § 45i ZOPK v rámci zpracování vyhodnocení koncepce v procesu SEA**

## 1. Úvod

### 1.1. Stručný legislativní rámec (Natura 2000)

Natura 2000 je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. V ČR je soustava Natura 2000 tvořena dvěma typy území : ptačími oblastmi a evropsky významnými lokalitami. Základní legislativu EU pro transpozici a vytváření soustavy Natura 2000 v ČR představují dvě směrnice : Směrnice Rady 79/409/EHS, o ochraně volně žijících ptáků (tzv. Birds directive) a Směrnice Rady 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (tzv. Habitats directive).

Birds directive je historicky první právní předpis zemí Evropských společenství na ochranu přírody (Roth, 2003). Směrnice má 19 článků a 5 příloh. Podle článku č.4 směrnice mají členské státy za povinnost pro druhy a poddruhy ptáků, uvedených v příloze I a dále pro pravidelně se vyskytující tažné druhy ptáků zřizovat tzv. území zvláštní ochrany (SPA : Special Protection Areas, u nás tzv. ptačí oblasti). Jednotlivé přílohy směrnice, obsahující druhové seznamy, byly postupně novelizovány. Podle této směrnice jsou ovšem chráněny v krajině i všechny ostatní struktury, sloužící ochraně těchto ptačích druhů.

Habitats directive stanovila původně termín vzniku seznamu chráněných lokalit celého Společenství na rok 1998. Díky prodlevám členských států s transpozicí směrnice byly první tzv. národní seznamy předloženy Evropské komisi až po uvalení sankcí na některé státy v roce 2000. Cílem směrnice je „přispívat k zabezpečení biologické rozmanitosti prostřednictvím ochrany přírodních stanovišť a volně žijící fauny a flóry na evropském území členských států“. Směrnice je tvořena 24 články a 6 přílohami. V roce 1997 byla směrnice novelizována (zejména její přílohy I a II), další doplnění druhových seznamů v přílohách směrnice navrhly nově přistupující členské státy včetně ČR. O plnění povinností, vyplývajících ze směrnice, musí členské státy v šestiletých intervalech informovat Evropskou komisi. Nejrozsáhlejší povinností, plynoucí ze směrnice, je vytvoření a aktivní ochrana soustavy lokalit, pro niž se zavádí název Natura 2000.

### 1.2. Vysvětlení základních použitých pojmu

Ptačí oblasti (PO) vymezuje vláda ČR příslušným nařízením ve Sbírce zákonů. V nařízení vlády je definován předmět ochrany ptačí oblasti a případně i výčet činností, k nimž je v ptačí oblasti nutný souhlas orgánu ochrany přírody. Kompetence orgánů ochrany přírody v ptačích oblastech jsou poněkud komplikovaně rozdělené : leží-li uvnitř ptačí oblasti maloplošné území se statutem „národní přírodní rezervace“ (NPR) nebo „národní přírodní památka“ (NPP), pak je příslušným orgánem pro ptačí oblast správa chráněné krajinné oblasti, pokud v ptačí oblasti není NPR ani NPP, pak je příslušný krajský úřad. V ptačí oblasti může orgán ochrany přírody s vlastníkem nebo nájemcem pozemku uzavřít smlouvu o hospodaření v zájmu podpory ochrany ptačích druhů.

Evropsky významná lokalita (EVL) je (zjednodušeně) lokalita, vyžadující ze zákona zvláštní územní ochranu. Jde o lokalitu, která byla zařazena do tzv. „národního seznamu“ (popřípadě jde o tzv. „spornou lokalitu“, která v národním seznamu zařazena nebyla zřejmě z politických důvodů, o takovéto lokalitě musí rozhodnout Rada Evropské unie). K datu psaní tohoto příspěvku je známo, že národní seznam byl vládou ČR schválen a probíhá tisk příslušné částky Sbírky zákonů, v němž bude národní seznam stanoven nařízením vlády. Podrobnosti k národnímu seznamu (včetně mapového vymezení jednotlivých EVL) lze nalézt na internetových stránkách MŽP a Agentury ochrany přírody a krajiny ČR. Národní seznam předloží česká republika Evropské komisi a ta po jeho prověření z hlediska úplnosti seznamu na základě vědeckých principů rozhodne o zařazení lokalit do tzv. „evropského seznamu“. Všechny EVL požívají vysoký stupeň ochrany podle ZOPK. Národní seznam obsahuje pro každou jmenovitou lokalitu i návrh kategorie zvláště chráněného území (ZCHÚ podle § 14 ZOPK), v níž je EVL navrhována vyhlásit. Do 30ti dnů od zveřejnění národního seznamu ve Sbírce zákonů musí orgány ochrany

přírody, kompetentní k vyhlášení dané kategorie ZCHÚ uvedené u konkrétní EVL, oslovit vlastníky pozemků s nabídkou uzavření smlouvy o tzv. smluvní ochraně lokality. Pokud tato smlouva nebude uzavřena, musí být EVL vyhlášena jako ZCHÚ do šesti let od jejího přijetí Evropskou komisí do evropského seznamu.

Hodnocení důsledků vlivů na lokality v soustavě Natura 2000 je vždy zaměřeno na cíle ochrany a celistvost (integritu) soustavy.

Cílem ochrany lokality v soustavě Natura 2000 je zachování předmětu její ochrany ve stavu příznivém z hlediska ochrany. „Předmětem ochrany“ PO jsou populace těch vybraných druhů ptáků, pro které je PO přímo vymezena nařízením vlády. „Předmětem ochrany“ EVL jsou evropsky významná přírodní stanoviště a evropsky významné druhy rostlin a živočichů.

Stav přírodního stanoviště z hlediska ochrany se považuje za příznivý, pokud jeho přirozený areál rozšíření a plochy, které v rámci tohoto areálu pokrývá, je stabilní nebo se zvětšují a specifická struktura a funkce, které jsou nezbytné pro jeho dlouhodobé zachování, existují a budou pravděpodobně existovat i nadále v dohledné době a stav jeho typických druhů z hlediska ochrany je příznivý (§ 3, odst.1, písm. q/ ZOPK).

Stav druhu z hlediska ochrany je považován za příznivý, jestliže údaje o populační dynamice druhu naznačují, že se dlouhodobě udržuje jako životaschopný prvek svého přírodního stanoviště a přirozený areál druhu není a pravděpodobně nebude v dohledné budoucnosti omezen a pravděpodobně budou v dohledné době i nadále existovat dostatečně velká stanoviště k dlouhodobému zachování jeho populací (§ 3, odst.1, písm. r/ ZOPK).

Celistvost (integrita) lokality či celé soustavy Natura 2000 zahrnuje její ekologické funkce. Je definována jako soudržnost ekologických struktur a funkcí lokality na celém jejím území nebo soudržnost stanovišť, komplexů stanovišť a populací druhů, pro které je vymezena. Rozhodnutí o tom, zda je celistvost (integrita) soustavy Natura 2000 negativně ovlivněna, se zaměřuje (a současně i omezuje) na cíle její ochrany.

### 1.3. Hodnocení vlivů na území v soustavě Natura 2000

Jakákoliv koncepce nebo záměr, který může samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, podléhá hodnocení jeho důsledků na toto území a stav jeho ochrany z uvedených hledisek<sup>2</sup>. Při tomto hodnocení se postupuje podle právních předpisů o posuzování vlivů na životní prostředí<sup>3</sup> v souladu s ustanovením § 45i ZOPK, které upravuje podrobně postup hodnocení vlivů koncepcí a záměrů na EVL a PO v soustavě NATURA 2000. Ten, kdo zamýšlí pořídit koncepci nebo uskutečnit takový záměr, je povinen jeho návrh předložit orgánu ochrany přírody ke stanovisku, zda může mít samostatně nebo ve spojení s jinými významnými vlivy na území EVL nebo PO. Orgán ochrany přírody vydá stanovisko do 15ti dnů ode dne doručení žádosti. Tímto stanoviskem není dotčeno zjišťovací řízení podle ZPV. Jestliže orgán ochrany přírody svým stanoviskem významný vliv nevyloučí, musí být daná koncepce nebo záměr předmětem posouzení podle § 45i, odst.2 ZOPK. Toto posouzení mohou provádět pouze fyzické osoby, které jsou držiteli zvláštní autorizace podle § 45i, odst.3 ZOPK.

Podle článku 6(3) Směrnice 92/43/EHS se provádí posouzení důsledků záměru pro lokalitu soustavy NATURA 2000 zejména z hlediska cílů její ochrany. Cílem ochrany lokality soustavy NATURA 2000 (EVL, PO) je zachování předmětu ochrany (tj. v EVL evropsky významných druhů a evropských stanovišť a v PO vybraných druhů ptáků) ve stavu příznivém z hlediska ochrany.

Posuzování důsledků koncepce na soustavu Natura 2000 má velmi úzkou vazbu na SEA. V případě, kdy příslušný orgán ochrany přírody (či současně více orgánů ochrany přírody) svým stanoviskem k předložené koncepci či záměru konstatuje, že „nelze vyloučit“ významný vliv na ptačí oblast nebo EVL, je předkladatel koncepce povinen podrobit jej procesu SEA, v rámci něhož proběhne posouzení podle § 45i ZOPK. V procesu SEA zpracovává vyhodnocení osoba autorizovaná podle § 19 zákona o posuzování vlivů na ŽP. Samostatnou, jasně oddělenou částí vyhodnocení vlivu koncepce na ŽP, je posouzení vlivu koncepce na soustavu Natura 2000, kterou vypracovává osoba autorizovaná podle § 45i ZOPK.

Závěrečné stanovisko příslušného orgánu pro posuzování vlivů na ŽP musí obsahovat opět jasně odlišitelnou část, tkající se vlivů na lokality v soustavě Natura 2000. V případě, kdy v rámci posouzení nebude nalezeno přijatelné variantní řešení a závěrečné stanovisko s ohledem na vlivy na Natura 2000 bude nesouhlasné, pak je případné schválení koncepce podmíněno předložením nových, k lokalitám Natura 2000 šetrnějších variant nebo variant bez negativních vlivů. Ty ovšem musí být vždy podrobeny novému hodnocení z hlediska § 45i ZOPK v procesu SEA/EIA. Jednou ze základních odlišností samotného procesu SEA a procesu posouzení vlivů na lokality Natura 2000 je otázka právní sily závěrečného stanoviska. V případě, kdy závěrečné stanovisko procesu

<sup>2</sup> To se nevtahuje na plány péče zpracované orgány ochrany přírody pro tato území a na lesní hospodářské plány a lesní hospodářské osnovy.

<sup>3</sup> Zákon č. 244/1992 Sb. v platném znění a zákon č. 100/1992 Sb. v platném znění.

SEA konstatuje negativní vliv koncepce na soustavu Natura 2000 a není splněna některá z podmínek § 45i, odst.9 a 10 ZOPK, pak jednoznačně nesmí být koncepce schválena.

Povinnost posouzení vlivů záměrů nebo koncepcí na Natura 2000 se vztahuje i na koncepce, u nichž posuzování SEA již probíhá (ZOPK nemá přechodná ustanovení a povinnosti plynoucí z Habitats directive platí pro ČR již od data vstupu do EU).

## 2. Předmět posouzení koncepce : Dopravní politika ČR a závěr zjišťovacího řízení SEA

### Identifikační údaje koncepce :

Název: Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 (verze textu k 6.5.2005)

#### Charakter koncepce:

*Dopravní politika bude základním dokumentem vlády České republiky pro oblast dopravy. Je koncipována na obecné úrovni a stane se podkladem pro rozpracování koncepcí jednotlivých oborů dopravy i pro rozpracování na regionálních úrovních. Na ni budou navazovat sektorové politiky a další strategické dokumenty, které ji budou konkretizovat z věcného, finančního a environmentálního hlediska.*

Umístění: Česká republika

Předkladatel: Ministerstvo dopravy České republiky

#### Průběh zjišťovacího řízení:

Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 17. 2. 2005 zveřejněním oznámení Koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013“ naplňuje dikci ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů , ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen „zákon“). Z tohoto důvodu bude provedeno vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí dle ustanovení § 10e zákona. Na základě zjišťovacího řízení dle § 10d zákona dospěl příslušný úřad k závěru, že vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí by se mělo, kromě základních zákonních požadavků, daných § 2, § 10b a přílohou č. 9 zákona, zaměřit mimo jiné i na vyhodnocení dopadů na již vyhlášené i navrhované evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

#### Průběh vyhodnocování DP z hlediska vlivů na území Natura 2000

Při vyhodnocování vlivů Dopravní politiky ČR na evropsky významné lokality a ptačí oblasti v soustavě Natura 2000 proběhlo několik průběžných jednání mezi SEA zpracovatelem a zpracovatelem DP, zpracovatelem posouzení Natura a SEA zpracovatelem. Po diskusích probíhalo postupné zapracování připomínek SEA a Natura do textu DP a průběžné hodnocení těchto změn; toto posouzení Dopravní politiky ČR podle § 45i ZOPK se týká verze textu Dopravní politiky ČR z 6.5.2005.

### **3. Vlastní posouzení - hodnocení vlivu koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti v soustavě Natura 2000 v ČR**

Dopravní politika ČR předkládá ve své návrhové části řadu ekologicky kontraverzních návrhů opatření, z nichž zřejmě nejproblematictější je záměr splavnění některých úseků vodních toků.

Při posouzení vlivu koncepce Dopravní politika ČR na ptačí oblasti a evropsky významné lokality soustavy Natura 2000 byly hodnoceny vlivy na celistvost (integritu) evropské soustavy území Natura 2000 v ČR z hlediska cílů ochrany. Cíle ochrany zahrnují zachování předmětu ochrany, tj. zachování vybraných ptačích druhů, přírodních stanovišť a stanovišť druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany; případně i umožnění obnovy tohoto stavu.

Je třeba upozornit, že posouzení předkládané koncepce Dopravní politika ČR je provedeno „ex post.“

Pro každý dílčí vliv je stanovenno toto hodnocení :

Vliv významný +

Vliv nevýznamný -

Vliv významný negativní !

Váhu vlivu není nutno podrobněji kvantifikovat, protože ustanovení § 45i zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, rozlišuje pouze „významný“ vliv a „negativní“ vliv.

*Tab.č.1 - Vliv globálního cíle a priorit DP na soustavu Natura 2000*

<b>Vliv globálního cíle a priorit DP na soustavu Natura 2000</b>	<b>Význam vlivu</b>	<b>Komentář</b>
Východiska DP : Každé opatření, navržené v Dopravní politice, bude realizováno s respektováním ochrany území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.	+	Tento text byl do textu východisek DP zařazen na základě průběžného projednávání předchozích verzí DP a jejich vyhodnocování v rámci SEA. Z hlediska posouzení vlivů koncepce DP na území v soustavě Natura 2000 se jedná o rozhodující východisko; při jeho striktním dodržení a respektování u všech navržených opatření v DP budou negativní vlivy na území Natura 2000 vyloučeny.
Globální cíl DP ( <i>vytvořit podmínky pro kvalitní dopravu zaměřenou na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy</i> )	+	V rámci principů trvale udržitelného rozvoje nelze žádný z dopadů rozvoje dopravy podečňovat. Negativní ekologické dopady dopravy, tj. přímé či nepřímé vlivy dopravy na lokality v soustavě Natura 2000, jsou v rámci principů udržitelného rozvoje naprostě nepřijatelné. V tomto duchu je globální cíl DP koncipován. Rozvoj dopravy v ČR podle deklarovaného globálního cíle DP tak musí být striktně rozvíjen v rámci principů udržitelného rozvoje, mezi něž patří i důsledná ochrana biologické rozmanitosti přírody (jejíž podstatou a evropské úrovni je ochrana soustavy Natura 2000).
Priorita : 1. Dosažení vhodné délby práce mezi druhy dopravy zajistěním rovných podmínek na dopravním trhu – <i>Silniční doprava</i>	!	Podle této priority vývoj silniční dopravy by měl být orientován postupně na plošnou obsluhu území. V tomto případě nelze vyloučit možnost významných

		negativních vlivů při rozvoji silniční dopravy na lokality soustavy Natura 2000 (zábor ploch, vyrušování evropsky významných druhů při stavebních aktivitách, přerušení konektivity celé soustavy Natura 2000, přerušení migračních tras některých evropsky významných druhů). Toto opatření DP musí být realizováno striktně v souladu s ustanovením posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.
Priorita : 1. Dosažení vhodné délby práce mezi druhy dopravy zajistěním rovných podmínek na dopravním trhu – <i>Vnitrozemská vodní doprava</i>	!	Konstatování DP v tom smyslu, že „má v ČR perspektivu zejména mezinárodní doprava po labské vodní cestě, která je však omezena úsekem s omezenou splavností mezi Ústím n.L. a státní hranicí“ je v naprostém rozporu s deklarovaným Globálním cílem DP. DP je má zajistit kvalitní dopravu v rámci principů udržitelného rozvoje. Součástí ekologického pilíře těchto principů je zejména ochrana soustavy Natura 2000. Předpokládané perspektivy rozvoje vodní dopravy na Labi by však mohly přímo a nevratně poškodit lokality i evropsky významné druhy v soustavě Natura 2000. V tomto smyslu nemá vnitrozemská vodní doprava na Labi v podstatě žádnou významnější perspektivu. Německo odmítlo splavnění svého úseku Labe, takže snahy zlepšit plavební podmínky na Labi v ČR nemají ekonomické opodstatnění. Toto opatření by mohlo mít významný negativní vliv na integritu a lokality soustavy Natura 2000, musí být realizováno striktně v souladu s ustanovením posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.
Priorita : 2. Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury.	!	Text neuvádí, že při nově budované dopravní infrastruktuře je nutno vyloučit přímé i nepřímé ohrožení cílů ochrany lokalit a integrity soustavy Natura 2000. Soustava Natura 2000 v textu není vůbec zmíněna. Toto opatření by tedy mohlo mít negativní vliv na jednotlivé lokality a na celistvost soustavy Natura 2000, musí být proto realizováno striktně v souladu s ustanovením posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000

Tab. č.2 - Vlivy specifických cílů DP na soustavu Natura 2000

Vlivy specifických cílů DP na soustavu Natura 2000	Význam vlivu	Komentář
Specifický cíl : 1.1. Zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě	!	V návrhu „Opatření“ není zmíněno, že výběr lokalit, kde by měla vznikat veřejná logistická centra (VLC), respektuje lokality soustavy Natura 2000. Nevhodné umístění některých veřejných logistických center by mohlo mít přímý i nepřímý negativní vliv na lokality a integritu soustavy Natura 2000. Toto opatření DP musí být realizováno striktně v souladu s ustanovením posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000
Specifický cíl : 1.2. Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele – opatření v oblasti zpoplatnění dopravní infrastruktury	!	V oblasti ekologicky značně problematické vodní vnitrozemské dopravy není zpoplatněna vodní dopravní infrastruktura, která je ve vlastnictví státu. To je v přímém rozporu s požadavkem na harmonizaci podmínek přepravního trhu – náklady na vodní vnitrozemskou dopravu pak neodpovídají podmínkám trhu a realitě a svádějí k úvahám o pozitivním přínosu vodní dopravy pro ekonomiku, což ve svém důsledku vyvolává tlak na rozvoj splavnění Labe, kde tento zájem nepřímo ve svém důsledku může negativně ovlivnit lokality soustavy Natura 2000.
Specifický cíl : 1.2. Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele – opatření v oblasti škod na životním prostředí	-	V textu „opatření“ chybí požadavek „při údržbě a rozvoji dopravní infrastruktury chránit lokality soustavy Natura 2000 před negativními dopady z dopravy“. Toto opatření DP musí být realizováno striktně v souladu s ustanovením posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000
Specifický cíl : 1.4. Zkvalitnit přepravní práci v nákladní dopravě – opatření podpořit	!	Riziko lze spatřovat v otázce, jak má být podporována vodní doprava. Pokud by se jednalo o

kombinovanou přepravu intenzivnějším využíváním volného potenciálu železniční a vodní dopravy a podporou vývoje nových technologií v souladu s právními předpisy ES		podporu rozvoje splavnění Labe, pak v některých úsecích Labe významné negativní ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 by mohlo nastat. Toto opatření DP musí být realizováno striktně v souladu s ustanovením posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.
Specifický cíl : 2.2. Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury; 2.2.1. Hlavní projekty rozvoje železniční sítě	-	Modernizační práce na stávajících mezinárodních železničních koridorech musí respektovat podmínky ochrany dotčených lokalit soustavy Natura 2000 podle příslušných rozhodnutí orgánů ochrany přírody.
Specifický cíl : 2.2. Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury; 2.2.2. Hlavní projekty rozvoje silniční a dálniční sítě	!	V textu opatření chybí podmínka : při navrhování nových tras striktně respektovat lokality soustavy Natura 2000 a jejich vzájemnou ekologickou konektivitu (celistvost soustavy). Toto opatření DP musí být realizováno striktně v souladu s ustanovením posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000
Specifický cíl : 2.2. Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury; 2.2.3. Hlavní projekty rozvoje vodních cest – opatření : řešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a další vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu	!	Z hlediska lokalit soustavy Natura 2000 podél Labe naprosto nepřijatelný záměr. Navrhování a potenciální realizace těchto opatření by v některých úsecích Labe znamenala nevratné poškození velmi významné části soustavy Natura 2000 v ČR. Toto opatření DP musí být realizováno striktně v souladu s ustanovením posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000. Toto opatření DP musí být realizováno striktně v souladu s ustanovením posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.

Specifický cíl : 4.1. Bezpečnost silniční dopravy – opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic : urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti.	!	Některé ekologicky územně nevhodně situované obchvaty obcí by mohly narušit lokality soustavy Natura 2000, přímo záborem ploch nebo i nepřímo narušením jejich klidového režimu, důležitého např. u ptačích oblastí pro zachování předmětu ochrany. Toto opatření DP musí být realizováno striktně v souladu s ustanovením posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.
Specifický cíl : 5.2. Nové koncepce zásobování měst a citylogistika – opatření : jako alternativu pro zásobování v některých městech využít vodní dopravu...	-	Bez ohledu na vysokou míru utopie v tomto opatření je nutno upozornit, že potenciální skutečné využití vodní dopravy ve městech je limitováno ekologickou funkcí vodních toků jako biokoridorů; případné technické zásahy do koryt toků i v městských oblastech by mohly vyvolat nepřímé negativní vlivy na lokality v soustavě Natura 2000. Toto opatření DP musí být realizováno striktně v souladu s ustanovením posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.

Tab.č.3 - Vlivy hlavních úkolů DP a nástrojů k její realizaci na soustavu Natura 2000

Vlivy hlavních úkolů DP a nástrojů k její realizaci na soustavu Natura 2000	Význam vlivu	Komentář
Hlavní úkol - silniční doprava	!	V textu chybí hlavní úkol : při údržbě a budování infrastruktury silniční dopravy respektovat ochranu lokalit soustavy Natura 2000. Toto opatření DP musí být realizováno striktně v souladu s ustanovením posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.
Hlavní úkol – vnitrozemská vodní doprava : řešit problémy splavnosti	!	Tento hlavní úkol je v DP zařazen i přes svoji zjevnou kontraverznost s ekologickým pilířem trvale udržitelných principů Dopravní politiky ČR.

		Při případné realizaci tohoto hlavního úkolu by na některých úsecích vodních toků mohlo dojít k přímému i nepřímému ohrožení až nevratné poškození celistvosti a řady lokalit soustavy Natura 2000. Toto opatření DP musí být tedy realizováno striktně v souladu s ustanovením posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.
Nástroje realizace – 1. Právní nástroje : Novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích : Odstranění administrativních a správních bariér přípravy výstavby pozemních komunikací.	!	Mezi důležité odůvodněné právní bariéry přípravy výstavby pozemních komunikací patří i soustava Natura 2000. Přes nejasnou formulaci znění této pasáže v textu navrhované Dopravní politiky lze mít oprávněné obavy o možnost zpochybňování ochrany jednotlivých lokalit i celistvosti soustavy Natura 2000. K této formulaci znění Dopravní politiky je proto nutné připomenout ustanovení posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.
Nástroje realizace – 2. Ekonomické nástroje : zajistit z veřejných zdrojů podporu rozvoje kombinované přepravy a optimalizace distribučních procesů podporou vzniku veřejných logistických center.	!	Umístěním některých veřejných logistických center v ekologicky citlivých oblastech by mohlo dojít k přímému či nepřímému ohrožení cílů ochrany v lokalitách soustavy Natura 2000. Toto opatření DP musí být proto realizováno striktně v souladu s ustanovením posledního východiska DP, tj. při realizaci musí respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.

#### 4. Závěrečné stanovisko posouzení

Předložená koncepce Dopravní politika ČR (verze z 6.5.2005) byla posouzena podle ustanovení § 45i, odst.2 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Hodnocen byl vliv koncepce na jednotlivé evropsky významné lokality a ptačí oblasti v ČR a na celistvost (integritu) soustavy Natura 2000 z hlediska cílů ochrany ve smyslu Směrnice Rady 92/43/EHS.

Z provedeného posouzení předloženého znění Dopravní politiky ČR (6. 5. 2005) vyplývá :

**Posuzovaná koncepce Dopravní politika ČR (9.5.2005) nebude mít negativní vliv na území ptačích oblastí a evropsky významných lokalit v soustavě Natura 2000 při dodržení podmínky „každé opatření, navržené v Dopravní politice, bude realizováno s respektováním ochrany území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000“.**

Z výše uvedeného důvodu není předkládána varianta řešení, jejímž cílem je negativní vliv koncepce na soustavu Natura 2000 vyloučit.

**6. 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.**

Pro určení cílů ochrany životního prostředí (dále „referenční cíle“) byla provedena analýza cílů specifikovaných v dokumentech na národní úrovni (viz kap. 2.6, příloha č. 1). Na základě této analýzy byly vybrány cíle, které jsou relevantní pro Dopravní politiku. Referenční cíle dále vycházejí z analýzy stavu životního prostředí v České republice. Níže uvedená sada referenčních cílů reprezentuje pozitivní trendy v ochraně životního prostředí. Jednotlivé cíle a opatření navrhované v Dopravní politice by měly v optimálním případě přispět k plnění těchto trendů, a z tohoto hlediska jsou v rámci SEA Dopravní politiky hodnoceny.

**Referenční cíle pro Dopravní politiku:**

1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.
7. Zajistit přírodní rovnováhu, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzitu, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.
8. Chránit lokality chráněných druhů a neživé přírody.
9. Chránit ÚSES, VKP.
10. Chránit zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.
11. Chránit půdní fond jakožto složky životního prostředí.
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.
14. Podporovat využití „brownfields“.
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.
16. Podporovat udržitelné hospodaření a ekologicky šetrnou turistiku v krajině.
17. Chránit jednotlivé lokality a celistvost soustavy Natura 2000.

**7. Závažné vlivy (včetně sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, pozitivních a negativních vlivů) navrhovaných variant koncepce na životní prostředí.****7.1. Hodnocení specifických cílů a opatření Dopravní politiky**

Pro zjištění, zda Dopravní politika může mít při realizaci závažné vlivy na životní prostředí, bylo provedeno hodnocení jednotlivých specifických cílů a opatření Dopravní politiky vzhledem ke stanoveným referenčním cílům, tj. zda a jakým způsobem cíle a opatření Dopravní politiky přispívají (či nikoliv) k naplňování těchto cílů. Pro hodnocení bylo použito následující stupnice:

- 2** potenciálně velmi negativní vliv,
- 1** potenciálně negativní vliv,
- 0** nemá žádný potenciální vliv,
- +1** potenciálně pozitivní vliv,
- +2** potenciálně velmi pozitivní vliv,
- ?** hodnocení nelze provést vzhledem k nejistotám

Zároveň bylo provedeno hodnocení jednotlivých specifických cílů a opatření Dopravní politiky z hlediska jejich vlivů na jednotlivé složky životního prostředí. Při tomto hodnocení byly brány do úvahy zejména možné místní vlivy při realizaci konkrétního projektu. Pro hodnocení byla použita stejná stupnice jako pro hodnocení vzhledem k referenčním cílům (viz výše).

U jednotlivých navržených opatření lze předpokládat možné vlivy zejména na ovzduší, vodu, krajинu a zdraví obyvatel. Míra vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví závisí na konkrétní územní lokalizaci navržených opatření. V rámci zpracování Dopravní politiky však územní lokalizace jednotlivých opatření není navržena – proto je důležité nastavit limity a podmínky z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, za kterých mohou být konkrétní aktivity realizovány.

**Specifický cíl 1.1.: Zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě**Opatření:

- zpracovat koncepci rozvoje veřejných logistických center (VLC) v nákladní dopravě ve spolupráci s ministerstvy průmyslu a obchodu a místního rozvoje a regionálními orgány,
- připravit návrhy pro vytvoření právního rámce pro zavádění a využívání VLC v dopravě,
- výběr vhodných lokalit pro vznik VLC musí vycházet především z potřeb podnikatelské sféry, doprava pak bude činitelem, který určí v rámci vybraného regionu konkrétní místo s ohledem na síť dopravní infrastruktury a možnosti jejich rozvoje,
- podpořit rozvoj VLC přímými investičními dotacemi účelově vázanou finanční částkou,
- podporovat vznik informačních a telematických systémů ve veřejné logistice včetně optimalizace zásobování měst (citylogistika).

<b>Referenční cíle pro DP</b>	<b>Hodnocení možných vlivů</b>	<b>Komentář</b>
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	-1	Nevhodným umístěním VLC bez ohledu na lokality může dojít ke zvýšení emisí látek do ovzduší.
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	-1	Nevhodným umístěním VLC bez ohledu na lokality může dojít ke zvýšení emisí látek do ovzduší.
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	-1	Nevhodným umístěním VLC bez ohledu na lokality může dojít ke zvýšení emisí látek do ovzduší.
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji	?	Nelze určit.
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	-1	Nevhodným umístěním VLC bez ohledu na lokality může dojít k ekologickým škodám. Při realizaci musí být naplněny všechny povinné zákonné kroky (EIA, Natura 2000, biologické hodnocení dle ZOPK, apod.)
9. ÚSES, VKP	-1	Nevhodným umístěním VLC bez ohledu na lokality může dojít k oslabení ÚSES a VKP.
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma	-1	Nevhodným umístěním VLC bez ohledu na lokality může dojít k oslabení ÚSES a VKP.
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	-2	Nutnost zajistit maximální ochranu půdy při umístování VLC.

12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině	-1	Nevhodným umístěním VLC bez ohledu na lokality může dojít k narušení vodních systémů v krajině.
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	-1	Nevhodným umístěním VLC bez ohledu na lokality může dojít k narušení krajinného rázu.
14. Podpora využití „brownfields“.	-2	Upřednostňovat využívání brownfields při výběru vhodných lokalit pro vznik VLC.
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	?	Nelze určit.
16. Podpora udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	0	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	-2	Nevhodným umístěním VLC bez ohledu na lokality může dojít k narušení lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.

**Složky životního prostředí:**

Obyvatelstvo	0	
Ovzduší a klima	0	
Hluková situace	0	
Ochrana přírody a krajiny	+1	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	0	
Hmotné statky a kulturní dědictví	0	
Ochrana přírody a krajiny	+1	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:**

- Výběr lokalit, kde by měla nová centra vznikat, musí vycházet především z potřeb podnikatelské sféry, doprava pak bude činitelem, který určí v rámci vybraného regionu konkrétní místo s ohledem na síť dopravní infrastruktury, **plochy brownfields** a možnosti jejich rozvoje. Důležitá je i spolupráce ze strany regionálních orgánů.

**Návrh podmínek pro realizaci:**

- Upřednostňovat využívání brownfields při výběru vhodných lokalit pro vznik VLC.
- Maximálně omezit veškeré zábory půdy na skutečně nezbytné minimum.
- Před výběrem lokality provést biologické hodnocení záměru dle §67 ZOPK.

**Komentář:** Za předpokladu, že nebudou VLC vznikat mimo průmyslové zóny, není předpokládán negativní vliv cíle. Současně očekávanou optimalizací dopravního provozu může v celkovém důsledku dojít k mírnému pozitivnímu vlivu na jednotlivé složky ŽP.

**Specifický cíl 1.2.: Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele**Mezioborová opatření:

- opatření objektivizovat zásadu, že každý uživatel dopravní infrastruktury musí hradit takové náklady, jaké jeho činnost vyvolává (včetně externalit),
- harmonizovat cenu za použití dopravní cesty v silniční a železniční dopravě tak, aby byly hrazeny veškeré náklady dopravní cesty a nebyla porušena mezioborová konkurenceschopnost.

Opatření v oblasti zpoplatnění dopravní infrastruktury:v silniční dopravě

- od roku 2006 se bude postupně zavádět výkonové zpoplatnění silniční infrastruktury, které to umožní,

v železniční dopravě

- princip výpočtu poplatku za užívání železniční dopravní cesty s jeho výši harmonizovat s poplatkem za užívání silniční infrastruktury,

v letecké dopravě

- zajistit důsledný a účinný dohled na ceny za užívání letišť a poskytování letových provozních služeb z hlediska jejich souladu s mezinárodními smlouvami.

Opatření v oblasti škod na životním prostředí:

- zajistit dodržování limitů znečištění tam, kde pochází z dopravy, a snížení procenta znečištění, průběžně analyzovat vývoj dopravního zatížení s cílem včasného zavedení opatření k odstranění očekávaných kongescí,
- zavádět telematické systémy pomáhajících řešit problém kongescí, dokončit realizaci Národního dopravního informačního centra,
- podle místních podmínek zvažovat možnost regulace intenzity dopravy zaváděním poplatků za vjezd do kongescemi postižených míst,
- zavádět opatření k vyššímu využívání kolejové dopravy,
- předcházet kongescím na silnicích rychlou operativní likvidací stavů po dopravních nehodách a odstraňováním úzkých míst,
- uzavírky komunikací z důvodu oprav přednostně plánovat na období s nižší intenzitou provozu.
- kterým se doprava podílí na emisních stropech ČR,
- posílit úlohu státního odborného dozoru v oblasti státní technické kontroly vozidel,
- zajistit odstraňování ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou,
- minimalizovat negativní vlivy dopravy na stabilitu ekosystémů v krajině, jejich struktury a funkce.

Opatření v oblasti kongescí:

- průběžně analyzovat vývoj dopravního zatížení s cílem včasného zavedení opatření k odstranění očekávaných kongescí,
- zavádět telematické systémy pomáhajících řešit problém kongescí, dokončit realizaci Národního dopravního informačního centra,
- podle místních podmínek zvažovat možnost regulace intenzity dopravy zaváděním poplatků za vjezd do kongescemi postižených míst,
- zavádět opatření k vyššímu využívání kolejové dopravy,
- předcházet kongescím na silnicích rychlou operativní likvidací stavů po dopravních nehodách a odstraňováním úzkých míst,
- uzavírky komunikací z důvodu oprav přednostně plánovat na období s nižší intenzitou provozu.
-

<b>Referenční cíle pro DP</b>		<b>Komentář</b>
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	+1	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	+1	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	+1	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	+1	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	?	<i>Nelze jednoznačně určit.</i>
9. ÚSES, VKP	?	<i>Nelze jednoznačně určit.</i>
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	?	<i>Nelze jednoznačně určit.</i>
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	?	<i>Nelze jednoznačně určit.</i>
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	
<b>Složky životního prostředí:</b>		
Obyvatelstvo	+1	
Ovzduší a klima	o	
Hluková situace	+1	
Ochrana přírody a krajiny	+1	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	+1	
Hmotné statky a kulturní dědictví	-1	<i>Eventuálním nevyužívání kapacity železnic může docházet k nežádoucím jevům (vznik brownfields).</i>
<b>Návrh reformulace a doplnění opatření:</b>		
<b>Návrh podmínek pro realizaci:</b>		

**Specifický cíl 1.3.: Zkvalitnění přepravní práce v osobní dopravě**Opatření:

- precizovat podmínky dopravní obslužnosti tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému,
- zefektivnit způsob poskytování veřejné podpory pro zajištění dopravní obslužnosti tím, že veřejná podpora bude poskytována dopravcům, kteří jsou ekonomicky stabilní a schopni zajistit přepravní služby v požadované kvalitě a tyto služby garantovat,
- podpořit konkurenční prostředí pro zajištění dopravní obslužnosti území formou stanovení požadavků pro výběr dopravce ekonomicky způsobilého a schopného garantovat služby ve stanovené kvalitě a zajišťovat dopravní obslužnost v ucelených územních celcích na dobu minimálně 5 let,
- stanovit metodiku pro zajišťování dopravní obslužnosti závazky veřejné služby,
- rozšiřovat územní působnost a funkčnost IDS (včetně metodické podpory pro zlepšení řízení a koordinací činností mezi druhy dopravy); pokračovat v legislativní podpoře pro vznik a zlepšování funkčnosti IDS,
- podporovat vznik informačních a telematických systémů ve veřejné dopravě,
- zajistit napojení ČR na budovaný celoevropský multimodální informační systém
- zajistit srovnatelné zdanění a zpoplatnění železniční a autobusové dopravy.

*v železniční dopravě*

- zavádět moderní technologie v kolejové dopravě (např. kombinace lehkých kolejových systémů s klasickou železnicí),
  - rozvojem železniční infrastruktury přispět k řešení problému velkého nárůstu letecké dopravy na kratší vzdálenosti,
- v letecké dopravě*
- připravit podmínky pro řešení kongescí na letišti Praha Ruzyně jeho dalším rozvojem a rozložením letecké dopravy blíže ke konečnému místu určení.

Referenční cíle pro DP		Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	+1	<i>Rozvoj železniční osobní dopravy na krátké vzdálenosti může dílcem způsobem podpořit snížení emisí látek do ovzduší.</i>
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluč, apod.).	+1	<i>Rozvoj železniční osobní dopravy na krátké vzdálenosti může dílcem způsobem podpořit snížení emisí látek do ovzduší.</i>
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	+1	<i>Rozvoj železniční osobní dopravy na krátké vzdálenosti může dílcem způsobem podpořit snížení emisí látek do ovzduší.</i>
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.		
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	0	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	0	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	0	

8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma.	-1	<i>Při rozvoji železniční infrastruktury může dojít k poškození některých ZCHÚ, které mohou těsně sousedit s železniční tratí nebo přímo procházet (např. CHKO Poodří apod.)</i>
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	-1	<i>Při rozvoji železniční infrastruktury může dojít k poškození některých vodních ekosystémů v krajině.</i>
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	+1	<i>Rozvoj železniční osobní dopravy na krátké vzdálenosti může dílčím způsobem podpořit i turistiku v přírodě.</i>
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	-1	<i>Při rozvoji železniční infrastruktury může dojít k negativnímu ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000.</i>

**Složky životního prostředí:**

Obyvatelstvo	+1	
Ovzduší a klima	+1	
Hluková situace	+1	
Ochrana přírody a krajiny	+1	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	+1	
Hmotné statky a kulturní dědictví	+1	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:****Návrh podmínek pro realizaci:****Komentář:**

**Specifický cíl 1.4: Zkvalitnění přepravní práce v nákladní dopravě**Opatření:

- podpořit kombinovanou přepravu intenzivnějším využíváním volného potenciálu železniční a vodní dopravy a podporou vývoje nových technologií v souladu s právními předpisy ES,
- zajistit spolufinancování projektů kombinované přepravy,
- podporovat účast podnikatelských subjektů působících v ČR v programech EU (např. Marco-Polo),
- zavádět systémy výkonných informačních systémů a telematických aplikací včetně sledování poloh zásilek.

<b>Referenční cíle pro DP</b>		<b>Komentář</b>
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	+1	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	+1	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	+1	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	0	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	0	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	0	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	-1	<i>Podpora intenzivnějšího využití volného potenciálu vodní dopravy může vyvolat nutnost technických opatření, což může narušit přírodní rovnováhu.</i>
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	-2	<i>Podpora intenzivnějšího využití volného potenciálu vodní dopravy může vyvolat nutnost technických opatření, což může negativně působit na tyto lokality.</i>
9. ÚSES, VKP	-1	<i>Podpora intenzivnějšího využití volného potenciálu vodní dopravy může vyvolat nutnost technických opatření, což může negativně působit na tyto lokality.</i>
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	-2	<i>Podpora intenzivnějšího využití volného potenciálu vodní dopravy může vyvolat nutnost technických opatření, což může negativně působit na tyto lokality.</i>
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	0	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	-1	<i>Podpora rozvoje vodní dopravy může ovlivnit vodní ekosystémy.</i>
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	0	
14. Podpora využití „brownfields“.	0	

15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	-1	<i>Podpora vodní dopravy může vyvolat nežádoucí šíření nebezpečných invazních druhů rostlin a živočichů do ekosystémů (např. <i>Dreissena polymorpha</i>).</i>
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	0	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	-2	<i>Rozvoj vodní dopravy přímo i nepřímo ovlivňuje lokality soustavy Natura 2000.</i>

**Složky životního prostředí:**

Obyvatelstvo	+1	
Ovzduší a klima	+1	
Hluková situace	+1	
Ochrana přírody a krajiny	-1	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	+1	
Hmotné statky a kulturní dědictví	+1	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:****Návrh podmínek pro realizaci:****Komentář:****Specifický cíl 1.5.: Transformace železničního sektoru**Opatření:

- realizovat program EU Revitalizace železnic a zabezpečení interoperability postupnými kroky (na základě evropského výzkumného programu „Strategický železniční výzkum agenda 2020“ s programem do roku 2020); do českého právního systému přebírat legislativní normy ES (tzv. "druhý a třetí železniční balíček"),
- zajistit dodržování podmínek pro podnikání na železniční síti nediskriminačně pro všechny dopravce dořešením vztahů mezi dotčenými subjekty,
- na základě komplexního posouzení využitelnosti jednotlivých tratí regionálních drah zvážit změnu vlastníka tratí (privatizace, převod na kraj); ve vazbě na změnu vlastníka řešit i změnu financování infrastruktury; případně nevyužívané, neperspektivní a nepotřebné kapacity železniční infrastruktury redukovat.

Referenční cíle pro DP		Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	0	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluč., apod.).	0	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	0	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	0	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	0	

6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	<i>Podmínky financování dopravní infrastruktury z programů EU vylučují poškozování lokalit soustavy Natura 2000.</i>

**Složky životního prostředí:**

Obyvatelstvo	+1	
Ovzduší a klima	+1	
Hluková situace	+1	
Ochrana přírody a krajiny	+1	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	+1	
Hmotné statky a kulturní dědictví	+1	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:****Návrh podmínek pro realizaci:****Komentář:**

- na základě komplexního posouzení využitelnosti jednotlivých tratí regionálních drah zvážit změnu vlastníka tratí (privatizace, převod na kraj); ve vazbě na změnu vlastníka řešit i změnu financování infrastruktury; případně nevyužívané, neperspektivní a nepotřebné kapacity železniční infrastruktury redukovat.

U Doporučujeme doplnit opatření o vyhodnocení také dostupnosti jednotlivých tratí regionálních drah.

**Specifický cíl 1.6.: Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele**Opatření:

- precizovat minimální standard služeb ve veřejné osobní dopravě jako podmítku pro výběr dopravce pro zajišťování základní dopravní obslužnosti území,
- nově nastavit práva cestujících na přepravu ve stanovené kvalitě včetně úpravy kompenzačních náhrad v případě nehody,
- při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu stanovit jako samostatné kritérium ekonomickou stabilitu dopravce a schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele,
- vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu a orientace,
- výrazně zkvalitnit informovanost uživatele jak v osobní tak v nákladní přepravě vybudováním komplexní informační sítě.

<b>Referenční cíle pro DP</b>		<b>Komentář</b>
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	o	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	o	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	o	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, setrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	+1	<i>Zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu a orientace může malým dílem usnadnit těmto osobám přístup do přírody v rámci turistických aktivit.</i>

17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	
<b>Složky životního prostředí:</b>		
Obyvatelstvo	o	
Ovzduší a klíma	o	
Hluková situace	o	
Ochrana přírody a krajiny	o	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	o	
Hmotné statky a kulturní dědictví	o	
<b>Návrh reformulace a doplnění opatření:</b>		
<b>Návrh podmínek pro realizaci:</b>		
<b>Komentář:</b> Navržená opatření jsou bez přímého vlivu, může existovat pouze sekundární vliv (negativní i pozitivní)		

**Specifický cíl 2.1.: Údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury**Opatření:

- posílit finanční prostředky na údržbu dopravní infrastruktury,
- optimalizovat poplatky za přidělení a použití dopravní cesty v železniční dopravě,
- zajistit systémovou realizaci údržby a opravy infrastruktury podle harmonogramu předem nastaveného z hlediska významu pro bezpečnost provozu (přednostně řešit závadná místa, odstraňování nehodových lokalit, nahrazování havarijních a závadných mostů, řešení průtahů obcemi, u dopravně významných silnic i obchvatů měst a obcí),
- na stávající infrastruktuře uplatňovat opatření na ochranu před hlukem, přednostně v místech s překročenými limitními hodnotami,
- zvýšit průchodnost dálničních komunikací pro volně žijící živočichy.

Referenční cíle pro DP		Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	o	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	+1	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	o	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	

7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	-1	Nevhodně trasované nové obchvaty obcí a měst mohou negativně narušit dochované přírodní hodnoty území v bezprostředním okolí obcí a měst.
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	-1	Nevhodně trasované nové obchvaty obcí a měst mohou mít negativní vliv.
9. ÚSES, VKP	-1	Nevhodně trasované nové obchvaty obcí a měst mohou mít negativní vliv.
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmata.	-2	Nevhodně trasované nové obchvaty obcí a měst mohou mít negativní vliv.
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	-1	Nevhodně trasované nové obchvaty obcí a měst mohou mít negativní vliv.
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	-1	Nevhodně trasované nové obchvaty obcí a měst mohou mít negativní vliv.
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	-1	Nevhodně trasované nové obchvaty obcí a měst mohou mít negativní vliv.
14. Podpora využití „brownfields“.	0	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	-1	Nevhodně trasované nové obchvaty obcí a měst mohou mít negativní vliv.
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	0	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	-2	Nevhodně trasované nové obchvaty obcí a měst mohou mít negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000.

**Složky životního prostředí:**

Obyvatelstvo	+1
Ovzduší a klima	+1
Hluková situace	+1
Ochrana přírody a krajiny	-1
Horninové prostředí, přírodní zdroje	+1
Hmotné statky a kulturní dědictví	+1

**Návrh reformulace a doplnění opatření:**

Za prokazatelně nezbytné nutné zásahy do biotopů musí být zajištěny odpovídající kompenzační opatření.

**Návrh podmínek pro realizaci:****Komentář:**

**Specifický cíl 2.2.: Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury**Opatření:

- Pomocí nástrojů územního plánování a Politiky územního rozvoje zajistit ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury a sítě veřejných logistických center.

**2.2.1 Hlavní projekty rozvoje železniční sítě**Opatření:

- Optimalizovat železniční síť jako celek ve vazbě na reálný rozsah výhledových přepravních požadavků při zohlednění integrace jednotlivých druhů doprav a přehodnotit její části vykazující největší přepravní výkony tak, aby bylo možné vytvořit tři druhy dálkových tahů:
  - tahy s přednostním využitím pro osobní dopravu – dálkovou a příměstskou. Nákladní doprava nebude vyloučena zcela. Úplné vyloučení nákladní dopravy by mělo být uskutečněno na vybraných tratích velkých železničních uzlů (např. v Praze nebo v Brně),
  - tahy s přednostním využitím pro nákladní dálkovou dopravu se zachováním osobní dopravy regionálního charakteru, a to včetně vybraných tratí, které jsou součástí velkých železničních uzlů (Praha, Brno),
  - vysokorychlostní tratě, v případě kterých je třeba sledovat aktuálnost jejich realizace na území ČR v evropském kontextu, včetně zpřesňování tras (provázání modernizace tranzitních koridorů s postupnou výhledovou stavbou úseků tratí pro vysoké rychlosti),
- dokončit modernizaci tranzitních koridorů (III. a IV. koridor); modernizovat rozhodující železniční uzly, propojení I., III., a IV. tranzitního železničního koridoru v pražském železničním uzlu,
- připravovat podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť zpracováním koncepce nápravy špatného stavu dalších páteřních tratí nadregionálního významu včetně výběru optimální varianty a zajistit územní ochranu případných stavebních počinů na nich,
- posilování přeshraničních vazeb,
- vytvářet podmínky při přípravě investičních projektů modernizace železniční infrastruktury pro maximální využití dotací z fondů soudržnosti a rozvojových fondů EU,
- rekonstruovat další tratě zařazené do mezinárodních dohod (např. TEN-T, AGC, AGCT) a další důležité tratě s cílem zajistit doporučované parametry,
- pokračovat v programu elektrizace tratí,
- na ostatních tratích celostátních a významných regionálních (kde je úloha železnice důležitá) zabezpečit uvedení do normového stavu, podporovat rozvoj systémů lehké železnice a propojení železničního a tramvajového provozu,
- vyhodnotit koncepce dopravní obsluhy letiště Praha-Ružyně a širší oblasti a navrhnout optimální kolejové systémy,
- zajistit interoperabilitu a dálkové řízení jako rozvoj v oblasti technologií zajišťujících bezpečné řízení jízdy vlaků, a to v souladu s celoevropskými trendy,
- provádět technická opatření na minimalizaci vlivů výstavby na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví.

Referenční cíle pro DP	Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	o

2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	?	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	o	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	-1	<i>Při rozvoji železniční infrastruktury by mohlo dojít při nevhodných stavebních úpravách k negativním vlivům.</i>
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	-1	<i>Při údržbě a zejména při modernizaci železničních tratí musí stavebním pracem předcházet biologické hodnocení, které navrhne metody ochrany volně žijících druhů při stavební činnosti.</i>
9. ÚSES, VKP	-1	<i>Při rozvoji železniční infrastruktury by mohlo dojít při nevhodných stavebních úpravách k negativním vlivům.</i>
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	-1	<i>Při rozvoji železniční infrastruktury by mohlo dojít při nevhodných stavebních úpravách k negativním vlivům.</i>
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	-1	<i>Při rozvoji železniční infrastruktury by mohlo dojít k záborům půdy.</i>
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	-1	<i>Při rozvoji železniční infrastruktury by mohlo dojít při nevhodných stavebních úpravách k negativním vlivům.</i>
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	<i>V rámci opatření podporovat využívání brownfields v rámci modernizace železniční infrastruktury.</i>
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	+1	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	-1	<i>Při rozvoji železniční infrastruktury by mohlo dojít při nevhodných stavebních úpravách k negativním vlivům na lokality soustavy Natura 2000.</i>
<b>Složky životního prostředí:</b>		

Obyvatelstvo	-1	
Ovzduší a klima	1	
Hluková situace	1	
Ochrana přírody a krajiny	-1	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	0	
Hmotné statky a kulturní dědictví	1	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:**

- provádět technická opatření na minimalizaci vlivů výstavby a provozu na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví.

**Návrh podmínek pro realizaci:**

Součástí modernizace železničních koridorů musí být realizace kompenzačních opatření v případech, kdy dojde k narušení biotopů ohrožených druhů a rostlin a živočichů při stavebních pracích.

**Komentář:****Specifický cíl 2.2.: Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury****2.2.2 Hlavní projekty rozvoje silniční a dálniční sítě****Opatření:**

- pokračovat ve výstavbě úseku sítě TEN-T v ČR,
- napojit všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; v méně zatížených úsecích využívat možnost budování rychlostních silnice v polovičním profilu,
- zabezpečit kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi (zklidňování dopravy, obchvaty),
- zabezpečit dostatečnou kapacitu silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech,
- při navrhování nových tras minimalizovat dopady na životní prostředí a provádět technická opatření na minimalizaci vlivů výstavby na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví,
- orientovat se na vývoj systémů, které umožní sdělovat dočasné místní zvláštnosti nebo místně platící dopravní regulace přímo do vozidla.

Referenční cíle pro DP		Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	-1	Při rozšíření silniční a dálniční sítě dojde ke zvýšení emisí látek poškozujících ŽP a veřejné zdraví. Navržené opatření k minimalizování dopadů na ŽP a veřejné zdraví je velmi obecné.
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	-2	Při rozšíření silniční a dálniční sítě dojde ke zvýšení emisí látek poškozujících ŽP a veřejné zdraví. Navržené opatření k minimalizování dopadů na ŽP a veřejné zdraví je velmi obecné.

3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	-1	Při rozšíření silniční a dálniční sítě dojde ke zvýšení emisí látek poškozujících ŽP a veřejné zdraví. Navržené opatření k minimalizování dopadů na ŽP a veřejné zdraví je velmi obecné.
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	-2	V rámci navržených opatření může dojít k nevhodným navržením koridorů, tras a vlivu na přírodu a krajinu.
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	-2	V rámci navržených opatření může dojít k nevhodným navržením koridorů, tras a vlivu na chráněné druhy.
9. ÚSES, VKP	-2	Navržené opatření k minimalizování dopadů na ŽP a veřejné zdraví je velmi obecné. ÚSES a VKP jsou dle zákona ochraně přírody a krajiny chráněny před poškozováním.
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma.	-2	V rámci navržených opatření může dojít k nevhodným navržením korridorů, tras a vlivu na chráněná území a ochranná pásma.
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	-2	V rámci navržených opatření může dojít k nevhodným navržením korridorů, tras a vlivu na půdní fond..
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	-2	V rámci navržených opatření může dojít k nevhodným navržením korridorů, tras a vlivu na vodní ekosystém.
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	-2	V rámci navržených opatření může dojít k nevhodným navržením korridorů, tras a vlivu na krajinný ráz, přírodní parky a památkové zóny.
14. Podpora využití „brownfields“.	o	Podporovat využívání brownfields v rámci navržených opatření.
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	-2	Přimodernizaci a rozvoji silniční a dálniční sítě může dojít k výraznému zvýšení nežádoucí fragmentace krajiny, k vzniku nových nepropustných bariér v krajině a k zamezení nebo narušení přirozených migračních tras řady druhů živočichů.

16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	-1	Nevhodné umístění nových silnic nebo dálnic do turisticky exponovaných území může dojít k jejich znehodnocení a ke ztrátě turistické atraktivity lokalit, oblastí.
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	-2	Při realizaci opatření může dojít k výraznému ohrožení lokalit i integrity soustavy Natura 2000.
<b>Složky životního prostředí:</b>		
Obyvatelstvo	-1	
Ovzduší a klima	-2	
Hluková situace	-2	
Ochrana přírody a krajiny	-2	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	-1	
Hmotné statky a kulturní dědictví	-1	
<b>Návrh reformulace a doplnění opatření:</b>		
<b>Návrh podmínek pro realizaci:</b>		
- navržené projektové záměry musí respektovat zákony v oblasti ochrany životního prostředí a ochrany přírody a krajiny (EIA, Natura 2000, krajinný ráz, )		
<b>Komentář:</b>		

**Specifický cíl 2.2.: Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury****2.2.3 Hlavní projekty rozvoje vodních cest**Opatření:

- vyřešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a další vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu
- připravit projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách (dle zákona č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě)
- zajistit dovybavení vodních cest a přístavů o prvky protipovodňové ochrany
- zajistit bezpečné tankování pohonných hmot a ukládání odpadů v přístavech, podpořit dovybavení přístavů a přístavišť o veřejné funkce (bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.)

Referenční cíle pro DP		Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	+1	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	+1	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	0	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	0	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	0	

6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	-2	<i>Může dojít k poškození přírodní rovnováhy v ekosystémech říčních niv a jejich biodiverzity.</i>
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	-2	<i>Dle návrhu řešení problémů splavnosti na dopravně významných vodních cestách může dojít k negativnímu vlivu na biotopy zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v oblastech údolních niv řek.</i>
9. ÚSES, VKP	-2	<i>Vodní toky jsou chráněny v krajině jako VKP a současně plní funkce biokoridorů (i nadregionálního významu). Dle návrhu řešení může dojít k narušení těchto biokoridorů a VKP údolních niv řek.</i>
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	-2	<i>Může dojít k poškození zvláště chráněných území a jejich ochranných pásem.</i>
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	-2	<i>Realizací opatření může dojít k záborům půdy v údolních nivách řek a může dojít k ovlivnění vodního režimu půd a odtokovým poměrům rozsáhlých oblastí.</i>
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	-1	<i>Může dojít v rámci vyřešení splavnosti na dopravně významných vodních cestách k poškození několika mezinárodně významných mokřadů chráněných dle Ramsarské úmluvy.</i>
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	-2	<i>Realizací opatření může dojít k narušení krajinného rázu.</i>
14. Podpora využití „brownfields“.	-2	<i>Není navrženo využívání brownfields, ale jsou opatření navržena na nové plochy. V rámci realizace opatření podporovat využívání brownfields.</i>
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	-1	<i>Mohlo by dojít realizací opatření k narušení migračních tras chráněných druhů rostlin a živočichů. Vytvořením podélních bariér v krajině a umělý vodní kanál by mohl způsobit šíření nebezpečných neofytů v krajině.</i>
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	-1	<i>Realizací opatření může dojít k narušení udržitelného rozvoje v krajině.</i>
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	-2	<i>Realizací opatření může dojít k narušení lokalit soustavy Natura 2000.</i>
<b>Složky životního prostředí:</b>		
Obyvatelstvo	o	

Ovzduší a klima	+1	
Hluková situace	+1	
Ochrana přírody a krajiny	-2	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	-2	
Hmotné statky a kulturní dědictví	-1	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:**

- vyřešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu na základě výsledků komplexní studie ekonomicko-sociálních nákladů a přínosů a environmentálních dopadů
- zajistit bezpečné tankování pohonných hmot a ukládání překládaní odpadů v přístavech, podpořit dovybavení přístavů a přístavišť o veřejné funkce (bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.),

**Návrh podmínek pro realizaci:****Komentář:****Specifický cíl 2.2.: Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury****2.2.4 Hlavní projekty rozvoje letecké dopravy****Opatření:**

- vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury veřejných letišť směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti leteckého provozu,
- u veřejných mezinárodních letišť vytvářet podmínky pro splnění schengenských požadavků.

Referenční cíle pro DP	Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	o
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	o
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	o
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o
9. ÚSES, VKP	o

10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	<input type="radio"/>	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	<input type="radio"/>	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	<input type="radio"/>	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	<input type="radio"/>	
14. Podpora využití „brownfields“ .	<input type="radio"/>	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	<input type="radio"/>	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	<input type="radio"/>	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	<input type="radio"/>	

**Složky životního prostředí:**

Obyvatelstvo	<input type="radio"/>	
Ovzduší a klíma	<input type="radio"/>	
Hluková situace	<input type="radio"/>	
Ochrana přírody a krajiny	<input type="radio"/>	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	<input type="radio"/>	
Hmotné statky a kulturní dědictví	<input type="radio"/>	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:****Návrh podmínek pro realizaci:**

Opatření:

- **vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury veřejných letišť směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti leteckého provozu,**

V rámci navrženého opatření zahrnout do modernizace technické letištní infrastruktury veřejných letišť opatření ke snížení vlivu na veřejné zdraví především hluku.

Současně v rámci řešení problematiky veřejných letišť při ochraně letového provozu podporovat biologické metody bezpečnosti leteckého provozu – využití sokolnicky cvičených dravců při plašení ptáků z plochy letiště.

Je potřeba si uvědomit, že na některých zatravněných plochách letišť se mohou vyskytovat zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, které je potřeba zohlednit v rámci realizace opatření modernizace letištní infrastruktury.

**Komentář:**

Vzhledem k obecnému charakteru navržených opatření nelze jednoznačně vyhodnotit vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

**Specifický cíl 2.2.: Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury****2.2.5 Hlavní projekty rozvoje cyklistické infrastruktury**Opatření:

- postupně budovat infrastrukturu cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti,
- segregaci cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy dosáhnout snížení počtu nehod za účasti cyklistů.

<b>Referenční cíle pro DP</b>		<b>Komentář</b>
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	+1	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluč, apod.).	+2	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	+1	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	-1	<i>V rámci realizace opatření může dojít k masovému a nekoordinovanému rozvoji cykloturistiky v některých turisticky exponovaných ZCHÚ, což může vést k poškození přírodních hodnot.</i>
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	+1	<i>Za podmínky regulovaného rozvoje cykloturistiky.</i>
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	
<b>Složky životního prostředí:</b>		
Obyvatelstvo	+2	

Ovzduší a klima	+2	
Hluková situace	+1	
Ochrana přírody a krajiny	0	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	0	
Hmotné statky a kulturní dědictví	0	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:****Návrh podmínek pro realizaci:**

- postupně budovat infrastrukturu cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti, za podmínky, že rozvoj cykloturistiky a cyklostezek ve zvláště chráněných přírodních územích bude reguloval v souladu s plány péče těchto území.

**Komentář:****Specifický cíl 3.1.: Optimalizace úhrad za veřejné služby**Opatření:

- optimalizovat rozsah objemu veřejné dopravy a postupně vytvářet podmínky pro jeho stabilizaci cílevědomými organizačními, legislativními, technickými a finančními opatřeními,
- zajistit vyšší účinnost státního odborného dozoru,
- zajistit finanční podporu dalšího rozvoje vozidlového parku a speciálních technických prostředků pro nedoprovázenou kombinovanou přepravu.

Referenční cíle pro DP		Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	?	Nelze jednoznačně určit vliv, primární vlivy jsou neutrální, mohou být sekundární vlivy.
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	?	Nelze jednoznačně určit vliv, primární vlivy jsou neutrální, mohou být sekundární vlivy.
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	?	Nelze jednoznačně určit vliv, primární vlivy jsou neutrální, mohou být sekundární vlivy.
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	

8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	?	Nelze jednoznačně určit vliv, primární vlivy jsou neutrální, mohou být sekundární vlivy.
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	?	Nelze jednoznačně určit vliv, primární vlivy jsou neutrální, mohou být sekundární vlivy.
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	?	Nelze jednoznačně určit vliv, primární vlivy jsou neutrální, mohou být sekundární vlivy.

**Složky životního prostředí:**

Obyvatelstvo	o	
Ovzduší a klima	o	
Hluková situace	o	
Ochrana přírody a krajiny	?	Nelze jednoznačně určit vliv, primární vlivy jsou neutrální, mohou být sekundární vlivy.
Horninové prostředí, přírodní zdroje	o	
Hmotné statky a kulturní dědictví	o	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:****Návrh podmínek pro realizaci:****Komentář:**

**Specifický cíl 3.2.: Zajištění financování dopravní infrastruktury**

Opatření:

- **Zajistit financování údržby a rozvoje dopravní infrastruktury ze všech dostupných zdrojů v souladu s platnou legislativou:**
  - veřejné rozpočty – hlavním zdrojem financování bude i nadále státní rozpočet (prostřednictvím SFDI), v případě silnic ve vlastnictví kraje (silnice II. a III. třídy) rozpočty krajské s podporou státního rozpočtu a obecní rozpočty (s podporou rozpočtů krajských a státního) v případě místních komunikací.
  - bankovní úvěry
  - fondy a rozpočty vnitřních politik EU
  - soukromé zdroje (PPP).
- **změnou zákona zajistit zvýšení příjmové stránky SFDI zvýšením podílu spotřební daně z pohonných hmot,**
- **změnou zákona posílit příjmovou stránku SFDI a zajistit postupně prostředky na údržbu dopravní infrastruktury na úrovni určitého fixního procenta z HDP (EU počítá s hodnotou až 2,5 % HDP) ve shodě s připravovaným opatřením v EU; v případě nedostatku finančních prostředků upřednostnit údržbu a obnovu dopravní infrastruktury před výstavbou novostaveb,**

<b>Referenční cíle pro DP</b>		<b>Komentář</b>
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	o	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	-1	Realizací navržených opatření může dojít ke zvýšenému vlivu na ovzduší (zvýšení hluku, emisí látek z dopravy do ovzduší). Současně může dojít pravidelnou a kvalitní údržbou dopravní infrastruktury ke snížení prašných částic, hluku, apod.
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	o	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	

13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky setrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	-1	<i>Realizací navržených opatření může dojít ke zvýšenému vlivu na lokality soustavy Natura 2000.</i>

**Složky životního prostředí:**

Obyvatelstvo	-1	
Ovzduší a klima	-1	
Hluková situace	-1	
Ochrana přírody a krajiny	-1	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	-1	
Hmotné statky a kulturní dědictví	-1	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:****Návrh podmínek pro realizaci:****Komentář:**

*Realizací navržených opatření může dojít ke zvýšenému vlivu na složky životního prostředí a na veřejné zdraví uzhledem k trendům vývoje v oblasti dopravy.*

**Specifický cíl 3.3.: Financování obnovy dopravních prostředků****Opatření:**

- zajistit program pro poskytování příspěvků na obnovu vozidlového parku z veřejných rozpočtů v souladu s právem ES všem dopravcům zajišťujícím přepravu ve veřejném zájmu nediskriminačně, podle stejných zásad, se zaměřením na vozidla s alternativním pohonem
- při tvorbě programu pro poskytování příspěvku na obnovu vozidlového parku zvýhodnit dopravní prostředky splňující ekologické požadavky a požadavky pro přístup zdravotně postiženým a starším občanům.

Referenční cíle pro DP		Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	o	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	o	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	o	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	

6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	

**Složky životního prostředí:**

Obyvatelstvo		
Ovzduší a klíma		
Hluková situace		
Ochrana přírody a krajiny		
Horninové prostředí, přírodní zdroje		
Hmotné statky a kulturní dědictví		

**Návrh reformulace a doplnění opatření:****Návrh podmínek pro realizaci:****Komentář:**

- Navržené opatření „zajistit program pro poskytování příspěvků na obnovu vozidlového parku z veřejných rozpočtů v souladu s právem ES všem dopravcům zajišťujícím přepravu ve veřejném zájmu nediskriminačně, podle stejných zásad, se zaměřením na vozidla s alternativním pohonem“ bylo upraveno a doplněno na základě doporučení SEA zpracovatele o zaměření na alternativní paliva.

**Specifický cíl 3.4.: Financování výzkumu a vývoje**Opatření:

- Podporovat strategický výzkum v dopravě,
- Podporovat přenos poznatků a technologií na mezinárodní úrovni.

<b>Referenční cíle pro DP</b>		<b>Komentář</b>
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	o	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	o	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	o	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	
<b>Složky životního prostředí:</b>		
Obyvatelstvo	o	
Ovzduší a klima	o	
Hluková situace	o	
Ochrana přírody a krajiny	o	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	o	
Hmotné statky a kulturní dědictví	o	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:**

**Návrh podmínek pro realizaci:**

**Komentář:**

Vzhledem k charakteru opatření nelze jednoznačně poznat v jakých oblastech bude výzkum a vývoj podporován. Avšak je potřeba se také zaměřit na výzkum a vývoj v oblasti alternativních paliv.

#### **Specifický cíl 4.1.: Bezpečnost silniční dopravy**

Opatření v oblasti lidského činitele:

- cílená propagace používání veřejné dopravy a zajištění soustavné informovanosti účastníků silničního provozu o stálém riziku silniční dopravy,
- zpřísnit pravidla pro zvýšení úrovně výchovy nových řidičů v autoškolách,
- zvýšit sankce za řízení vozidla pod vlivem alkoholu a drog,
- zajistit pravidelné kontroly dodržování stanovených dob řízení, doby odpočinku a bezpečnostních přestávek řidičů,
- zvýšit a zefektivnit výběr pokut
- důsledně vyžadovat a kontrolovat dodržování zákonem stanovené doby řízení, doby odpočinku a bezpečnostních přestávek řidičů,
- vytvořit nový právní rámec pro zajištění dodržování pravidel silničního provozu včetně bodového systému a zajistit vyšší vynutitelnost práva při nerespektování pravidel silničního provozu,
- zvýšit ochranu více zranitelných účastníků provozu (cyklistů a chodeců), organizovat veřejné kampaně zaměřené na bezpečnost na přechodech pro chodce,
- důrazněji kontrolovat používání zádržných systémů a předpisů o používání hlasových přístrojů.
- věnovat vysokou pozornost vzdělání, prevenci a osvětě v oblasti bezpečnosti dopravy
  
- vytvořit právní rámec pro zavedení bezpečnostních auditů na nově budovaných i stávajících pozemních komunikacích,
- využít možnosti telematiky pro lokalizaci nehodových míst a upozornění řidičů na ně s využitím GPS a GSM technologií,
- odstraňovat nepovolená reklamní zařízení u dálnic a rychlostních silnic se snahou o minimalizaci počtu reklamních zařízení u nich
- zavést automatický systém pro odhalování a postihování přestupků.

Referenční cíle pro DP		Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	o	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	o	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	o	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	

5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	

**Složky životního prostředí:**

Obyvatelstvo	+2	
Ovzduší a klíma	o	
Hluková situace	o	
Ochrana přírody a krajiny	o	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	o	
Hmotné statky a kulturní dědictví	+1	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:**

**Návrh podmínek pro realizaci:**

**Komentář:**

**Specifický cíl 4.1.: Bezpečnost silniční dopravy**Opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic:

- identifikovat a následně upravovat nehodové lokality, pružně realizovat opatření s nízkými náklady (včasné odstraňování vzrostlé vegetace z výhledu, opravy výtluků apod.),
- v závislosti na intenzitě provozu od sebe navzájem oddělovat pěší, cyklistickou a motorovou dopravu (cyklistické stezky, fyzicky oddělené chodníky),
- realizovat úpravy přechodů pro chodce (ochranné ostrůvky, lomené přechody, osvětlení),
- nově budované osvětlení veřejných komunikací provádět tak, aby nedocházelo k nebezpečnému oslnování řidičů zejména při příjezdu z neosvětlených úseků, oslnování neřešit jen od mobilních, ale i stacionárních zdrojů osvětlení,
- urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti,
- realizovat průtahy obcemi podle platných zásad a opatření pro dopravní zklidnění na pozemních komunikacích, realizovat opatření pro změnu způsobu jízdy na vjezd do obcí, zklidňovat dopravu v obcích a realizovat bezpečnostní prvky na infrastruktuře v obydlených oblastech,
- odstraňovat úrovňové železniční přejezdy na silnicích I. třídy a hlavních železničních tratích, důsledně zajišťovat bezpečný rozhled na stávajících přejezdech,
- pokračovat v úpravách křižovatek s nadměrnou nehodovostí,
- provádět měření stavu povrchu vozovky (drsnost, trhliny), provádět opravy vozovek silnic a dálnic k zabezpečení jejich dobrého stavebního stavu,
- zkvalitnit systém zimní údržby včetně instalace varovných systémů na místech častého výskytu náledí,
- zajistit vhodné užití dopravního značení (proměnné dopravní značky, obnova vodorovného dopravního značení),
- vytvořit právní rámec pro zavedení bezpečnostních auditů na nově budovaných i stávajících pozemních komunikacích,
- využít možností telematiky pro lokalizaci nehodových míst a upozornění řidičů na ně s využitím GPS a GSM technologií,
- odstraňovat nepovolená reklamní zařízení u dálnic a rychlostních silnic se snahou o minimalizaci počtu reklamních zařízení u nich
- zavést automatický systém pro odhalování a postihování přestupků.

Referenční cíle pro DP		Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	?	Urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti – toto opatření může mít pozitivní i negativní vliv na změnu klimatu dle konkrétního územního průmětu.
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	?	Urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti – toto opatření může mít pozitivní i negativní vliv na emise do ovzduší dle konkrétního územního průmětu.

3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	?	<i>Urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti – toto opatření může mít pozitivní i negativní vliv na ozónovou vrstvu dle konkrétního územního průmětu.</i>
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	-1	<i>Urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti – toto opatření může mít negativní vliv.</i>
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	-1	<i>Urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti – toto opatření může mít negativní vliv.</i>
9. ÚSES, VKP	-1	<i>Urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti – toto opatření může mít negativní vliv.</i>
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	-1	<i>Urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti – toto opatření může mít negativní vliv.</i>
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	-1	<i>Urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti – toto opatření může mít negativní vliv.</i>
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	-1	<i>Urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti – toto opatření může mít negativní vliv.</i>
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	-1	<i>Urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti – toto opatření může mít negativní vliv.</i>
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	-1	<i>Urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti – toto opatření může mít negativní vliv na lokalitu soustavy Natura 2000.</i>

**Složky životního prostředí:**

Obyvatelstvo	?	
Ovzduší a klima	?	
Hluková situace	?	
Ochrana přírody a krajiny	-1	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	-1	
Hmotné statky a kulturní dědictví	?	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:**

**Návrh podmínek pro realizaci:**

- Nově navrhované obchvaty obcí a měst musí respektovat ochranu krajinného rázu v okolí sídel a nesmí narušovat chráněná území, současně musí respektovat migrační trasy a přechody volně žijících druhů organismů. Místa pravidelných přechodů obojživelníků přes silniční komunikace a musí být označeny vhodným dopravním značením, včetně snížení rychlosti vozidel přes tyto úseky.

**Komentář:****Specifický cíl 4.1.: Bezpečnost silniční dopravy**Opatření v oblasti technického stavu vozidel:

- při schvalování vozidel sledovat zejména emisní chování nových motorů u dopravních prostředků uváděných do provozu, založené na vývoji standardů EURO podle příslušných směrnic ES a podle předpisů EHK/OSN,
- v oblasti schvalování vozidel uplatňovat ve stále větší míře systém, založený na technických předpisech ES a používat dále v souladu s tímto systémem také zavedenou praxi, která se odvíjí od předpisů EHK/OSN (Ženevská dohoda 1958),
- připravovat se na zavedení používání globálních technických předpisů (GTR), které se vyvíjejí v rámci Ženevské dohody 1998,
- zvýšit důraz v oblasti státního odborného dozoru (pro dohled nad STK, výrobci a dovozci vozidel, dopravci, nad přepravou nebezpečného zboží atd.),
- vytvořit právní rámec pro institucionální zabezpečení státního dozoru nad STK a sjednotit systém dozoru ve veřejné správě,
- zajistit aktivní přístup ČR na přípravě technických předpisů v rámci EHK OSN týkajících se omezovače rychlostí a bezpečnostních skříněk a výsledky implementovat do českého právního řádu.

<b>Referenční cíle pro DP</b>		<b>Komentář</b>
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	+1	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	+1	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	+1	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	+1	

12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	
<b>Složky životního prostředí:</b>		
Obyvatelstvo	+1	
Ovzduší a klima	+1	
Hluková situace	+1	
Ochrana přírody a krajiny	+1	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	o	
Hmotné statky a kulturní dědictví	+1	
<b>Návrh reformulace a doplnění opatření:</b>		
<b>Návrh podmínek pro realizaci:</b>		
<b>Komentář:</b>		

**Specifický cíl 4.2.: Bezpečnost železniční dopravy**Opatření:

- zavádět bezpečnostní pravidla podle TSI,
- zavádět modernější zabezpečovací zařízení a zavádět zabezpečovací zařízení i na tratích, kde dosud zavedeno není (v ČR je značná část sítě bez traťového zabezpečovacího zařízení),
- pokračovat ve zvyšování bezpečnostních parametrů na železničních přejezdech.

Referenční cíle pro DP		Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	o	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	o	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	o	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	

6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	

**Složky životního prostředí:**

Obyvatelstvo	+1	
Ovzduší a klíma	o	
Hluková situace	o	
Ochrana přírody a krajiny	o	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	o	
Hmotné statky a kulturní dědictví	o	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:**

**Návrh podmínek pro realizaci:**

**Komentář:**

**Specifický cíl 4.3.: Přeprava nebezpečných věcí**Opatření:

- k zajištění přeprav nebezpečných věcí, které se řídí mezinárodními dohodami a předpisy, zdokonalit kontrolní činnost a opatření pro likvidaci havárií na dopravních cestách včetně účinnější koordinace záchranného systému,
- zpřísnit podmínky kontroly vozidel přepravujících nebezpečné věci,
- stanovit přísnější podmínky pro řidiče vozidel pro přepravu nebezpečných věcí
- systematicky vytvářet předpoklady pro převzetí většího podílu přeprav nebezpečných nákladů bezpečnějšími druhy dopravy, tj. zejména dopravou železniční

<b>Referenční cíle pro DP</b>		<b>Komentář</b>
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	+1	<i>Prevence havárií a úniku nebezpečných látek mají pozitivní význam z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.</i>
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	+1	<i>Prevence havárií a úniku nebezpečných látek mají pozitivní význam z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.</i>
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	+1	<i>Prevence havárií a úniku nebezpečných látek mají pozitivní význam z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.</i>
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	+1	<i>Prevence havárií a úniku nebezpečných látek mají pozitivní význam z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.</i>
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	

14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	

**Složky životního prostředí:**

Obyvatelstvo	+1	
Ovzduší a klima	+1	
Hluková situace	o	
Ochrana přírody a krajiny	+1	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	+1	
Hmotné statky a kulturní dědictví	+1	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:**
**Návrh podmínek pro realizaci:**
**Komentář:**
**Specifický cíl 4.4.: Vnější bezpečnost dopravy**
Opatření:

- vytvořit systém pro přípravu regulace dopravy za krizových stavů,
- při tvorbě a použití pohotovostních zásob pro resort dopravy zabezpečit mostní provizoria ve výši do 3 % bm mostů na pozemní komunikaci,
- podporovat na národní i mezinárodní úrovni vytvoření bezpečnostního systému, s jehož pomocí bude mít stát zajištěnou kontrolu nad hrozbami a riziky při přepravě nebezpečných věcí, a který bude splňovat požadavky na přesnost, spolehlivost (v rámci problematiky implementace telematiky do řízení dopravních procesů),
- stanovit systém opatření proti zcizování důležitých komponentů zabezpečovacího zařízení železniční infrastruktury především z barevných kovů, jejichž odcizení může výrazně ochromit bezpečnost železničního provozu,
- stanovit systém pro sledování polohy zásilek a jejich celistvosti,
- vytvořit podmínky pro posílení bezpečnosti cestujících v osobní dopravě, zejména proti krádežím a ostatní kriminální činnosti.

Referenční cíle pro DP		Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	o	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	o	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	o	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	

6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	

**Složky životního prostředí:**

Obyvatelstvo	+1	
Ovzduší a klíma	o	
Hluková situace	o	
Ochrana přírody a krajiny	o	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	o	
Hmotné statky a kulturní dědictví	o	

**Návrh reformulace a doplnění opatření:****Návrh podmínek pro realizaci:****Komentář:**

**Specifický cíl 4.5.: Ochrana civilního letectví protiprávními činy****Opatření:**

- v rámci činnosti Meziresortní komise pro bezpečnost civilního letectví zabezpečit pravidelné provádění analýz aktuální bezpečnostní situace, průběžné vyhodnocování hrozeb a následné přijímání účinných opatření Ministerstvem dopravy ve spolupráci s ostatními správními úřady, provozovateli letišť, leteckými provozovateli a poskytovateli příslušných služeb,
- věnovat zvýšenou pozornost bezpečnostnímu výcviku pracovníků v civilním letectví, především pracovníků přímo působících při ochraně civilního letectví před protiprávními činy,
- zajistit i nadále soulad vnitrostátních předpisů v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy s mezinárodními požadavky stanovenými v příslušných předpisech ES, Příloze č. 17 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví a materiálu Doc 30 Evropské konference pro civilní letectví.

<b>Referenční cíle pro DP</b>		<b>Komentář</b>
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	o	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	o	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	o	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	

<b>Složky životního prostředí:</b>		
Obyvatelstvo	+1	
Ovzduší a klima	o	
Hluková situace	o	
Ochrana přírody a krajiny	o	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	o	
Hmotné statky a kulturní dědictví	o	
<b>Návrh reformulace a doplnění opatření:</b>		
<b>Návrh podmínek pro realizaci:</b>		
<b>Komentář:</b>		

**Specifický cíl 5.1.: Rozvoj a budování Integrovaných dopravních systémů**

Opatření:

- precizace podmínek zajišťování dopravní obslužnosti regionu včetně podmínek IDS,
- pokračovat v legislativní podpoře integrované dopravy.

<b>Referenční cíle pro DP</b>		<b>Komentář</b>
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	+1	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	+1	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	+1	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	+1	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	

15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	+1	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	
<b>Složky životního prostředí:</b>		
Obyvatelstvo	+1	
Ovzduší a klima	+1	
Hluková situace	o	
Ochrana přírody a krajiny	o	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	o	
Hmotné statky a kulturní dědictví	o	
<b>Návrh reformulace a doplnění opatření:</b>		
<b>Návrh podmínek pro realizaci:</b>		
<b>Komentář:</b>		

**Specifický cíl 5.2.: Nové koncepce zásobování měst a citylogistika**Opatření:

- zajistit přenos poznatků ze zahraničí a zapojení se do příslušných mezinárodních projektů,
- podporovat nové koncepty v zásobování měst s využitím citylogistiky s návazností na systém veřejných logistických center,
- jako alternativu pro zásobování v některých městech využít vodní dopravu, a to zejména v případech zajištění přísunu stavebního materiálu a odvozu stavebních sutí a dalších odpadů,
- využít městské kolejové dopravy pro zásobování (jako doplněk k silničnímu zásobování).

Referenční cíle pro DP		Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	o	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	o	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	o	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	

8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	-1	Realizací opatření může dojít k negativnímu vlivu na životní prostředí a přírodu a krajinu. Např. využití vodní dopravy ve městech - vliv na biokoridory řek, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů.
9. ÚSES, VKP	-2	Realizací opatření může dojít k negativnímu vlivu na životní prostředí a přírodu a krajinu. Např. využití vodní dopravy ve městech - vliv na biokoridory řek, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů.
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	-2	Realizací opatření může dojít k negativnímu vlivu na životní prostředí a přírodu a krajinu. Např. využití vodní dopravy ve městech - vliv na biokoridory řek, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů.
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	
<b>Složky životního prostředí:</b>		
Obyvatelstvo	o	
Ovzduší a klima	o	
Hluková situace	o	
Ochrana přírody a krajiny	-1	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	-1	
Hmotné statky a kulturní dědictví	o	
<b>Návrh reformulace a doplnění opatření:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ jako alternativu pro zásobování v některých městech využít vodní dopravu, a to zejména v případech zajištění příslušného stavebního materiálu a odvozu stavebních sutí a dalších odpadů, <u>na základě výsledků komplexní studie ekonomicko-sociálních nákladů a přínosů a environmentálních dopadů</u></li> </ul>		
<b>Návrh podmínek pro realizaci:</b>		
Využívání vodních toků ve městech nesmí vyvolávat zásahy do vodních toků, které by vedly k poškozování jejich funkcí (biokoridor, biotopy zvláště chráněných druhů).		
<b>Komentář:</b>		

**Specifický cíl 5.3.: Regulace dopravy ve městech**

Opatření:

- zavádět účinný systém řízení městského silničního provozu a informování účastníků dopravy,
- místní úpravou silničního provozu usměrňovat těžkou nákladní dopravu, vytvářet systém ochrany center měst před zbytnou automobilovou dopravou zavedením zón a ulic s omezeným přístupem a omezené rychlosti automobilové dopravy, městské komunikace přizpůsobovat potřebám pěšího pohybu a života ve městech, rozvíjet cyklistické stezky ve městech a pěší zóny.

<b>Referenční cíle pro DP</b>		<b>Komentář</b>
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	o	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	o	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	o	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	
<b>Složky životního prostředí:</b>		
Obyvatelstvo	+1	
Ovzduší a klima	o	

Hluková situace	+1	
Ochrana přírody a krajiny	o	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	o	
Hmotné statky a kulturní dědictví	o	
<b>Návrh reformulace a doplnění opatření:</b>		
<b>Návrh podmínek pro realizaci:</b>		
<b>Komentář:</b>		

**Specifický cíl 5.4.: Zpoplatnění dopravy ve městech**Opatření:

- vytvořit právní rámec pro možnost zavedení mýtného podle místních podmínek při vjezdu do center měst, mýtné zavádět na základě analýzy dopadů na podnikání ve zpoplatněné oblasti.

Referenční cíle pro DP		Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	o	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluč, apod.).	o	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	o	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	
9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásmá.	o	
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	

16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	o	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	
<b>Složky životního prostředí:</b>		
Obyvatelstvo	o	
Ovzduší a klíma	o	
Hluková situace	o	
Ochrana přírody a krajiny	o	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	o	
Hmotné statky a kulturní dědictví	o	
<b>Návrh reformulace a doplnění opatření:</b>		
<b>Návrh podmínek pro realizaci:</b>		
<b>Komentář:</b>		

**Specifický cíl 5.5.: Využití možností nemotorové dopravy**Opatření:

- místní orgány v obcích, kde je to účelné, zpracují resp. aktualizují koncepce cyklistické dopravy, přičemž v rámci těchto koncepcí bude třeba přehodnotit podle místních podmínek využití současných chodníků, (zda vzhledem k rozsahu pěší dopravy nejsou využitelné i pro dopravu cyklistickou), možnosti povolení cyklistického provozu v jednosměrných ulicích v obou směrech, posoudit v současnosti značené cyklistické trasy z hlediska bezpečnosti ap.,
- při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.

Referenční cíle pro DP		Komentář
1. Omezit emise látek způsobujících změnu klimatu.	+1	
2. Snížit emise látek poškozujících životní prostředí a veřejné zdraví do ovzduší (NOx, TZL, VOC, PAH, hluk, apod.).	+1	
3. Snížit emise látek poškozujících ozónovou vrstvu.	+1	
4. Zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů energie.	o	
5. Zvýšit efektivitu využívání energetických zdrojů.	o	
6. Zajistit informovanost občanů o vlivech jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	o	
7. Přírodní rovnováha, hodnoty a krásy krajiny, biodiverzita, šetrné hospodaření s přírodními zdroji.	o	
8. Ochrana lokalit chráněných druhů a neživé přírody.	o	

9. ÚSES, VKP	o	
10. Zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma.	-1	Nekoordinovaný a masový rozvoj cyklosturistiky může negativně ovlivňovat některá zvláště chráněná území přírody.
11. Ochrana půdního fondu jakožto složky životního prostředí.	o	
12. Zachování a revitalizace mokřadních a vodních ekosystémů v krajině.	o	
13. Chránit krajinný ráz, respektovat vyhlášené a navržené přírodní parky a krajinné památkové zóny.	o	
14. Podpora využití „brownfields“.	o	
15. Zabránit fragmentaci krajiny, respektovat migrační trasy živočichů.	o	
16. Podpora trvale udržitelného hospodaření a ekologicky šetrné turistiky v krajině.	+2	
17. Ochrana jednotlivých lokalit a celistvosti soustavy Natura 2000.	o	
<b>Složky životního prostředí:</b>		
Obyvatelstvo	+1	
Ovzduší a klima	+1	
Hluková situace	+1	
Ochrana přírody a krajiny	+1	
Horninové prostředí, přírodní zdroje	+1	
Hmotné statky a kulturní dědictví	+1	
<b>Návrh reformulace a doplnění opatření:</b>		
<b>Návrh podmínek pro realizaci:</b>		
<b>Komentář:</b>		

## 7.2. Fragmentace krajiny ve vztahu k dopravní politice

Fragmentace krajiny a s tím související fragmentace populací je závažným a také velmi složitým problémem ochrany přírody. Současně má ale rozhodující význam i pro život člověka v krajině, pro zajištění psychické pohody a možností odpočinku a rekreace. Krajina rozdělená na drobné segmenty sídly a dopravou, s navazující hlukovou a imisní zátěží, tento potenciál ztrácí. Ne náhodou první práce zabývající se fragmentací byly zpracovávány pro hodnocení rekreačních možností. Je tedy zřejmé, že v otázkách fragmentace se spojují zájmy ochrany člověka a ochrany živočichů, a proto je třeba se na tuto problematiku intenzivně zaměřit již v koncepčních materiálech.

Fragmentace krajiny doprovází celé dějiny lidské společnosti. Jako u všech jevů vycházejících z ekologických principů není zásadním problémem fragmentace jako taková, ale otázka její únosné míry. V současné době hlavními rizikovými aktivitami jsou:

- výstavba obytných souborů (individuálních i celých satelitních měst) mimo stávající intravilány obcí – problém nespočívá pouze ve vlastních domech, ale ve veškeré infrastruktury, kterou s sebou do krajiny přináší,
- výstavba dopravní infrastruktury – nových dálnic, silnic a železničních koridorů.

Zde je třeba si uvědomit, že v obou oblastech (bytová výstavba i dopravní infrastruktura) zaostává ČR výrazně za standardem EU a že do budoucna se tento tlak bude zvětšovat. Česká republika se ve Státní politice životního prostředí přihlásila k principům udržitelného rozvoje a je tedy nezbytné hledat rovnováhu mezi jeho ekonomickým, sociálním a environmentálním pilířem. Je to právě krajina, ve které se výrazně střetávají jednotlivé konflikty zájmů.

### 7.2.1. Hodnocení míry fragmentace krajiny

Vzhledem k tomu, že problematika fragmentace je velmi složitá a v detailu musí být řešena samostatně pro jednotlivé druhy živočichů, je celková kvantifikace pro potřeby koncepčních materiálů obtížná. Možným praktickým východiskem je metodika používaná Spolkovým úřadem pro ochranu přírody v SRN (Gawlak, 2001; Illman, Lehrke et Schäfer ed. 2000; Binot-Hafke, Illmann, Schäfer et Wolf ed. 2002), která spočívá ve vymezení tzv. území nefragmentovaných dopravou (UAT – unfragmented areas with traffic). Pro území České republiky byla aplikována na základě objednávky Ministerstva životního prostředí firmou EVERNIA s.r.o. (Anděl et Gorčicová, 2005).

Nefragmentovaná oblast (UAT) je definována jako nejmenší část krajiny (polygon), která vyhovuje současně dvěma následujícím ukazatelům:

- je ohraničená silnicemi s intenzitou dopravy vyšší než 1000 vozidel/den a více kolejnými železničními tratěmi,
- rozloha polygonu je větší než 100 km<sup>2</sup>.

Přehled nefragmentovaných oblastí (UAT) v ČR na základě sčítání dopravy v roce 2000 je [v příloze č. 2, na obr. 1](#). Vyplyná z něj, že situace v ČR je ve vztahu k západní Evropě relativně dobrá a 68 % území státu náleží mezi nefragmentované oblasti. Z hlediska dopravní politiky je zásadní otázkou vývoj do budoucna. Zde lze provést rámcovou prognózu, jak se bude zvyšovat fragmentace krajiny již při samotném předpokládaném zvyšování dopravních výkonů, bez uvažování plánovaných nových dopravních staveb. Prognóza stavu v roce 2013 je [v příloze č. 2. na obr. 2](#), v roce 2025 [v příloze č. 2 na obr. 3](#). Z porovnání tří uvedených obrázků je patrné, že rozloha nefragmentovaného území postupně klesá (rok 2000 – 68 %, r. 2013 – 64 %, r. 2025 – 55 %), a tedy stále narůstá fragmentace krajiny. Vzhledem k tomu, že zde nejsou zahrnuty nové stavby bude skutečný dopad ještě větší.

Na úrovni koncepčních materiálů je třeba řešit i problematiku zachování kontinuity hlavních migračních tahů živočichů. Jedná se především o velké savce, jejichž nároky na migrační objekty na silnicích a dálnicích jsou nejvyšší a dopravní stavby bez migračních objektů pro ně znamenají často nepřekonatelnou bariéru. Přehled základních nadregionálních migračních tahů a hlavních problémových míst na současné dálniční a silniční síti je [v příloze č. 2 na obr. 4](#). Všechny nově budované dálnice a rychlostní silnice jsou z tohoto hlediska již dostatečně propustné, ale koncepčně je třeba řešit i výše uvedené „staré zátěže“.

### 7.2.2. Závěr

V rámci dopravní politiky lze z hlediska fragmentace krajiny vymezit dva zásadní problémové okruhy:

- (1) výstavba obytných sídel mimo intravilány obcí – jedná se o zcela zásadní dopad na fragmentaci krajiny. Rozptýlené osídlení vede k nutnosti budování nové dopravní infrastruktury se všemi souvisejícími negativními dopady. Vliv této „drobné“ fragmentace bude ve svém důsledku patrně závažnější, než výstavba nových dopravních tahů. Pro praktické řešení je třeba zajistit provázanost dopravní politiky s Politikou rozvoje území a územním plánováním.
- (2) zachování celistvosti hlavních migračních tahů živočichů. K tomu je třeba realizovat dva typy opatření: (a) na nových stavbách všech dálnic a silnic důsledně realizovat opatření na snížení bariérového efektu, (b) postupně realizovat opatření na zprůchodnění kritických úseků na stávajících silnicích a dálnicích.

Metodicky v obou případech vycházet ze schválené příručky pro zajištění průchodnosti dálničních staveb pro volně žijící živočichy (Hlaváč et Anděl 2001).

### 7.3. LCA – posuzování životního cyklu výrobku (Porovnání 1 tkm silniční, železniční a lodní dopravy metodou LCA)

#### Úvod

Jako základ pro posouzení různých dopravních systémů byla použita funkční jednotka 1 tkm. Dopravní cesty, jejich výstavba, údržba a likvidace nebyly z časového a finančního hlediska brány v úvahu.

Při zpracování výsledků LCA byl použit počítačový model a databáze firmy Boustead Consulting, Ltd. z Velké Británie. Počítačový model prezentuje výsledky LCA v tabulkách z nichž každá popisuje určitý aspekt chování posuzovaného systému.

#### Výsledky LCA silniční, železniční a lodní dopravy

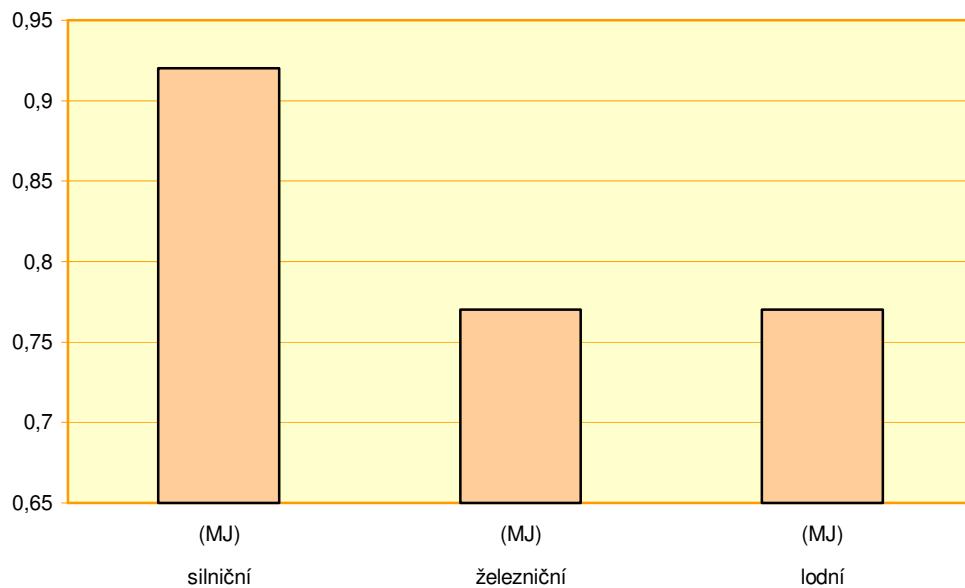
**Tabulka 1 ENERIE CELKEM**

Typ energie/paliva	Doprava		
	silniční	železniční	lodní
	(MJ)	(MJ)	(MJ)
Elektřina	0,02	0,5	-
Ropná paliva	0,88	0,26	0,77
Ostatní paliva	0,02	-	-
Celkem	0,92	0,77	0,77

**Legenda k tabulkám:**

Hodnota nejnižší	
Hodnota střední	
Hodnota nejvyšší	

**Spotřeba energie v MJ v životním cyklu silniční,  
železniční a lodní dopravy**



Z tabulky „Energie celkem“ i z grafu vyplývá, že celková spotřeba energie v rámci celého životního cyklu porovnávaných druhů dopravy je nejvyšší u silniční dopravy. U železniční a lodní je identická.

**Tabulka 2 SUROVINY**

Surovina	Doprava		
	silniční	železniční	lodní
	mg	mg	mg
Baryt	0,68	< 1	< 1
Bauxit	4,8	< 1	< 1
NaCl	24	< 1	< 1
Feromangan	1,12	< 1	< 1
Fluorit	0,08	< 1	< 1
Fe	1200	3	4
Pb	8,4	< 1	< 1
Vápenec ( $\text{CaCO}_3$ )	256	1	1
Písek ( $\text{SiO}_2$ )	0,04	< 1	< 1
Zn	0,32	< 1	< 1
S (volná)	4,8	< 1	< 1
Dolomite	14,8	< 1	< 1
$\text{O}_2$	22,4	< 1	< 1
$\text{N}_2$	96	< 1	< 1
Vzduch	100	< 1	< 1
Bentonit	0,92	< 1	< 1
Štěrk	4,4	< 1	< 1
Olivín	11,6	< 1	< 1
KCl	0,04	< 1	< 1

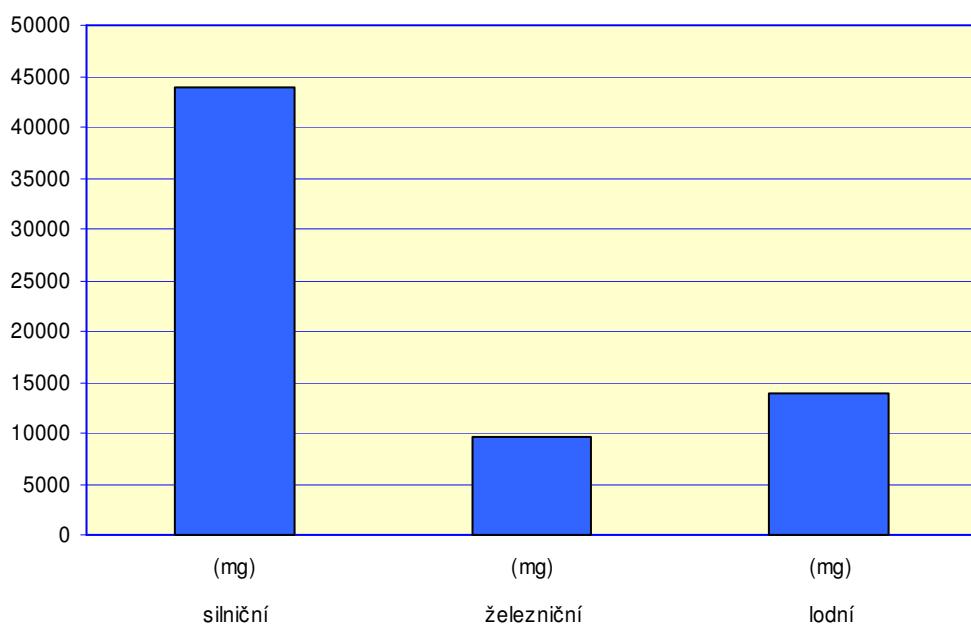
Biomasa	0,52	6	< 1
---------	------	---	-----

Nejvyšší spotřebu surovin vykazuje životní cyklus silniční dopravy. Surovinová náročnost lodní a železniční dopravy je v podstatě srovnatelná. Lodní doprava vykazuje větší spotřebu neobnovitelných zdrojů (Fe), železniční vyšší spotřebu obnovitelných zdrojů (biomasa).

**Tabulka 3 VODA**

Zdroj	Doprava		
	silniční (mg)	železniční (mg)	lodní (mg)
Vodovod	21600	47	69
Móře	5600	12	18
Nespecifikováno	17600	9700	14000
Celkem	44000	9700	14000

**Spotřeba energie v MJ v životním cyklu silniční,  
železniční a lodní dopravy**



Spotřeba vody je výrazně nejvyšší u silniční dopravy, kde činí 44 000 mg na 1 tkm. Podstatně nižší je spotřeba vody u lodní dopravy – 14000 mg 1tkm. Nejnižší je u železniční dopravy, kde činí 9 700 mg 1 tkm.

**Tabulka 4 EMISE DO OVZDUŠÍ**

Emise	Doprava		
	silniční (mg)	železniční (mg)	vodní (mg)
Prach (PM10)	1700	41	32
CO	14000	210	140
CO <sub>2</sub>	1600000	45000	53000
SO <sub>X</sub> as SO <sub>2</sub>	4200	160	770

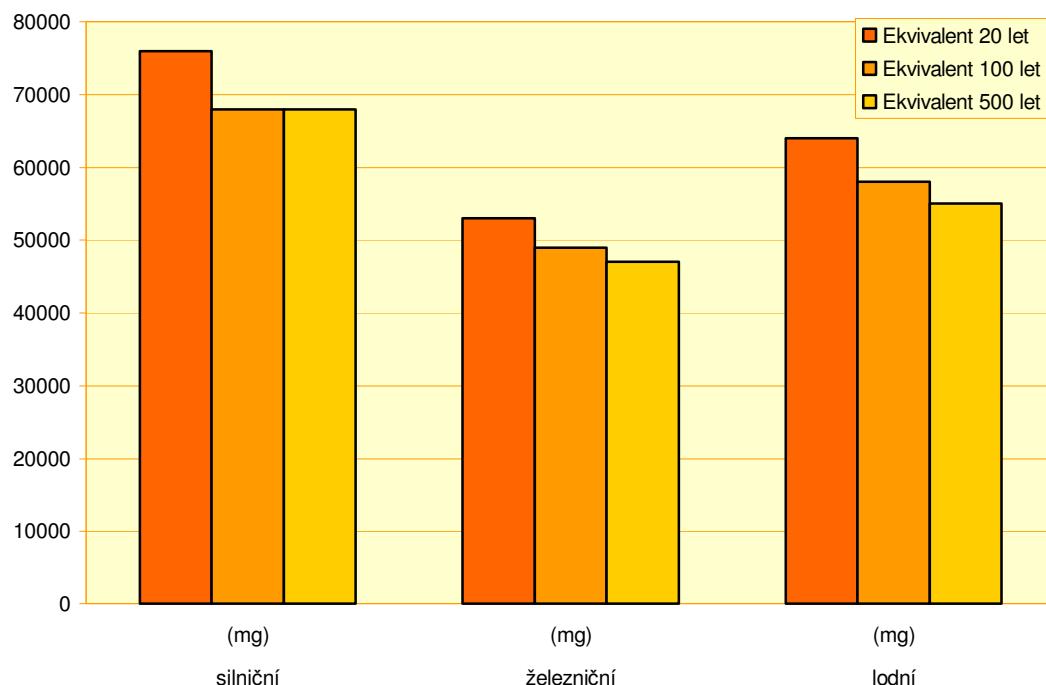
NO <sub>x</sub> as NO <sub>2</sub>	18000	260	310
HCl	7	3	230
Uhlovodíky	8500	110	150
CH <sub>4</sub>	4400	120	32
aromatické HC	57	41	< 1

Emise do ovzduší jsou ve všech posuzovaných parametrech s výjimkou HCl výrazně nejvyšší u silniční dopravy. Nejnižší jsou s výjimkou prachu, CO, metanu a aromatických uhlovodíku u železniční dopravy. Co se týká CO a metanu, jako látek přispívajících ke globálnímu oteplování, ukazuje následující tabulka a graf, že CO<sub>2</sub> ekvivalent je ve všech časových horizontech nejnižší u železniční dopravy. To znamená, že vyšší emise CO a metanu u železniční dopravy v porovnání s lodní jsou více než dostatečně vyvážené ostatními emisemi se stejným účinkem.

**Tabulka 5 CO<sub>2</sub> EKVIVALENT**

Typ	Doprava		
	silniční	železniční	lodní
	(mg)	(mg)	(mg)
Ekvivalent 20 let	76000	53000	64000
Ekvivalent 100 let	68000	49000	58000
Ekvivalent 500 let	68000	47000	55000

### CO<sub>2</sub> ekvivalent v životním cyklu silniční, železniční a lodní dopravy



**Tabulka 6 PEVNÝ ODPAD**

Druh odpadu	Doprava		
	silniční	železniční	lodní
	(mg)	(mg)	(mg)
Nespecifikovaný odpad	224	71	200
Hlušina	960	2	3
Kaly & popel	396	310	8
Průmyslový mix	264	71	200
Regulované chemické látky	276	87	240
Neregulované chemické látky	212	66	180

Pevný odpad je ve všech položkách nejvyšší u silniční dopravy a nejnižší, s výjimkou položky Kaly & popel, u železniční dopravy.

**Tabulka 7 EMISE DO VODY**

Emise	Doprava		
	silniční	železniční	lodní
	(mg)	(mg)	(mg)
COD	26	< 1	< 1
Na+	14	< 1	< 1
Suspenze	2400	1	< 1

Emise do vody jsou rovněž nejvyšší u silniční dopravy. Lodní a železniční doprava jsou v podstatě srovnatelné.

### 7.3.1. Závěr LCA

Z porovnání výsledků životních cyklů silniční, železniční a lodní dopravy vyplývá, že železniční doprava je z hlediska životního prostředí příznivější ve všech parametrech v porovnání se silniční dopravou a v převážné většině parametrů v porovnání s lodní dopravou. Výrazně vyšší parametry má pouze v položkách kaly & popel a aromatické uhlovodíky. V některých parametrech, jako je spotřeba energie je s lodní dopravou srovnatelná.

Z hlediska interpretace výsledků je nutné vzít v úvahu, že při zpracování LCA jednotlivých druhů dopravy byly kalkulovány pouze údaje o vstupech a výstupech jednotlivých fází životního cyklu dopravních prostředků. Dopravní cesty (silnice, železnice a úpravy toků), včetně doprovodných zařízení nebyly ve studii zohledněny. Tato skutečnost mohla výsledky studie LCA ovlivnit.

## 7.4. Navrhované ekonomické nástroje a jejich dopad na životní prostředí

### 7.4.1. Hodnocení části Dopravní politiky - Ekonomické nástroje

Vyhodnocení vlivů ekonomických nástrojů na životní prostředí bylo provedeno pouze u relevantních opatření a hlavních úkolů Dopravní politiky.

#### Hodnotící škála:

- 2 velmi negativní dopad
- 1 negativní dopad
- 0 zavedení daného nástroje se nedotkne životního prostředí a zdraví

+1 zavedení daného nástroje bude mít pozitivní dopad, hrozí však, že tento dopad bude za určitých podmínek negativní

+2 pozitivní dopad

- **z veřejných rozpočtů zajistit dostatečné zdroje na financování závazků veřejné služby v osobní dopravě**

Dopad na žp a zdraví: +2

Komentář: Tento nástroj bude mít pozitivní dopad na životní prostředí a zdraví. Veřejná doprava způsobuje méně emisí a dalších negativních dopadů na životní prostředí a zdraví na přepravenou osobu. Zavedení tohoto nástroje tedy znamená snížení množství skleníkových plynů a emisí poškozujících zdraví, nehod, atd.

Pro lepší představu, v jakých finančních výšich se pohybujeme, slouží následující tabulka. Vidíme z ní, že podstatně nižší externí náklady způsobuje veřejná doprava (autobus a železnice) oproti automobilové u nehod, hluku (pouze autobus), emisí skleníkových plynů (v tabulce jako klimatická změna) a dopadů na ekosystémy.

#### Tabulka: Výše externích nákladů z dopravy v ČR, odhady za rok 1995

##### Průměrné náklady 1995

druh škody	jednotka	auto	autobus	motocykl	železnice
Nehody	Kč/ 1000 osobokm	1242,30	60,60	9053,64	72,72
Hluk	Kč/ 1000 osobokm	48,48	6,06	163,62	106,05
znečištění ovzduší	Kč/ 1000 osobokm	124,23	115,14	124,23	599,94
klimatická změna	Kč/ 1000 osobokm	27,27	3,03	27,27	18,18
Příroda	Kč/ 1000 osobokm	27,27	6,06	24,24	18,18
Celkem	Kč/ 1000 osobokm	1469,55	190,89	9393,00	815,07

Zdroj: OECD, 2002

- **optimalizovat vynakládání veřejných rozpočtů do veřejné osobní dopravy**

Dopad na žp a zdraví: ? nelze hodnotit

Komentář: Dopady tohoto nástroje nelze zhodnotit, neboť neobsahuje konkrétní údaje o tom, co to znamená „optimalizace vynakládání veřejných rozpočtů do veřejné osobní dopravy“. Jedná se o optimalizaci dle jakých kritérií (ekonomických, environmentálních, sociálních...)?

Tento nástroj může mít potenciálně jak negativní, tak pozitivní dopady na životní prostředí. V případě, že budou prostředky z veřejných rozpočtů vynaloženy tak, že se zlepší rozsah a kvalita poskytovaných služeb a budou zároveň zavedeny další vhodné nástroje podporující snížení podílu IAD na celkové dělbě přepravní práce ve prospěch veřejné dopravy, můžeme říci, že bude pozitivní.

V případě, že tohoto efektu dosaženo nebude – nezvýší se podíl veřejné dopravy na dělbě přepravní práce na úkor IAD, bude mít negativní (v případě poklesu) nebo žádné (v případě stagnace) dopady na životní prostředí a zdraví.

Doporučení: Specifikovat kritéria, podle kterých budou prostředky vynakládané z veřejných rozpočtů do veřejné osobní dopravy optimalizovány (a asi i přeformulovat srozumitelněji tento cíl, vynakládají se prostředky z veřejných rozpočtů, ne veřejné rozpočty).

- **z veřejných zdrojů přispívat k obnově a modernizaci vozidlového parku u všech druhů veřejné osobní dopravy provozovaných v režimu veřejné služby**

Dopad na žp a zdraví: +2

**Komentář:** Tento nástroj bude mít pozitivní dopad na životní prostředí a zdraví. U kvalitnějšího vozového parku veřejné dopravy můžeme totiž očekávat dva efekty. Prvním je snížení nepříznivých dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatele díky lepší struktuře vozového parku s lepšími emisními faktory a nižší spotřebou paliv. Druhým je zvýšení poptávky po hromadné dopravě v důsledku zatraktivnění veřejné hromadné dopravy. Především první efekt bude vyšší v případě nákupu vozidel na alternativní paliva.

**Doporučení:** Zajistit tento dotační program přednostně na nová vozidla využívající alternativní paliva. Množství emisí z takovýchto vozidel je obvykle nižší a imise tudíž méně zatěžují životní prostředí a zdraví.

- **zajistit z veřejných zdrojů podporu rozvoje kombinované přepravy a optimalizace distribučních procesů podporou vzniku veřejných logistických center**

*Dopad na žp a zdraví: +1*

**Komentář:** Tento nástroj může mít potenciálně pozitivní dopad na životní prostředí a zdraví. Kombinovaná doprava díky přesunu nákladu v určitém úseku na železnici vede k nižší zátěži životního prostředí a zdraví obyvatele v důsledku nižšího objemu emisí, hluku, nehod a dalších negativních efektů nahrazené silniční či letecké nákladní přepravy.

U dotací na vznik veřejných logistických center je však třeba zvážit jejich lokální dopady na životní prostředí především v důsledku zvýšeného objemu nákladní dopravy v místě logistického centra (emise, hluk, nehody) a významnému zásahu do krajiny při jeho výstavbě (zábor půdy, poškození krajinného rázu apod.).

**Doporučení:** Stanovit hygienická a environmentální kritéria omezující možnost výstavby logistických center v oblastech, kde by jejich výstavba a provoz mohla ohrozit zdraví obyvatel a kvalitu životního prostředí.

- **v souladu s evropským postupem snižovat externí náklady v dopravě jejich internalizací**

*Dopad na žp a zdraví: +2*

**Komentář:** Tento nástroj bude mít pozitivní dopad na životní prostředí a zdraví. Internalizace externích nákladů umožňuje přenášet i externí náklady z dopravy na jejich původce pomocí vhodných ekonomických nástrojů. Tyto nástroje pak mění vzájemné poměry cen v dopravě, přičemž relativně znevýhodňují dopravu škodlivější životnímu prostředí a zdraví obyvatel (způsobující velké externí náklady) a naopak zvýhodňují dopravu příznivou k životnímu prostředí (způsobující nižší externí náklady).

Existuje však celá řada ekonomických nástrojů k internalizaci externích nákladů z dopravy, jejich vhodnost se mění dle externího nákladu, který chceme internalizovat. Z tohoto důvodu je třeba specifikovat, který z negativních dopadů dopravy chceme internalizovat (a rozhodně doplnit i vhodný ekonomický nástroj k jeho internalizaci). Je třeba si uvědomit, že nevhodně zvolený ekonomický nástroj (kombinace různých nástrojů) může být kontraproduktivní, příp. vytvoří složitý a nepřehledný systém zpoplatnění dopravy.

Graf: Výše externích nákladů z dopravy v ČR, odhady za rok 1995

#### Průměrné náklady 1995

druh škody	jednotka	auto	autobus	motocykl	železnice
Nehody	Kč/ 1000 osobokm	1242,30	60,60	9053,64	72,72
Hluk	Kč/ 1000 osobokm	48,48	6,06	163,62	106,05
znečištění ovzduší	Kč/ 1000 osobokm	124,23	115,14	124,23	599,94
klimatická změna	Kč/ 1000 osobokm	27,27	3,03	27,27	18,18
Příroda	Kč/ 1000 osobokm	27,27	6,06	24,24	18,18

Celkem

Kč/ 1000 osobokm 1469,55 190,89 9393,00 815,07

Zdroj: OECD, 2002

Existuje velká řada ekonomických nástrojů k internalizaci externích nákladů z dopravy. Jejich efektivita se však liší podle toho, jaký cíl chceme dosáhnout. Existují různé nástroje pro různé cíle regulace, jak je ukazuje následující tabulka.

**Tabulka: Možnosti regulace mezních společenských nákladů prostřednictvím nástrojů zpoplatnění**

	Nástroj	Infrastruktura	Kongesce	Omezenost přístupu	CO <sub>2</sub>	Regionální emise	Lokální emise	Hluk <sup>3</sup>	Nehody
Všechny mody	Pojištění (vč. bonusů-malusů)								✓✓✓
	Aukce/vyjednávání přístupu <sup>2</sup>			✓✓✓					
	Daň z pohonných hmot <sup>4</sup>	✓	✓	✓	✓✓✓	✓	✓		
Silnice	Poplatek za vjezd na území (ulice města)	✓	✓✓✓	✓				✓✓	✓✓
	Roční daň z vozidla/prodejná daň	✓				✓	✓	✓	
	Parkovací poplatky		✓				✓		
	Výkonové zpoplatnění mýtné (meziměstské)	—	✓✓✓	✓✓✓ <sup>1</sup>	✓✓	✓✓✓	✓✓✓ <sup>1</sup>	✓✓	✓
	Časové zpoplatnění (vignette)	✓				✓		✓	
Železnice	Poplatek za přístup na železniční trať	✓✓✓		✓✓		✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	
	Poplatek za přístup do stanice	✓✓✓		✓✓					
Vodstva	Poplatek za vjezd do přístavu, přistávací poplatky	✓✓✓	✓	✓	✓	✓✓	✓✓✓	✓✓	
Vzduch	Poplatky za leteckou navigaci	✓✓✓	✓✓✓		✓✓	✓✓✓			
	Letištění poplatky	✓✓✓	✓	✓✓	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓	

<sup>1</sup> pokud mohou být vymezeny nákladové položky (doba cestování, emise atd.)

<sup>2</sup> nelze použít u silniční dopravy

<sup>3</sup> současně se uplatňuje přímá regulace

<sup>4</sup> tyto daně mohou být sníženy v případě uplatnění účinnějších poplatků za užívání

✓✓✓ označuje doporučený nástroj pro zohlednění daných nákladů

✓✓ označuje krátkodobý zástupný (proxy) nástroj

✓ označuje méně vhodný zástupný (proxy) nástroj

Zdroj: High Level Group on Transport Infrastructure Charging (1999) Final Report on options for charging users directly for transport operating costs, European Commission DG VII, p. 24

Doporučení: Doplňit konkrétně, jaké externí náklady v dopravě chceme internalizovat, či které jsou pro nás prioritní (emise skleníkových plynů, pevné částice, hluk, nehody atd.). a nastínit vhodnou cestu jejich internalizace, která se od této zvolené priority odvíjí (spotřební daně, pojištění, daň z vozidla, registrační daň apod.).

- **zajistit dostatečné finanční prostředky pro údržbu, opravy a obnovu dopravní infrastruktury nejen z veřejných rozpočtů, ale i výkonovým zpoplatněním provozu**

*Dopad na žp a zdraví: +1*

Komentář: Výkonové zpoplatnění je významným ekonomickým nástrojem, který nejenž generuje výnosy pro státní rozpočet, ale má i důležitou regulační funkci ovlivňující objem dopravy (v tomto případě silniční nákladní) na silnicích. S touto regulační funkcí počítá i např. předkládací zpráva k materiálu "Návrh zavedení výkonového zpoplatnění na vybraných pozemních komunikacích v České republice", schválený 12.1.2005 vládou. Na 1. straně předkládací zprávy se píše: "zavedení výkonového zpoplatnění zvýší výhodnost železniční nákladní přepravy (přesun části silniční nákladní přepravy na železnici)". Pozitivní dopad výkonového zpoplatnění na životní prostředí a zdraví je však podmíněn způsobem, jakým bude výkonové zpoplatnění zavedeno.

Aby byly maximalizovány pozitivní dopady na životní prostředí a zdraví, je třeba zajistit následující:

- a) *Zavést mýtné formou, která bude umožňovat okamžité rozšíření na celou silniční síť, ne pouze na dálnice a rychlostní komunikace*

V odborné literatuře lze nalézt nejméně dva zásadní argumenty pro zpoplatnění celé sítě:

- 1) mezní náklady poškozování silniční infrastruktury těžkými nákladními vozidly jsou výrazně nižší u dálnic a rychlostních silnic než u ostatních komunikací.

Tabulka 1: Infrastrukturní náklady pro nákladní vozidla nad 3,5 t (v €/vkm, v cenách roku 1994)

Všechna nákladní vozidla	Mezní náklady
Dálnice	0,0212
Celá silniční síť	0,0857

Tahač s návěsem	
Dálnice	0,0256
Celá silniční síť	0,0870

Zdroj: Kågeson (2003)

- 2) hustota osídlení v okolí dálnic je obvykle nižší než u ostatních silnic a velké aglomerace jsou zpravidla obkroužena obchvaty. Dle výpočtu externích nákladů z dopravy (Fridrich et Bickel, 2001) jsou externality korespondující jízdě vozidla v městském prostředí několikanásobně vyšší než při jízdě mimo ně (většina těchto externalit je tvorena dopady na lidské zdraví).
- b) *Umožnit výraznější diferenciaci sazob mýtného v závislosti na minimálně těchto faktorech – místo, čas, emisní charakteristiky a nejvyšší povolená hmotnost vozidla.*

To by mělo umožnit usměrňování dopravních proudů (předcházení kongescím) a částečnou internalizaci externích nákladů (rozdíly mezních společenských nákladů mohou být v různých situacích větší než řádové). Dále by to mohlo napomoci regulaci dopravy ve městech a přírodně cenných lokalitách.

- c) *Nevázat výnosy pouze na využití v silniční dopravě*

Zvážit možnosti využití pro podporu železnice, kombinované dopravy.

d) *Vyhodnotit účinnost zvoleného řešení*

Hodnocení by se mělo týkat jak technických řešení (dle hlediska účinnosti omezování silniční nákladní dopravy, jejich rizik, nákladů a předpokládaného výnosu), tak i chování řidičů a akceptace veřejnosti.

Celkový dopad na životní prostředí však závisí také na tom, jak budou vybrané prostředky použity. U údržby, oprav a obnovy dopravní infrastruktury můžeme předpokládat pozitivní dopad na životní prostředí, protože můžeme předpokládat, že dojde ke snížení množství vypouštěných emisí, hluku, vibrací, ale i nehod a dalších negativních dopadů z dopravy díky zkvalitnění dopravní infrastruktury.

- **organizovat vhodné investiční projekty pro modernizaci dopravní infrastruktury a vozidlového parku financované systémem PPP**

*Dopad na žp a zdraví: ? (nelze stanovit)*

Komentář: Dopady tohoto nástroje na životní prostředí a zdraví nelze stanovit. Jeho dopady na životní prostředí jsou totiž nepřímé a závisí na konkrétním využití zajištěných finančních prostředků.

Doporučení: Stanovit konkrétní environmentální kritéria, která budou investiční projekty muset splňovat.

- **zabezpečit stabilní zdroje pro SFDI nezbytných ke splácení závazků plynoucích z projektů financovaných v režimu partnerství veřejného a soukromého sektoru**

*Dopad na žp a zdraví: ? (dopady nelze stanovit)*

Komentář: Tento nástroj je příliš obecný na to, aby bylo možno kvalifikovaně posoudit jeho dopady na životní prostředí a zdraví. Tento vliv je nepřímý a záleží na konkrétním projektu, zda jeho realizací budou sníženy negativní dopady na životní prostředí a zdraví.

Doporučení: Stanovit konkrétní environmentální kritéria, která budou investiční projekty financované v režimu partnerství veřejného a soukromého sektoru muset splňovat.

- **eliminovat vliv zvýšené DPH ze stavebních prací na rozpočet SFDI**

*Dopad na žp a zdraví: ? (dopady nelze stanovit)*

Komentář: Tento nástroj je příliš obecný na to, aby bylo možno kvalifikovaně posoudit jeho dopady na životní prostředí a zdraví. Tento vliv je nepřímý a záleží na konkrétním projektu, zda jeho realizací budou sníženy negativní dopady na životní prostředí a zdraví.

- **zvýšit podíl SFDI na spotřební daní z minerálních olejů**

*Dopad na žp a zdraví: -1*

Komentář: Tento nástroj může mít potenciálně negativní dopad na životní prostředí a zdraví. Účelové vázání prostředků z výnosů daní, které mají nespornou ekologicko-motivační funkci (spotřební daně z minerálních olejů mezi ně rozhodně patří), podrývá v budoucnu možnosti uplatnění principů např. ekologické daňové reformy (výnosovou neutralitu daňových úprav). Dále je třeba upozornit na skutečnost, že spotřební daně jsou vhodným nástrojem pouze na regulaci externích nákladů vznikajících ze spotřeby pohonných hmot (emise látek

negativně poškozujících lidské zdraví, klimatická změna), nejsou v žádném případě vhodné na financování dopravní infrastruktury nebo na řešení problematiky kongescí<sup>4</sup>. Z tohoto důvodu není vhodné, aby byl výnos ze spotřebních daní využit na dopravní infrastrukturu (tj. do Státního fondu dopravní infrastruktury), což je navíc potenciálně v rozporu se Státní politikou životního prostředí.

**Doporučení:** Financování dopravní infrastruktury zajistit jiným způsobem. Vhodnější nástroj na financování dopravní infrastruktury představuje elektronické mýtné.

➤ **zajistit zdroje pro SFDI na úrovni fixního procenta HDP podle doporučení EU**

**Dopad na žp a zdraví:** ? (dopady nelze stanovit)

**Komentář:** Konkrétní dopady na životní prostředí a zdraví nelze u tohoto nástroje stanovit. Jeho dopady jsou nepřímé, závisí na konkrétní alokaci prostředků ze SFDI. Pokud budou zdroje využity na projekty vedoucí k udržitelné dopravě, můžeme říci, že jistota zaručených prostředků je pozitivní. Naopak, pokud budou finanční prostředky využity na projekty významně poškozující životní prostředí a zdraví, je dopad tohoto nástroje přesně opačný.

**Nástroje na dosažení jednotlivých specifických cílů dopravní politiky a jejich dopady na životní prostředí**

**Priorita 1: Dosažení vhodné dělby mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu**

*Ekonomické nástroje:*

- **Podpořit rozvoje VLC přímými investičními dotacemi účelově vázanou finanční částkou. ...atd.**

**Dopad na žp a zdraví:** +1

**Komentář:** Tento nástroj může přinést potenciálně pozitivní dopad na životní prostředí a zdraví. Důvodem je to, že veřejná logistická centra umožňují efektivnější fungování nákladní dopravy a podporují kombinovanou a železniční nákladní dopravu.

Zároveň zde však existuje nebezpečí opačných, negativních, dopadů, a to v případě, že konkrétní veřejné logistické centrum bude umístěno nevhodně a zvýšený provoz bude poškozovat v místě zdraví obyvatel a(nebo) životní prostředí.

**Doporučení:** Stanovit hygienická a environmentální kritéria omezující možnost výstavby logistických center v oblastech, kde by jejich výstavba a provoz mohla ohrozit zdraví obyvatel a kvalitu životního prostředí.

- **zavádění výkonového zpoplatnění v silniční dopravě**

**Dopad na žp a zdraví:** +1

**Komentář:** Výkonové zpoplatnění je významným ekonomickým nástrojem, který nejenž generuje výnosy pro státní rozpočet, ale má i důležitou regulační funkci ovlivňující objem dopravy (v tomto případě silniční nákladní) na silnicích. S touto regulační funkcí počítá i např. předkládací zpráva k materiálu "Návrh zavedení výkonového

<sup>4</sup> Uvažujme, že se díky zavedení spotřebních daní na motorová paliva výrazným způsobem sníží jejich spotřeba díky vyvolané technologické změně. Pak pokrok v energetické efektivnosti vyřeší znečištění, ale ne financování dopravní infrastruktury a kongesci (naopak je možné očekávat, že ceteris paribus problémy s dopravní infrastrukturou a kongesem ještě vzrostou, neboť energetická efektivnost umožní levnější cestování).

zpoplatnění na vybraných pozemních komunikacích v České republice", schválený 12.1.2005 vládou. Na 1. straně předkládací zprávy se píše: "zavedení výkonového zpoplatnění zvýší výhodnost železniční nákladní přepravy (přesun části silniční nákladní přepravy na železnici)". Pozitivní dopad výkonového zpoplatnění na životní prostředí a zdraví je však podmíněn způsobem, jakým bude výkonové zpoplatnění zavedeno.

Aby byly maximalizovány pozitivní dopady na životní prostředí a zdraví, je třeba zajistit následující:

- a) *Zavést mýtné formou, která bude umožňovat okamžité rozšíření na celou silniční síť, ne pouze na dálnice a rychlostní komunikace*

V odborné literatuře lze nalézt nejméně dva zásadní argumenty pro zpoplatnění celé sítě:

- 1) mezní náklady poškozování silniční infrastruktury těžkými nákladními vozidly jsou výrazně nižší u dálnic a rychlostních silnic než u ostatních komunikací.
  - 2) hustota osídlení v okolí dálnic je obvykle nižší než u ostatních silnic a velké aglomerace jsou zpravidla obkroužena obchvaty. Dle výpočtů externích nákladů z dopravy (Fridrich et Bickel, 2001) jsou externality korespondující jízdě vozidla v městském prostředí několikanásobně vyšší než při jízdě mimo ně (většina těchto externalit je tvořena dopady na lidské zdraví).
- b) *Umožnit výraznější diferenciaci sazeb mýtného v závislosti na minimálně těchto faktorech – místo, čas, emisní charakteristiky a váha vozidla*

To by mělo umožnit usměrňování dopravních proudů (předcházení kongescím) a částečnou internalizaci externích nákladů (rozdíly mezních společenských nákladů mohou být v různých situacích větší než řádové). Dále by to mohlo napomoci regulaci dopravy ve městech a přírodně cenných lokalitách.

- c) *Nevázat výnosy pouze na využití v silniční dopravě*

Zvážit možnosti využití pro podporu železnice, kombinované dopravy.

- d) *Vyhodnotit účinnost zvoleného řešení*

Hodnocení by se mělo týkat jak technických řešení (dle hlediska účinnosti omezování silniční nákladní dopravy, jejich rizik, nákladů a předpokládaného výnosu), tak i chování řidičů a akceptace veřejnosti.

**Doporučení:** Specifikovat podobu zavedení výkonového zpoplatnění tak, aby bylo možno zavést mýtné formou, která bude umožňovat okamžité rozšíření na celou silniční síť a výraznější diferenciaci sazeb mýtného v závislosti na minimálně těchto faktorech – místo, čas, emisní charakteristiky a váha vozidla.

#### - zavádění poplatků za vjezd do kongescemi postižených míst

*Dopad na žp a zdraví: +2*

**Komentář:** Tento ekonomický nástroj bude mít pozitivní dopad na zdraví a životní prostředí obyvatel měst. Jde o významný nástroj i proto, že právě ve městech, kde je vysoká koncentrace obyvatel, má vysoké množství imisí z mobilních zdrojů znečištění nepříznivý dopad na zdraví zasažených obyvatel.

Pozitivní dopad zavedení tohoto nástroje je dvojí – jednak snížení objemu dopravy díky vhodné stanovené výši poplatku (což sníží množství zdrojů emisí, hluku, vibrací, nehod a dalších negativních efektů z dopravy) a jednak snížení dopravních kongescí, což povede také k nižšímu množství emisí z vozidel díky jejich plynulejší jízdě. Další příznivý efekt, tentokrát ekonomický, představují výnosy ze zavedení tohoto poplatku, které mohou být využity například na podporu hromadné dopravy (viz. příklad Londýna).

**Doporučení:** Specifikovat, jakou technickou podobu může zavádění poplatků nabývat, jaké mohou být diferenciace sazeb a dle jakých kritérií je možno je diferencovat, kdo bude zodpovědný za úpravu legislativy, která zavádění poplatků umožní, zda budou výnosy z těchto poplatků vázané. Pokud ano, zajistit, aby získaný výnos byl využit k dalšímu snižování kongescí (např. podpoře veřejné dopravy, údržbě dopravní infrastruktury apod.)

- **poskytování veřejné podpory pro zajištění dopravní obslužnosti tím, že veřejná podpora bude poskytována dopravcům, kteří jsou ekonomicky stabilní a schopni zajistit přepravní služby v požadované kvalitě a tyto služby garantovat**

*Dopad na žp a zdraví: -1*

**Komentář:** Tento nástroj může potenciálně snižovat kvalitu poskytovaných služeb (ne naopak), a tím mít i negativní dopad na životní prostředí a zdraví. Jedná se o neodůvodněnou diskriminaci malých dopravců, přičemž v tomto případě není důvod budovat bariéry vstupu do odvětví, které povedou k oligopolnímu či monopolnímu poskytování dopravních služeb. Řada studií naopak ukazuje, že se – a to zvláště ve městech – díky volnému vstupu do odvětví zvýšila konkurence v tomto odvětví, což vedlo ke zkvalitnění služeb zákazníkům a zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce. Zároveň tento nástroj odpovídá Lisabonské strategii a dalším politikám EU, které naopak předpokládají liberalizaci služeb (mimo jiné i dopravy).

Přitom zajištění závazku základní dopravní obslužnosti lze efektivně dosáhnout jinými, nediskriminačními způsoby tak, aby licenci na provozování daných dopravních služeb získal dopravce, který bude poskytovat za danou úroveň služeb nejnižší ceny.

**Doporučení:** Odstranit z textu tu část, která vede k zavádění bariér vstupu do odvětví dopravních služeb veřejné hromadné dopravy. Vyřešit otázku liberalizace služeb veřejné hromadné dopravy.

- **zajistit srovnatelné zdanění a zpoplatnění železniční a autobusové dopravy**

*Dopad na žp a zdraví: ? (nelze určit)*

**Komentář:** Srovnatelné zdanění železniční a autobusové dopravy vyrovnané ekonomické podmínky pro tyto druhy veřejné osobní dopravy, což je fér z ekonomického pohledu. Toto vyrovnaní však nemusí nijak změnit stávající dopady dopravy na životní prostředí.

- **zajistit spolufinancování projektů kombinované přepravy**

*Dopad na žp a zdraví: o*

**Komentář:** Tento nástroj nebude mít žádný podstatný vliv na životní prostředí a zdraví.

Obecně má kombinovaná doprava nižší dopady na životní prostředí než čistě doprava silniční, záleží však na tom, zda budou projekty kombinované přepravy realizované i bez zajištění spolufinancování nebo ne.

- **podporovat účast podnikatelských subjektů působících v ČR v programech EU (např. Marco-Polo) – kombinovaná doprava**

*Dopad na žp a zdraví: +2*

**Komentář:** Tento nástroj bude mít pozitivní dopad na životní prostředí a zdraví. Kombinovaná doprava díky přesunu nákladu v určitém úseku na železnici vede k nižší zátěži životního prostředí a zdraví obyvatel v důsledku nižšího objemu emisí, hluku, nehod a dalších negativních efektů nahrazené silniční či letecké nákladní přepravy.

**Priorita 2: Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury**

*Ekonomické nástroje:*

- **posílit finanční prostředky na údržbu dopravní infrastruktury**

*Dopad na žp a zdraví: +1*

Komentář: Pravděpodobně půjde o řešení pomocí výkonového zpoplatnění, které je významným ekonomickým nástrojem, který nejenže generuje výnosy pro státní rozpočet, ale má i důležitou regulační funkci ovlivňující objem dopravy (v tomto případě silniční nákladní) na silnicích. S touto regulační funkcí počítá i např. předkládací zpráva k materiálu "Návrh zavedení výkonového zpoplatnění na vybraných pozemních komunikacích v České republice", schválený 12.1.2005 vládou. Na 1. straně předkládací zprávy se píše: "zavedení výkonového zpoplatnění zvýší výhodnost železniční nákladní přepravy (přesun části silniční nákladní přepravy na železnici)". Pozitivní dopad výkonového zpoplatnění na životní prostředí a zdraví je však podmíněn způsobem, jakým bude výkonové zpoplatnění zavedeno.

Aby byly maximalizovány pozitivní dopady na životní prostředí a zdraví, je třeba zajistit následující:

- a) *Zavést mýtné formou, která bude umožňovat okamžité rozšíření na celou silniční síť, ne pouze na dálnice a rychlostní komunikace*

V odborné literatuře lze nalézt nejméně dva zásadní argumenty pro zpoplatnění celé sítě:

1. mezní náklady poškozování silniční infrastruktury těžkými nákladními vozidly jsou výrazně nižší u dálnic a rychlostních silnic než u ostatních komunikací (viz. tabulka 1).
  2. hustota osídlení v okolí dálnic je obvykle nižší než u ostatních silnic a velké aglomerace jsou zpravidla obkroužena obchvaty. Dle výpočtu externích nákladů z dopravy (Fridrich et Bickel, 2001) jsou externality korespondující jízdě vozidla v městském prostředí několikanásobně vyšší než při jízdě mimo ně (většina těchto externalit je tvořena dopady na lidské zdraví).
- b) *Umožnit výraznější diferenciaci sazeb mýtného v závislosti na minimálně těchto faktorech – místo, čas, emisní charakteristiky a váha vozidla*

To by mělo umožnit usměrňování dopravních proudů (předcházení kongescím) a částečnou internalizaci externích nákladů (rozdíly mezních společenských nákladů mohou být v různých situacích větší než řádové). Dále by to mohlo napomoci regulaci dopravy ve městech a přírodně cenných lokalitách.

- c) *Nevázat výnosy pouze na využití v silniční dopravě*

Zvážit možnosti využití pro podporu železnice, kombinované dopravy. V případě stanovení výše mýtného odpovídající mezním společenským nákladům by připadalo v úvahu užití výnosů, které převyšují náklady připadající na samotnou infrastrukturu, k recyklaci například v podobě snížení daňového zatížení práce.

- d) *Vyhodnotit účinnost zvoleného řešení*

Hodnocení by se mělo týkat jak technických řešení (dle hlediska účinnosti omezování silniční nákladní dopravy, jejich rizik, nákladů a předpokládaného výnosu), tak i chování řidičů a akceptace veřejnosti.

Doporučení: V následujících strategických dokumentech a v navazujících rozhodnutích specifikovat podobu zavedení výkonového zpoplatnění tak, aby bylo možno zavést mýtné formou, která bude umožňovat okamžité rozšíření na celou silniční síť a výraznější diferenciaci sazeb mýtného v závislosti na minimálně těchto faktorech – místo, čas, emisní charakteristiky a váha vozidla. Toto umožní efektivněji získat finanční prostředky i z využívání další silniční sítě, nejen dálniční či rychlostních komunikací.

- vytvářet podmínky při přípravě investičních projektů modernizace železniční infrastruktury pro maximální využití dotací z fondů soudržnosti a rozvojových fondů EU
- Dopad na žp a zdraví: +2

Komentář: Zkvalitnění železniční dopravní infrastruktury přináší konkurenční výhodu tomuto environmentálně příznivějšímu druhu dopravy oproti silniční dopravě a snižuje také negativní dopady provozu železnice na životní prostředí a zdraví (emise/energetickou náročnost provozu, hluk, vibrace atd.).

### Priorita 3: Zajištění financování v sektoru dopravy

*Ekonomické nástroje:*

- optimalizovat rozsah objemu veřejné dopravy a postupně vytvářet podmínky pro jeho stabilizaci cílevědomými organizačními, legislativními, technickými a finančními opatřeními

Dopad na žp a zdraví: ? (nelze stanovit)

Komentář: Dopady tohoto nástroje nelze zhodnotit, neboť neobsahuje konkrétní údaje o tom, co to znamená „optimalizace objemu veřejné dopravy“. Jedná se o optimalizaci dle jakých kritérií (ekonomických, environmentálních, sociálních...)?

Doporučení: Specifikovat kritéria, podle kterých bude objem veřejné dopravy optimalizován.

- zajistit finanční podporu dalšího rozvoje vozidlového parku a speciálních technických prostředků pro nedoprovázenou kombinovanou přepravu

Dopad na žp a zdraví: +2

Komentář: Tento nástroj bude mít pozitivní dopad na životní prostředí vzhledem k tomu, že podporuje širší využívání kombinované dopravy, která méně zatěžuje životní prostředí než čistě nákladní silniční doprava.

- zajistit financování údržby a rozvoje dopravní infrastruktury ze všech dostupných zdrojů v souladu s platnou legislativou – veřejné rozpočty, bankovní úvěry, fondy a rozpočty vnitřních politik EU a soukromé zdroje (PPP)

Dopad na žp a zdraví: ? (nelze stanovit)

Komentář: Dopady tohoto nástroje na životní prostředí a zdraví nelze stanovit. Jeho dopady na životní prostředí jsou totiž nepřímé a závisí na konkrétním využití zajištěných finančních prostředků.

Doporučení: Stanovit konkrétní environmentální kritéria, která budou investiční projekty muset splňovat.

- zajistit zdroje pro SFDI na úrovni fixního procenta HDP podle doporučení EU

Dopad na žp a zdraví: ? (dopady nelze stanovit)

Komentář: Konkrétní dopady na životní prostředí a zdraví nelze u tohoto nástroje stanovit. Jeho dopady jsou nepřímé, závisí na konkrétní alokaci prostředků ze SFDI. Pokud budou zdroje využity na projekty vedoucí k udržitelné dopravě, můžeme říci, že jistota zaručených prostředků je pozitivní. Naopak, pokud budou finanční

prostředky využity na projekty významně poškozující životní prostředí a zdraví, je dopad tohoto nástroje přesně opačný.

- **zajistit program pro poskytování příspěvků na obnovu vozového parku z veřejných rozpočtů**

*Dopad na žp a zdraví: +2*

**Komentář:** Tento nástroj bude mít pozitivní dopad na životní prostředí a zdraví. U kvalitnějšího vozového parku veřejné dopravy můžeme totiž očekávat dva efekty. Prvním je snížení nepříznivých dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatele díky lepší struktuře vozového parku s lepšími emisními faktory a nižší spotřebou paliv. Druhým je zvýšení poptávky po hromadné dopravě v důsledku zatraktivnění veřejné hromadné dopravy. Především první efekt bude vyšší v případě nákupu vozidel na alternativní paliva.

**Doporučení:** Zajistit tento dotační program přednostně na nová vozidla využívající alternativní paliva. Množství emisí z takovýchto vozidel je obvykle nižší a imise tudíž méně zatěžují životní prostředí a zdraví.

- **při tvorbě programu pro poskytování příspěvku na obnovu vozidlového parku zvýhodnit dopravní prostředky splňující ekologické požadavky a požadavky pro přístup zdravotně postiženým a starším občanům**

*Dopad na žp a zdraví: +2*

**Komentář:** Tento nástroj může mít pozitivní dopad na životní prostředí. Efekt je dvojí – jednak snižuje zátěž životního prostředí a negativní dopady na zdraví díky nižším emisím, a jednak povede k zatraktivnění veřejné dopravy pro skupinu obyvatel zdravotně postižených, starších či přepravujících např. kočárek, kolo apod.

- **podporovat strategický výzkum v dopravě**

*Dopad na žp a zdraví: ? (nelze stanovit)*

**Komentář:** V tomto případě nelze dopady na zdraví a životní prostředí stanovit. Tento nástroj je velmi obecný, což znemožňuje jeho zhodnocení.

**Doporučení:** specifikovat, v jaké výši a jakým způsobem se bude strategický výzkum podporovat, případně jaké oblasti dopravní problematiky budou prioritní.

#### Priorita 4: Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy

*Ekonomické nástroje:*

- **dotace do úprav přechodů pro chodce, zklidnění průtahů obcemi, atd. – zajištění vnitřní bezpečnosti**

*Dopad na žp a zdraví: +2*

**Komentář:** Tento nástroj může mít pozitivní dopad na zdraví obyvatel. Můžeme očekávat, že vhodně provedené úpravy zklidnění dopravy, přechodů pro chodce atd. povedou ke snížení nehodovosti, ale i emisí, hluku a vibrací v dopravně zklidněné oblasti.

## Priorita 5: Podpora rozvoje dopravy v regionech

*Ekonomické nástroje:*

- **zavádění mýtného pro vjezd do center měst**

*Dopad na žp a zdraví: +2*

**Komentář:** Tento ekonomický nástroj bude mít pozitivní dopad na zdraví a životní prostředí obyvatel měst. Jde o významný nástroj i proto, že právě ve městech, kde je vysoká koncentrace obyvatel, má vysoké množství imisí z mobilních zdrojů znečištění nepříznivý dopad na zdraví zasažených obyvatel.

Pozitivní dopad zavedení tohoto nástroje je dvojí – jednak snížení objemu dopravy díky vhodně stanovené výši poplatku (což sníží množství zdrojů emisí, hluku, vibrací, nehod a dalších negativních efektů z dopravy) a jednak snížení dopravních kongescí, což povede také k nižšímu množství emisí z vozidel díky jejich plynulejší jízdě. Další příznivý efekt, tentokrát ekonomický, představují výnosy ze zavedení tohoto poplatku, které mohou být využity například na podporu hromadné dopravy (viz. příklad Londýna).

**Doporučení:** Specifikovat, jakou technickou podobu může zavádění poplatků nabývat, jaké mohou být diferenciace sazeb a dle jakých kritérií je možno je diferencovat, kdo bude zodpovědný za úpravu legislativy, která zavádění poplatků umožní, zda budou výnosy z těchto poplatků vázané. Pokud ano, zajistit, aby získaný výnos byl využit k dalšímu snižování kongescí (např. podpoře veřejné dopravy, údržbě dopravní infrastruktury apod.)

## Hlavní úkoly nové dopravní politiky

- **pokračovat v modernizaci tranzitních železničních koridorů zařazených do sítě TEN-T**

*Dopad na žp a zdraví: +2*

**Komentář:** Zkvalitnění železniční dopravní infrastruktury přináší konkurenční výhodu tomuto environmentálně příznivějšímu druhu dopravy oproti silniční dopravě (případně i nákladní letecké) a snižuje také negativní dopady provozu železnice na životní prostředí a zdraví (emise/energetickou náročnost provozu, hluk, vibrace atd.).

- **připravit systém veřejné podpory pro modernizaci vozidlového parku pro železniční příměstskou a regionální dopravu**

*Dopad na žp a zdraví: +2*

**Komentář:** Tento nástroj může mít pozitivní dopad na životní prostředí. Nová vozidla představují menší zátěž životního prostředí, zvláště pokud splňují přísnější emisní a další kritéria.

**Doporučení:** Zahrnout do textu i podmínku, aby nová vozidla byla bezbariérová a umožnila přepravu i různě handicapovaných obyvatel.

- **vytvářet podmínky při přípravě investičních projektů modernizace železniční infrastruktury pro maximální využití dotací z fondů soudržnosti a rozvojových fondů EU**

*Dopad na žp a zdraví: +2*

Komentář: Zkvalitnění železniční dopravní infrastruktury přináší konkurenční výhodu tomuto environmentálně příznivějšímu druhu dopravy oproti silniční dopravě a snižuje také negativní dopady provozu železnice na životní prostředí a zdraví (emise/energetickou náročnost provozu, hluk, vibrace atd.).

#### Silniční doprava:

- zavést výkonové zpoplatnění užití silniční infrastruktury silniční dopravou

Dopad na žp a zdraví: +1

Komentář: Výkonové zpoplatnění je významným ekonomickým nástrojem, který nejenž generuje výnosy pro státní rozpočet, ale má i důležitou regulační funkci ovlivňující objem dopravy (v tomto případě silniční nákladní) na silnicích. S touto regulační funkcí počítá i např. předkládací zpráva k materiálu "Návrh zavedení výkonového zpoplatnění na vybraných pozemních komunikacích v České republice", schválený 12.1.2005 vládou. Na 1. straně předkládací zprávy se píše: "zavedení výkonového zpoplatnění zvýší výhodnost železniční nákladní přepravy (přesun části silniční nákladní přepravy na železnici)". Pozitivní dopad výkonového zpoplatnění na životní prostředí a zdraví je však podmíněn způsobem, jakým bude výkonové zpoplatnění zavedeno.

Aby byly maximalizovány pozitivní dopady na životní prostředí a zdraví, je třeba zajistit následující:

- a) Zavést mýtné formou, která bude umožňovat okamžité rozšíření na celou silniční síť, ne pouze na dálnice a rychlostní komunikace

V odborné literatuře lze nalézt nejméně dva zásadní argumenty pro zpoplatnění celé sítě:

1. mezní náklady poškozování silniční infrastruktury těžkými nákladními vozidly jsou výrazně nižší u dálnic a rychlostních silnic než u ostatních komunikací (viz. tabulka 1).
  2. hustota osídlení v okolí dálnic je obvykle nižší než u ostatních silnic a velké aglomerace jsou zpravidla obkroužena obchvaty. Dle výpočtů externích nákladů z dopravy (Fridrich et Bickel, 2001) jsou externality korespondující jízdě vozidla v městském prostředí několikanásobně vyšší než při jízdě mimo ně (většina těchto externalit je tvořena dopady na lidské zdraví).
- b) Umožnit výraznější diferenciaci sazeb mýtného v závislosti na minimálně těchto faktorech – místo, čas, emisní charakteristiky a váha vozidla

To by mělo umožnit usměrňování dopravních proudů (předcházení kongescím) a částečnou internalizaci externích nákladů (rozdíly mezních společenských nákladů mohou být v různých situacích větší než řádové). Dále by to mohlo napomoci regulaci dopravy ve městech a přírodně cenných lokalitách.

- c) Nevázat výnosy pouze na využití v silniční dopravě

Zvážit možnosti využití pro podporu železnice, kombinované dopravy. V případě stanovení výše mýtného odpovídající mezním společenským nákladům by připadal v úvahu užití výnosů, které převyšují náklady připadající na samotnou infrastrukturu, k recyklaci například v podobě snížení daňového zatížení práce.

- d) Vyhodnotit účinnost zvoleného řešení

Hodnocení by se mělo týkat jak technických řešení (dle hlediska účinnosti omezování silniční nákladní dopravy, jejich rizik, nákladů a předpokládaného výnosu), tak i chování řidičů a akceptace veřejnosti.

Doporučení: Specifikovat podobu zavedení výkonového zpoplatnění tak, aby bylo možno zavést mýtné formou, která bude umožňovat okamžité rozšíření na celou silniční síť a výraznější diferenciaci sazeb mýtného v závislosti na minimálně těchto faktorech – místo, čas, emisní charakteristiky a váha vozidla. Toto umožní efektivněji získat finanční prostředky i z využívání další silniční sítě, nejen dálniční či rychlostních komunikací.

Letecká doprava:

- **vytvářet podmínky pro investiční rozvoj zaměřený na rozšíření, rekonstrukci a modernizaci areálu letiště Praha Ruzyně**

Dopad na žp a zdraví: -2

Komentář: Tento nástroj může působit negativně na zdraví a životní prostředí. Rozšíření letiště jednak zasáhne další prostor (zásah do krajiny a životního prostředí), navíc povede k dalšímu nárůstu letecké dopravy a s ní spojených negativních dopadů.

- **připravit transformaci letiště Prahy Ruzyně na akciovou společnost 100% vlastněnou státem s výhledem na případnou následnou privatizaci akciového podílu státu s tím, že při postupu privatizace by byly dodrženy zásady zajištění konkurenceschopnosti a stability letiště, zajištění bezpečnosti leteckého provozu, optimálního rozvoje letištní infrastruktury a zajištění kontroly státu nad letištěm**

Dopad na žp a zdraví: o

Komentář: Toto opatření by se nemělo významněji dotknout životního prostředí či zdraví obyvatel.

Průřezové úkoly v dopravě

- **podporovat zavádění IDS, které přesunou cenu jako předmět konkurence na schopnost vyhovět kvalitativně vyšším požadavkům objednatele při minimálních provozních nákladech**

Dopad na žp a zdraví: +1

Komentář: Nástroj může působit pozitivně na životní prostředí díky podpoře environmentálně příznivější veřejné dopravě a poskytování kvalitnějších služeb, což může vést k nárůstu podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce. Vzhledem k nepřesné a nepříliš srozumitelné formulaci se v něm však mohou skrývat bariéry vstupu do odvětví.

Doporučení: Upravit formulaci nástroje, konkrétně část „přesunou cenu jako předmět konkurence na schopnost vyhovět kvalitativně vyšším požadavkům objednatele“ tak, aby byla srozumitelná a aby potenciálně neumožňovala budování bariér vstupu do odvětví.

- **zajistit financování dopravní infrastruktury z veřejných zdrojů zvýšením procenta z HDP a uplatnit vícezdrojový systém financování včetně zapojení soukromého kapitálu**

Dopad na žp a zdraví: ? (dopady nelze stanovit)

Komentář: Konkrétní dopady na životní prostředí a zdraví nelze u tohoto nástroje stanovit. Jeho dopady jsou nepřímé, závisí na konkrétní alokaci prostředků ze SFDI. Pokud budou zdroje využity na projekty vedoucí k udržitelné dopravě, můžeme říci, že jistota zaručených prostředků je pozitivní. Naopak, pokud budou finanční prostředky využity na projekty významně poškozující životní prostředí a zdraví, je dopad tohoto nástroje přesně opačný.

**8. Plánovaná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech závažných negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z provedení koncepce.**

Zpracovatelem SEA bylo provedeno posouzení hodnocení jednotlivých opatření vzhledem ke stanoveným referenčním cílům ochrany životního prostředí a k jednotlivým složkám životního prostředí (viz výše). Na základě tohoto hodnocení byly v opodstatněných případech navrženy podmínky realizace, které by měly být splněny při realizaci konkrétních projektů. Tyto podmínky jsou uvedeny pro jednotlivá opatření v hodnotících tabulkách (viz kapitola č. 7).

**9. Výčet důvodů pro výběr zkoumaných variant a popis, jak bylo posuzování provedeno, včetně případných problémů při shromažďování požadovaných údajů (např. technické nedostatky nebo nedostatečné know-how).****9.1. Výběr zkoumaných variant**

Dopravní politika je předkládána jako jednovariantní. V rámci zpracovávání této koncepce bylo zpracováno několik verzí Dopravní politiky, z které vznikl návrh předkládané a posouzené Dopravní politiky. Alternativy mohou nastat při implementaci Dopravní politiky a při zpracování navazujících strategických dokumentů, kdy budou vybírány konkrétní projekty a aktivity. Vzhledem k tomu je nutné, aby při výběru projektů byla použita navržená kritéria pro výběr projektů (viz kapitola 12) a pro realizaci tak byly vybírány z hlediska životního prostředí co možná nejpříznivější projekty.

Vzhledem k výše uvedenému nelze provést vyhodnocení závažných vlivů navrhovaných variant koncepce na životní prostředí. V rámci SEA DP je předloženo vyhodnocení vlivu jedné varianty Dopravní politiky na životní prostředí, které je popsáno v jednotlivých kapitolách tohoto vyhodnocení.

**9.2. Popis provedení posouzení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí**

Posouzení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí bylo provedeno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. Dalším výchozím dokumentem byla Metodika posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (MŽP, edice Planeta 7/2004).

Součástí vyhodnocení vlivů na životní prostředí na základě vydaného závěru zjišťovacího řízení bylo provedeno i posouzení vlivů na soustavu lokalit Natura 2000.

Vzhledem k fázi rozpracovanosti Dopravní politiky v době zahájení SEA bylo nutné zvolit způsob hodnocení částečně tzv. ex-post (tj. následně po zpracování posuzovaného dokumentu, resp.). Základním prvkem posouzení bylo hodnocení vztahu navržených specifických cílů a opatření Dopravní politiky vzhledem k referenčním cílům životního prostředí.

**Kroky posouzení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí:**

- vyhodnocení jednotlivých zpracovávaných částí Dopravní politiky;
- návrh změn, úprav, reformulací a doplnění textu Dopravní politiky, včetně návrhu úprav a doplnění navrhovaných cílů a opatření;
- vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví na území ČR;
- vyhodnocení navrhovaných opatření vzhledem ke stanoveným referenčním cílům ochrany životního prostředí (zda opatření směřují k naplnění těchto cílů či nikoliv);
- v opodstatněných případech stanovení podmínek realizace jednotlivých opatření;
- stanovení návrhu systému environmentálního hodnocení projektů a aktivit, které budou realizovány v rámci implementace Dopravní politiky;
- návrh sledování skutečných vlivů implementace Dopravní politiky na životní prostředí (monitoring).

### 9. 3. Problémy při shromažďování požadovaných údajů

V rámci posouzení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí byly identifikovány následujícími problémy:

- absence metodiky pro posuzování vlivů koncepcí na lokality soustavy Natura 2000;
- nedostatečné zkušenosti s provázáním SEA procesu a hodnocení vlivu na lokality soustavy Natura 2000;
- vysoká míra obecnosti Dopravní politiky a tím obtížná identifikace přímých vlivů na životní prostředí.

### 10. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí.

Dopravní politika řeší sledování plnění stanovených cílů a postupů vedoucích k jejich naplnění (viz Příloha č. 2 Dopravní politiky – Soubor indikátorů dopravní politiky). Sledování míry naplnění stanovených cílů Dopravní politiky bude zajištěna pomocí soustavy těchto indikátorů, které budou hodnoceny v letech 2010 a 2013 v porovnání k roku 2005.

Monitorovací systém dopravní politiky budou tvořit čtyři skupiny subjektů:

- *kontrolní,*
- *dopravně politický,*
- *poradní,*
- *odpovědný za sběr dat.*

1. **Kontrolní subjekt** - subjekt, kterému se budou ostatní subjekty zodpovídat z plnění cílů dopravní politiky. Kontrolní funkcí bude vykonávat **Vláda ČR**, ve finančních otázkách bude kontrolním orgánem **Ministerstvo financí**, v otázkách rovnoměrného rozvoje regionů **Ministerstvo pro místní rozvoj**, v otázkách životního prostředí **Ministerstvo životního prostředí, v otázkách veřejného zdraví Ministerstvo zdravotnictví** a v otázkách zajistění konkurenčního prostředí našeho hospodářství **Ministerstvo průmyslu a obchodu**.
2. **Dopravně-politický subjekt** – subjekt zodpovědný za tvorbu dopravní politiky a za její monitorování. Odpovědným orgánem za plnění cílů dopravní politiky bude **Ministerstvo dopravy**, ve vybraných specifických cílech pak ve spolupráci s jinými ministerstvy:
  - ve specifickém cíli 1.1 *Zvládnutí přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě s Ministerstvem průmyslu a obchodu* a s **Ministerstvem pro místní rozvoj** (koncepce VLC, snižování přepravní náročnosti),
  - ve specifickém cíli 3.4 *Financování výzkumu a vývoje s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy*,
  - ve specifickém cíli 4.1 *Bezpečnost silniční dopravy* a 4.4 *Vnější bezpečnost dopravy s Ministerstvem vnitra*,
3. **Poradní subjekt** - subjekt zodpovědný za organizaci a prezentaci výsledků monitorovacích aktivit a bude zajišťovat poradní služby. Mělo by jít o na Ministerstvu dopravy nezávislou státní organizaci.
4. **Subjekt zodpovědný za sběr dat** – úlohu tohoto subjektu bude plnit v rámci resortního statistického zjišťování **Ministerstvo dopravy**, u průřezových ekonomických ukazatelů **Český statistický úřad**. Na všech úrovni bude nutná spolupráce s krajskými a místními orgány na straně jedné a s Evropskou komisí na straně druhé.

**Monitorovací systém** bude zaměřen na plnění:

- **dlouhodobých plánů** - návazných dokumentů dopravní politiky:
  - **DOPROG** Dopravní prognóza
  - **MEFIDO** Metodika financování staveb (dlouhodobá)
  - **GEPARDI** Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury
  - **INOTECH** Strategie inovačních technologií
  - Strategie podpory dopravní obsluhy území
  - Strategie rozvoje letecké dopravy

- Strategie rozvoje železniční dopravy
- Strategie přípravy výstavby vysokorychlostních tratí
- Strategie rozvoje kombinované dopravy
- Strategie krizového řízení v dopravě
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR

**Monitorovací proces** bude zaměřen na:

- plnění politických cílů a sledování a vyhodnocování indikátorů,
- ex-ante hodnocení opatření návazných dokumentů
- aktivit spojených s veřejnými rozpočty – monitorovací proces bude mít pravidelný roční cyklus. Budou se sledovat:
  - postup plnění dopravněpolitických cílů,
  - zavádění dopravněpolitických opatření,
  - efektivnost dopravněpolitických opatření při plnění dopravně-politických cílů

#### 10.1. Indikátory v rámci Dopravní politiky

Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu

##### Zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě

- pokles/vzrůst přepravní náročnosti hospodářství (index v % ukazatele tkm/1000 Kč HDP)
  - L: index 2010/2005 – 0,90; 2013/2005 – 0,85
  - T: trvalý pokles na úroveň hodnoty EU 15
- počet veřejných logistických center
  - L: k roku 2010 zahájení přípravy 3 VLC nadnárodního významu
  - L: k roku 2013 zkušební provoz 3 VLC nadnárodního významu a zahájení přípravy 4 VLC regionálního významu
- podíl logistických center napojených na železniční dopravu (%)
  - L: do roku 2013 napojení nejméně 33 % neveřejných logistických kapacit na železniční dopravu (v závislosti na technologii připojením na vlečku nebo pomocí vhodné technologie kombinované přepravy)
  - T: maximální možné zapojení železniční dopravy
- podíl logistických center napojených na vodní dopravu (%)
  - L: do roku 2013 napojení nejméně 5 % neveřejných logistických kapacit na železniční dopravu (v závislosti na technologii připojením na vlečku nebo pomocí vhodné technologie kombinované přepravy)
  - T: využití existujících vodních cest

##### Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele

- počet km silnic s výkonovým zpoplatněním (km)
  - L: k roku 2007 bude zavedeno zpoplatnění na cca 1 000 km dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy, k roku 2013 na cca 2 500 km
- podíl škod z nehodových událostí krytých pojistěním (poměr celkové škody z nehodových událostí včetně externích v poměru k vybranému pojistnému v %)
  - L: k roku 2010 pokles o 5 %, k roku 2013 pokles o 10 %
  - T: klesající
- počet dovezených vozidel starších deseti let
  - L: k roku 2010 pokles o 5 %, k roku 2010 o 10 %
  - T: klesající
- počet dovezených vozidel starších pěti let
  - L: k roku 2010 stagnace, k roku 2010 pokles o 5 %
  - T: stagnace do roku 2010, dále mírný pokles
- emise skleníkových plynů pocházejících z dopravy v členění na fosilní zdroje a zdroje z biomasy
  - L: k roku 2010 stagnace, k roku 2013 pokles o 5 %
  - T: do roku 2010 zastavení nárůstu a zahájení sestupného trendu

- emise oxidu siřičitého z dopravy
  - L: k roku 2010 pokles o 3 %, k roku 2013 pokles o 5 %
  - T: pokles
- emise oxidů dusíku z dopravy
  - L: k roku 2010 stagnace, k roku 2013 pokles o 5 %
  - T: do roku 2010 zastavení nárůstu a zahájení sestupného trendu
- podíl motorových vozidel vybavených katalyzátorem (%)
  - L: do roku 2013 dosažení 99% vybavenosti
  - T: zvýšení podílu
- podíl obyvatel vystavených nadměrnému hluku z dopravy (%)
  - L: do roku 2010 pokles o 50 %, do roku 2013 o 100 %
  - T: snižování počtu postižených obyvatel, do roku 2013 dořešení problému.
- Podíl obyvatel vystavených nadlimitním hodnotám troposférického ozónu (%)
  - L: do roku 2010 pokles o 10 %, do roku 2013 o 20 %
  - T: pokles
- Podíl obyvatel vystavených nadlimitním hodnotám suspendovaných částic velikostní frakce PM<sub>10</sub> (%)
  - L: do roku 2010 pokles o 20 %, do roku 2013 o 50 %
  - T: pokles
- počet km silničních komunikací vybavených telematickými systémy pomáhající řešit problém kongescí
  - L: do roku 2010 vybavení nejzatíženějších úseků dálnice D1, do roku 2013 na nejzatíženějších úsecích sítě dálnic a rychlostních silnic a víceproudých městských komunikacích v Praze, Brně a Ostravě

#### **Zkvalitnění přepravní práce v osobní dopravě**

#### **Zkvalitnění přepravní práce v nákladní dopravě**

- podíl obyvatel bydlících na území, které je zapojeno do IDS
  - L: 70 % do roku 2010, 90 % do roku 2013
  - T: vznášející
- podíl obcí zapojených do systémů IDS
  - L: do roku 2010 nejméně 30 %, do roku 2013 nejméně 50 %
  - T: vznášející
- podíl přepravních výkonů veřejné hromadné dopravy a individuální automobilové dopravy v krajských městech (%)
  - L: po celé období udržení stavu z roku 2005
  - T: stagnace
- podíl výkonů drážní dopravy a autobusové dopravy ve veřejné hromadné dopravě.
  - L: v souvislosti se zaváděním systému hromadné dopravy založeném na páteřních a rozvozových linkách: do roku 2013 zvýšení podílu drážní dopravy mimo MHD ze 40 na 45 % a z 62 % na 65 % v MHD
  - T: růst podílu drážní dopravy
- % HDP věnované na úhradu vyrovnávacích plateb v dopravě pro dopravní obslužnost
  - L: do roku 2010 dosažení úrovně 0,9 % HDP, do roku 2013 na 1 % HDP
  - T: mírný nárůst
- výkony železniční dopravy v nákladní dopravě
  - L: do roku 2010 zastavení klesajícího trendu, do roku 2013 dosažení úrovně roku 2005
  - T: zastavení poklesu a postupný návrat na současné hodnoty
- výkony kombinovaných přeprav v nákladní dopravě
  - T: do roku 2013 udržení současného tempa růstu přepravního objemu a přepravních výkonů nedoprovázené kombinované přepravě
- výkony ve vnitrozemské vodní dopravě v tkm
  - L: do roku 2010 zvýšení o 100 %, do roku 2015 o 150 %.
  - T: rychlé zastavení poklesu a přechod k růstu

#### **Transformace železničního sektoru**

- podíl výkonů v osobní železniční dopravě jiných dopravců než ČD, a.s.
  - L: do roku 2013 dosažení podílu 10 % s cílem dosáhnout hodnoty více než 33 % z důvodů zajištění konkurenčního prostředí
  - T: posílení významu dalších dopravců
- podíl výkonů v nákladní železniční dopravě jiných dopravců než ČD, a.s.

- L: do roku 2013 dosažení podílu 20 % s cílem dosáhnout hodnoty více než 33 % z důvodů zajištění konkurenčního prostředí
  - T: posílení významu dalších dopravců
- průměrná doba pobytu nákladního vlaku v hraničních přechodech (min)
  - do roku 2013 z technických důvodů o minut

### **Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele**

- podíl v počtu spojů veřejné linkové dopravy provozovaných v režimu závazku veřejné služby na základě výběrového řízení
  - L: do roku 2013 50 %

### Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

#### **Údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury**

- % HDP věnované na údržbu dopravní infrastruktury
  - T: dosáhnout úrovně 0,7 % HDP
- podíl délky silnic I. třídy v normovém stavu
  - L: do roku 2013 bude 75 % silnic I. třídy upraveno do normového stavu
- podíl délky kolejové infrastruktury v normovém stavu
  - L: do roku 2013 bude 70 % železničních tratí upraveno do normového stavu (vč. žel. spodku, svršku a zabezpečovacího zařízení)
- počet plavebních dní v roce na labsko-vltavské vodní cestě
  - L: do roku 2013 345 dní v roce

#### **Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury**

- podíl investic do dopravní infrastruktury k ochraně životního prostředí
  - T: dosáhnout úrovně 1,8 % HDP
- poměr dokončených železničních koridorů a délky dálnic a rychlostních silnic (počet realizovaných spojnic mezi centry urbanizačních oblastí mezinárodního významu navzájem a mezi centry urbanizačních oblastí národního významu a nejbližšími centry urbanizačních oblastí mezinárodního významu na území ČR)
  - L: do roku 2013 zahájení realizace všech uvedených spojnic u obou druhů dopravní infrastruktury
- počet obcí ležících na trasách silnic I. třídy s nevhovujícími parametry průtahu intravilánem
  - L: do roku 2010 pokles o 40 %, do roku 2013 o 75 %
- délka cyklistických stezek pro cyklistickou dopravu separovanou od motorové dopravy, pěšího provozu a in-line tras
  - L: do roku 2010 nárůst o 30 %, do roku 2013 o 50 %
- Celková výměra dopravou nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než 100 km<sup>2</sup> (km<sup>2</sup>) (*limity fragmentace jsou silnice s intenzitou dopravy vyšší než 1000 vozidel/den a vícekolejně železniční tratě*)
  - L:
- Celková délka úseků dálnic neprostupných pro velké savce (km)
  - L:

### Zajištění financování v dopravním sektoru

#### **Optimalizace úhrad za veřejné služby**

- počet Kč z veřejných rozpočtů na úhradu služeb ve veřejném zájmu na 1000 oskm ve veřejné linkové dopravě
  - L: do roku 2013 zachování stavu z roku 2005 u autobusové dopravy (ve stálých cenách)
  - T: konstantní
- počet Kč z veřejných rozpočtů na úhradu služeb ve veřejném zájmu na 1000 oskm v železniční dopravě
  - L: do roku 2010 pokles o 10 % (ve stálých cenách), do roku 2013 pokles o 15 %
  - T: mírný pokles
- počet Kč z veřejných rozpočtů na úhradu služeb ve veřejném zájmu na 1000 oskm v městské hromadné dopravě

- L: do roku 2010 pokles o 10 % (ve stálých cenách) u drážní dopravy a zachování stavu z roku 2010 u autobusové dopravy (měřeno u obou druhů dopravy zvlášť)
- L: do roku 2013 pokles o 15 % (ve stálých cenách) u drážní dopravy a zachování stavu z roku 2010 u autobusové dopravy (měřeno u obou druhů dopravy zvlášť)

### **Zajištění financování dopravní infrastruktury**

- Využití Fondu soudržnosti a ERDF na financování dopravní infrastruktury
  - L: využít 100 % z nabídnuté částky pro programové období 2007 - 2013
- Využití soukromého kapitálu na financování dopravní infrastruktury
  - L: do roku 2010 realizovat alespoň jeden pilotní projekt financovaný formou PPP

### **Financování obnovy dopravních prostředků**

- počet autobusů pořízených s veřejnou podporou
  - L: na obnovu autobusů bude do roku 2010 věnováno z kapitoly MD 400 mil. Kč ročně, po roce 2010 do roku 2013 500 mil Kč ročně ve stálých cenách roku 2005
- průměrné stáří autobusů v dopravě v rámci služeb ve veřejném zájmu
  - L: do roku 2010 pokles podílu autobusů starších 10 let pod 40 %, do roku 2013 pod 25 %
  - T: snižování průměrného stáří vozidel
- podíl nízkopodlažních autobusů v dopravě v rámci služeb ve veřejném zájmu
  - L: do roku 2010 překročí podíl nízkopodlažních autobusů v příměstské a městské dopravě 50 %, do roku 2013 75 %
  - T: zvyšování podílu vozidel s lepší dostupností
- podíl autobusů na zemní plyn v dopravě v rámci služeb ve veřejném zájmu
  - L: podíl autobusů na zemní plyn dosáhne v r. 2010 alespoň hodnoty 5 %, do roku 2013 10 %
  - T: zvyšování podílu autobusů na zemní plyn
- průměrné stáří vozidel elektrické trakce v MHD
  - L: snížení průměrného stáří do roku 2013 u trolejbusů na 10 let, u tramvají na 12 let, u metra 6 let
  - T: snižování průměrného stáří vozidel
- počet vozů v železniční dopravě pořízených s veřejnou podporou
  - L: na obnovu autobusů bude do roku 2010 věnováno z kapitoly MD 400 mil. Kč ročně, po roce 2010 do roku 2013 500 mil Kč ročně
- průměrné stáří vozidel pro osobní dopravu v železniční dopravě
  - L: Snížení průměrného stáří do roku 2013 u železničních osobních vozů na 13 let
  - T: snižování průměrného stáří vozů

### **Financování výzkumu a vývoje**

- výdaje na vědu a výzkum (mld Kč v paritě kupní síly; % HDP)
  - L: do roku 2013 postupně navýšovat výdaje na výzkum a vývoj v resortu dopravy na úrovni běžnou v EU 15
  - T: růst výdajů na výzkum a vývoj

### Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy

#### **Vnitřní bezpečnost dopravy**

- vývoj nehodovosti (počet usmrcených, zraněných s apalickým syndromem, těžce zraněných, hmotné škody)
  - L: snížení počtu usmrcených do roku 2013 nejméně o 50 %
  - T: rychlý pokles
- počet nehod s nebezpečným zbožím
  - L: Snížení následků nehod s nebezpečným zbožím do roku 2013 o 50 %.
  - T: pokles
- podíl železniční sítě bez traťového zabezpečovacího zařízení (telefonické dorozumívání)
  - L: Do roku 2013 zavedení zabezpečovacího zařízení na všech tratích celostátní sítě

#### **Vnější bezpečnost dopravy**

- vývoj kriminality ve veřejné osobní dopravě

- T: snižování kriminality v souladu s programy resortu Ministerstva vnitra

#### Podpora rozvoje dopravy v regionech

Tato priorita je metodickým pokynem pro tvorbu regionálních a obecních dopravně-politických dokumentů. Není proto pro ni zpracován soubor indikátorů.

Část uvedených indikátorů bude možné využít k vyhodnocení trendů v oblasti dopravy a k vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky a jejího podílu na dosažení stanovených cílů. Část uvedených indikátorů bude možné využít k vyhodnocení vlivu realizace Dopravní politiky na životní prostředí (barevně označené indikátory). Doporučujeme na základě realizovaných projektů v rámci Dopravní politiky následně vyhodnotit relevanci jednotlivých indikátorů a navrhnut doplnění a jejich aktualizaci.

#### **10.2. Indikátory vlivů Dopravní politiky na životní prostředí**

Indikátory vlivů Dopravní politiky na životní prostředí vycházejí z referenčních cílů ochrany životního prostředí. Stanovené indikátory umožní sledovat, zda Dopravní politika má pozitivní vliv na životní prostředí a zda napomáhá naplňování očekávaných trendů vývoje v oblasti dopravy. Zároveň však jsou navržené indikátory vztaženy ke stanoveným environmentálním kritériím pro výběr projektů. Tento vztah je založen na předpokladu, že v rámci sledování těchto indikátorů na úrovni České republiky nelze dopady a zlepšení v důsledku implementace Dopravní politiky odlišit od jiných intervencí. Je tedy nutné sledovat vlivy na stanovené indikátory u jednotlivých projektů (na základě stanovených environmentálních kritérií) a jejich summarizací tak stanovit celkový vliv Dopravní politiky na životní prostředí.

Indikátory Dopravní politiky doporučujeme doplnit o následující (barevně označené indikátory):

#### **Indikátory sledování vlivu Dopravní politiky na životní prostředí:**

##### **Životní prostředí**

- emise skleníkových plynů (emise CO<sub>2</sub> ekv, CH<sub>4</sub>)
- emise SO<sub>2</sub>
- emise NO<sub>x</sub>
- emise CO
- emise NH<sub>3</sub>
- emise VOC
- emise PAU
- emise těžkých kovů
- emise PM<sub>10</sub>, PM 2,5
- emise látek poškozujících ozónovou vrstvu
- zábor půdy – greenfields
- zábor půdy –brownfields
- fragmentace krajiny
- využití alternativních zdrojů paliv
- spotřeba energie
- emise hluku do venkovního prostředí
- informovanost občanů o vlivu dopravy na životní prostředí a zdraví
- environmentální výchova, vzdělávání a osvěta v oblasti dopravy

#### **10.3. Systém sledování vlivů implementace Dopravní politiky na životní prostředí**

V rámci pravidelného hodnocení plnění Dopravní politiky musí být prováděno sledování vlivů jeho realizace včetně vlivů na životní prostředí vzhledem k povinnosti z §10h zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví). Ministerstvo dopravy bude povinno zajistit sledování a rozbor vlivů schválené Dopravní politiky na životní prostředí a veřejné zdraví. Pokud bude zjištěno, že provádění Dopravní politiky má závažné negativní vlivy na životní prostředí nebo veřejné zdraví, bude předkladatel povinen zajistit přijetí opatření k odvrácení

nebo zmírnění takových vlivů a informovat o tom Ministerstvo životního prostředí a dotčené správní úřady a současně rozhodnout o změně Dopravní politiky.

Pro zajištění systému sledování skutečných vlivů koncepce na životní prostředí v rámci její implementace (monitoring) a zajištění dostupnosti výsledků monitoringu navrhuje SEA tým následující aktivity:

1. Realizovat navržený systém pro výběr projektů (**viz kapitola 12**), tj. při navrhování a schvalování projektů hodnotit všechny projekty pomocí navržených environmentálních kritérií a k realizaci doporučit ty projekty, které budou z hlediska životního prostředí nejpřijatelnější.
2. Vytvořit www stránky pro Dopravní politiku – resp. použít stávající a aktualizovat je. Na těchto stránkách pravidelně zveřejňovat informace o průběhu implementace Dopravní politiky, tj. o navrhovaných, vybraných a realizovaných projektech, včetně jejich hodnocení dle environmentálních kritérií, a informovat o tom, jak byly splněny stanovené podmínky realizace.
3. Pravidelně (např. jedenkrát ročně) vyhodnocovat celkový vliv implementace Dopravní politiky na životní prostředí, tj. sumarizovat výsledky environmentálního hodnocení projektů schválených v rámci výběrových řízení a tuto souhrnnou zprávu uveřejňovat. Na základě této zprávy pak případně navrhnut aktualizaci Dopravní politiky (zejména v případě, kdy budou zjištěny významné negativní vlivy Dopravní politiky na životní prostředí).

## **11. Popis plánovaných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů zjištěných při provádění koncepce.**

Předkládaná Dopravní politika nenavrhuje přímo popis plánovaných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů při realizaci koncepce. Navrhoje v rámci svých opatření některá opatření, která povedou ke snížení vlivu na životní prostředí.

SEA zpracovatel v rámci vyhodnocení vlivů navržených cílů a opatření Dopravní politiky pomocí referenčních cílů navrhl úpravy (reformulace, vypuštění, doplnění) Dopravní politiky (**viz kapitola č. 7**).

## **12. Stanovení indikátorů (kritérií) pro výběr projektu.**

Kritéria pro výběr projektů vycházejí z indikátorů vlivů Dopravní politiky na životní prostředí. Hodnocení projektů dle navržených kritérií by mělo být prováděno jako nedílná součást rozhodování o schválení realizace nebo udělení finanční dotace konkrétnímu projektu v rámci Dopravní politiky. Na základě hodnocení projektů dle environmentálních kritérií by měly být následně schváleny či doporučeny k realizaci ty projekty, které budou hodnoceny jako nejpříznivější z hlediska životního prostředí.

Hodnocení dle navržených environmentálních kritérií provádí předkladatel projektu, následně příslušným odbor Ministerstva dopravy, který bude zodpovědný za přidělení finanční dotace nebo za povolení projektu v rámci Dopravní politiky provede jeho kontrolu a na základě hodnocení doporučí/nedoporučí projekt ke schválení nebo navrhne jeho úpravy. Při realizaci projektu by měla být prováděna kontrola dodržování a naplňování uvedených kritérií. Jejich nedodržení v průběhu realizace projektu může vést ke změně rozhodnutí o přidělení finančních prostředků na daný projekt.

Hodnocení projektu z hlediska životního prostředí se provádí formou slovního hodnocení, tj. projekt *zvyšuje/snižuje* např. emise skleníkových plynů. V případě, že kritérium není pro projekt relevantní do hodnocení se toto kritérium nezahrne.

**Hodnocení projektu z hlediska životního prostředí**

Název projektu:

Je nutné posouzení vlivů projektu na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění?

- ANO
- NE

Je nutné posouzení vlivů projektu dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění?

- ANO
- NE

(Pozn.: tyto údaje jsou pouze informativní a neslouží k hodnocení projektu)

Ukazatele pro hodnocení projektu	Jaký je vliv projektu na daný ukazatel? <i>(pokud lze, uvedte kvantitativní údaje)</i>	Zdůvodnění hodnocení
<b>Životní prostředí:</b>		
1. emise skleníkových plynů (emise CO <sub>2</sub> ekv., CH <sub>4</sub> )		
2. emise SO <sub>2</sub>		
3. emise NO <sub>x</sub>		
4. emise CO		
5. emise NH <sub>3</sub>		
6. emise VOC		
7. emise PAU		
8. emise PM <sub>10,PM2,5</sub>		
9. emise těžkých kovů		
10. emise látek poškozujících ozónovou vrstvu		
11. zábor půdy – greenfields		
12. zábor půdy - brownfields		
13. fragmentace krajiny		
14. využití alternativních paliv		
15. spotřeba energie		
16. emise hluku do venkovního prostředí		
17. informovanost občanů o vlivu projektu na životní prostředí a veřejné zdraví		
18. environmentální výchova, vzdělávání a osvěta v oblasti dopravy		
<b>Závěrečné hodnocení projektu z hlediska životního prostředí:</b>		
<b>Další podmínky a doporučení pro realizaci projektu:</b>		

## 13. Vlivy koncepce na veřejné zdraví.

V současné době neexistuje metodika pro hodnocení vlivů na veřejné zdraví (tzv. HIA, z anglického názvu Health Impact Assessment) u strategických dokumentů na národní ani mezinárodní úrovni. Tato problematika je diskutována a jsou připravována první metodická doporučení v rámci tzv. SEA Protokolu EHK OSN a WHO.

Současný trend hodnocení vlivů na veřejné zdraví směruje k hodnocení tzv. determinant, tedy určujících faktorů. Zatímco v minulosti se vyzdvihovaly a přednostně popisovaly determinanty fyzikální (např. hluk, záření), chemické (čistota ovzduší, kvalita potravin) a výjimečně i biologické (alimentární nákazy aj.), je v současnosti zcela jasné, že sociální, ekonomické a kulturní determinanty jsou mnohdy silnější než původně uvažované a tradované.<sup>5</sup>

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví by mělo být prováděno především na základě monitoringu zdravotního stavu obyvatelstva a na základě dalších monitorování pomocí např. ekonomických, demografických, bezpečnostních a environmentálních ukazatelů.

### 11.1. Znečištění sledovaných složek životního prostředí

Viz kapitola č. 3. 2 - Základní charakteristiky životního prostředí v oblastech, které by mohly být provedením koncepce významně zasaženy.

#### 11.1.1. Olovo

Nejvýznamnějším plošným zdrojem olova do prostředí bylo spalování alkylovaného olova v benzinech, které se tak dostalo přes ovzduší do všech komponent životního prostředí.

Účinky olova při vyšších expozicích (resp. při vyšších hladinách olova v krvi od cca 150–200 µg/l) jsou víceméně známy: inhibice některých enzymů, účinky na krvetvorbu, neurologické účinky, poškození funkce ledvin apod. Účinky při chronické expozici nízkým koncentracím ze životního prostředí byly popsány zejména u dětí, kde byl prokázán vliv na neurobehaviorální funkce. Byly rovněž pozorovány účinky na výši krevního tlaku a na kvalitu sluchu. Důkaz o karcinogenitě olova pro člověka není dostatečný.

Hladiny olova v krvi jsou dobrým ukazatelem současné a nedávné zátěže olovem z prostředí (vzhledem k relativně krátkému poločasu olova v organismu 28–36 dní). Hematologické ani neurologické účinky pravděpodobně nelze očekávat u dospělých v hladinách pod 200 µg/l. U dětí však byly některými studiemi prokázány účinky na centrální nervový systém (kognitivní deficit, poškození sluchu), již při hodnotách kolem 100–150 µg/l. Dolní mez tohoto rozpětí je proto považována jako hraniční přijatelná a to pro děti i dospělé. Aby byla zajištěna maximální hladina 100 µg/l alespoň u 98 % populace, hodnota mediánu koncentrace (50%ního kvantilu) by neměla přesáhnout 54 µg/l krve.

Obsah olova v krvi dospělé české populace se pohybuje od roku 1996 na stabilní hodnotě mediánu kolem 40–50 µg/l krve, (WHO uvádí obvyklé hodnoty 10–30 µg/l), 90 % populace má hodnotu do 80 µg/l. U dětí se medián hladiny olova v krvi pohyboval od roku 1996 do výše 40 µg/l, 90 % dětí mělo zjištěnou koncentraci pod 60 µg/l. Jedná se o děti školního věku, kde se již projevuje postupné klesání hladin olova oproti věku kolem dvou let, kdy obecně dochází k maximu přívodu olova do organismu a tedy k maximálním hladinám olova v krvi. Navržené referenční hodnoty pro českou populaci na základě výsledků monitoringu v období 1996–2000 jsou 95 µg/l pro muže, 80 µg/l pro ženy a 60 µg/l pro děti.

<sup>5</sup> Zpravodaj Státního zdravotního ústavu, březen 2004, Ročník XI, č. 1, SEA - Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí, MUDr. Jaroslav Volf, Ph.D., SZÚ Praha

Dobrým biomarkerem expozice olovu v raném dětství jsou mléčné zuby. Medián koncentrace olova v mléčných zubech dětí ze čtyř měst ČR činil v roce 2000 1,39 µg/g (0,4 až 18,6 µg/g), což se neliší ani od výsledků předchozích let monitorování, ani od publikovaných údajů o evropské populaci.

### 11.1.2. Znečištění ovzduší polétavým prachem a jeho negativní účinky na lidské zdraví

Zdroj: MUDr Miroslav Šuta, rešerše

Jako polétavý prach jsou označovány tuhé částice unášené vzduchem, které se liší jak svou velikostí, tak chemickým složením i původem. Ze značné variability vlastností polétavého prachu plyne také obtížnost hodnocení jeho vlivu na zdraví člověka. Přesto je výzkumu zdravotních účinků polétavého prachu (ten je i významným indikátorem znečištění ovzduší) věnována značná pozornost vědců na celém světě už po řadu desetiletí.

Pro stanovení zdravotních rizik (ale i pro zavedení případných regulačních opatření) je klíčové zjistit, jak nebezpečný je z hlediska zdraví člověka prach jistého složení či z konkrétního zdroje.

Z dostupných epidemiologických studií vyplývá, že pozornost je třeba soustředit zejména na procesy spalování (např. kotelny, teplárny, elektrárny, hutě, spalovny odpadů, automobily, letadla, domácí topeníště). K podobnému závěru došly i toxikologické studie, které u polétavého prachu unikajícího ze spalovacích procesů prokázaly vyšší toxickej potenciál. Částice prachu vznikající spalováním mají relativně velký povrch a obvykle obsahují řadu těžkých kovů a/nebo nebezpečných organických sloučenin (např. aromatických uhlovodíků). **Některé studie zaměřené na specifické zdroje znečištění prokázaly, že emise z dopravy mají jednoznačnou souvislost s nepříznivými vlivy na zdraví<sup>ii</sup>. Jako zvláště nebezpečné pak byly vyhodnoceny prachové částice unikající z dieselových motorů<sup>iii, iv</sup>.**

Toto zjištění je velice významné i z praktického hlediska. V posledních letech roste v Evropě i v České republice podíl automobilové dopravy na znečištění ovzduší. A to i v hustě obývaných oblastech včetně center velkých měst. Významně se zvyšuje objem nákladní automobilové dopravy (včetně tranzitní), což vzhledem k poloze České republiky uprostřed Evropské unie představuje do budoucna vážnou hrozbu. Navíc roste množství dieselových motorů v osobních automobilech, přičemž jejich výrobci a prodejci vynakládají značné sumy na reklamu, která podporuje zvyšování prodeje vozů s dieselovými motory. Veřejnost ani zodpovědní politici si při tom mnohdy neuvědomují, že vozy s dieselovými motory na rozdíl od klasických „benzínových“ automobilů nejsou vybaveny tzv. trojcestným katalyzátorem pro snížení množství škodlivin ve výfukovýchplynech.

Jiné složky polétavého prachu jako jsou soli (chloridy, sulfáty, dusičnaný) či křemičitanové jíly jsou podle laboratorních analýz mnohem méně toxicke. Experimentální studie doposud ani neprokázaly, zda sulfáty, dusičnaný či mořská sůl jsou škodlivé koncentracích běžně se vyskytujících v prostředí.

Zatím bohužel není možné kvantitativně stanovit, jak velký je podíl jednotlivých spalovacích procesů či jednotlivých druhů prachových částic na expozici polétavému prachu a na jeho zdravotních rizicích pro člověka. Zatím ani není možno s jistotou stanovit, které chemické součásti prachu jsou odpovědný za negativní účinek na zdraví člověka. Přesto WHO považuje za racionální soustředit úsilí na ty zdroje prachu a jeho komponenty, které se ukázaly jako zvláště podstatné, například emise dieselových motorů<sup>v</sup>.

Zjednodušeně řečeno, může být velmi podstatný rozdíl ve zdravotním účinku rozdílných druhů prachu. Není jedno jestli jste vdechli při procházce přírodotu větrem zvřízenou a obroušenou zrníčka půdy ze zoraného pole nebo jestli jste se nadýchali na Václavském náměstí v centru Prahy drobných saziček z dieselových motorů z tisíců automobilů řícících se po severojižní magistrále.

Polétavému prachu je člověk vystaven zejména vdechováním znečištěného ovzduší. Ukládání částic v dýchacím ústrojí je závislé jak na jejich velikosti, tak i na způsobu dýchání. Obvykle jsou za polétavý prach považovány částečky menší než 10 mikrometrů a jejich obsah v ovzduší se vyjadřuje jako hodnota PM<sub>10</sub>. Předpokládá se, že částečky nad 10 mikrometrů jsou při běžném povrchovém dýchání nosem zachycovány na sliznici dutiny nosní.

Částečky v rozsahu 5-10 mikrometrů se usazují v jemných dýchacích cestách. S rostoucí hloubkou dýchaní roste množství větších částic strhávaných proudem vzduchu do hlubších partií respiračního traktu<sup>vii</sup>.

V poslední době je speciální pozornost věnována jemné frakci polétavého prachu, kterou označujeme jako PM<sub>2,5</sub> (částice s největším rozměrem nepřesahujícím 2,5 mikrometru), přičemž mnoho vědeckých prací prokazuje její závažný vliv na zdraví člověka (růst úmrtnosti a nárůst akutních hospitalizací pacientů pro srdečně-cévní a dýchací potíže). U „hrubej“ frakce polétavého prachu, za kterou jsou obvykle považovány částečky s největším rozměrem 2,5-10 mikrometrů (PM<sub>2,5-10</sub>), je prokázán vliv na množství akutních hospitalizací pro respirační potíže, ale jejich vliv na úmrtnost zatím není zcela zřejmý<sup>viii</sup>.

WHO přesto doporučuje usilovat o snížení emisí obou frakcí polétavého prachu. Zatím jsou obě frakce vyhodnocovány a regulovány společně, neboť se převážně pracuje s hodnotou PM<sub>10</sub>. Nicméně obě frakce pocházejí z různých zdrojů, mohou mít různé účinky a z koncentrace jedné frakce nelze odvodit velikost frakce druhé, a proto WHO doporučuje vyhodnocovat a regulovat obě frakce odděleně. Dále doporučuje, aby při hodnocení účinků prachu na zdraví člověka a při regulaci znečištění ovzduší byl ukazatel velikosti prachových částic postupně nahrazen či doplněn ukazateli odvozenými z chemického složení polétavého prachu.

Nejnovější studie WHO<sup>viii</sup> shrnula v roce 2004 vlivy polétavého prachu na lidské zdraví. Účinky krátkodobého vystavení polétavému prachu byly zdokumentovány ohromným počtem studií z Evropy i z dalších světadílů. Výzkumy přinesly množství dat prokazujících například úmrtí v důsledku krátkodobých vystavení prachu nebo zvýšení počtu nemocničních příjmů (hospitalizací) spojených se srdečně-cévními a dýchacími obtížemi. **WHO ale došla k závěru, že pro zdraví lidí mají nesrovnatelně větší význam dlouhodobé účinky působení polétavého prachu.**

### **Souhrn prokázaných zdravotních vlivů polétavého prachu**

#### **Zdravotní vlivy krátkodobé expozice:**

- zvýšení počtu zánětlivých onemocnění plic
- nepříznivé účinky na kardiovaskulární systém
- zvýšení spotřeby léčiv
- zvýšení počtu hospitalizací
- zvýšení úmrtnosti

#### **Zdravotní vlivy dlouhodobé expozice:**

- snížení plicních funkcí u dětí i dospělých
- růst onemocnění dolních cest dýchacích
- zvýšení počtu chronických obstrukčních onemocnění plic
- snížení předpokládané délky dožití (převážně v důsledku úmrtnosti na srdečně-cévní a plicní onemocnění)

Experti WHO doporučují, aby místo v minulosti běžného stanovování limitních koncentrací znečištění byla používána závislost mezi koncentrací, které jsou obyvatelé vystavení, a reakcí organismu, která může být různá u odlišných skupin obyvatel. Obdobná koncepce „bezprahového účinku“ škodlivin je běžně užívána pro hodnocení rizika onemocnění rakovinou, kde pro vystavení karcinogenu (látce vyvolávající rakovinu) je počítána pravděpodobnost onemocnění, jež klesá s velikostí expozice. **Avšak žádná hodnota není považována za „bezpečnou“, tedy s nulovým negativním účinkem.** WHO nyní i pro polétavý prach považuje podobnou závislost mezi expozicí a účinkem za pravdivější a realističejší informaci pro přijímání opatření k omezení nežádoucích vlivů znečištění ovzduší na zdraví člověka než pohodlné spoléhání na „bezpečné“ koncentrace.

Z nejnovějších výzkumů vyvozuje WHO, že v Evropě (i v České republice) dnes běžné koncentrace polétavého prachu představují značné riziko pro lidské zdraví. Proto WHO doporučuje intenzivně pracovat na snižování úrovně znečištění ovzduší, které bude mít podstatný dopad na zlepšení zdraví lidí. A to dokonce i v oblastech, kde je znečištění silně pod hranicí pro polétavý prach stanovenou Evropskou unií.

Současné normy pro kvalitu ovzduší jsou do značné míry založeny na konceptu „limitní hodnoty“, pod kterou se nepředpokládalo významné ovlivnění zdraví lidí. WHO však došla k závěru, že pro polétavý prach není žádný takový práh průkazný a očekává proto významné dopady na zdraví lidí i v případech, kdy limitní hodnota není překročena. A to včetně výrazného zkrácení průměrné délky života.

**Z toho WHO též vyvozuje, že snižování koncentrací znečišťujících látek i pod hodnotami stanovený současnými normami bude mít za následek zlepšení zdravotního stavu obyvatel. Převedeno do každodenní praxe to naopak znamená, že ke zhoršení zdravotního stavu obyvatel v okolí může vést i v důsledku výstavby nového zdroje polétavého prachu (např. parkoviště, silnice, spalovny, elektrárny, slévárny atd.), ačkoli nedojde k překročení hygienického limitu.**

#### **11.1.3. Odhad relativního rizika poškození zdraví hlukem**

##### **Zdroj:** Zdravotní důsledky a rušivé účinky hluku

Počet osob žijících ve vybraných základních hlučných a tichých lokalitách představuje relativně malou část populace ve sledovaných městech, a proto ke zkoumání vztahů mezi hladinami hluku a zdravotním stavem a pro hodnocení zdravotních rizik poškození zdraví hlukem na větším území, byly vybrány tzv. navazující lokality, které na základní lokality těsně navazují. V těchto navazujících lokalitách není možné z kapacitních důvodů provádět úplná 24hodinová měření hluku, a proto byl pro stanovení hlučnosti použit approximativní postup.

**Celkem** ve všech městech bylo v riziku poškození zdraví vlivem nočního hluku v životním prostředí navazujících lokalit v období 1996-1997 4,7% obyvatel, v monitorovacím období 1998-1999 4,7% obyvatel, v období 2000-2001 4,6% obyvatel a v posledním hodnoceném období 2002-2003 tento odhad nebyl prováděn, protože nebyly hodnoceny navazující lokality v Praze.

**V Praze** byl odhad rizika v období 1996-1997 6,3%, v období 1998-1999 6,6% a v letech 2000-2001 6,4%. Za r. 2002 a 2003 nebyly do hodnocení z organizačních důvodů zahrnuty navazující lokality v Praze, neboť zde došlo ke změně v počtu hodnocených lokalit.

**V ostatních městech** byl odhad rizika v období 1996-1997 3,9%, v období 1998-1999 3,7%, v letech 2000-2001 3,7%. V posledním hodnoceném období 2002-2003 bylo z celkového počtu cca 42 000 obyvatel v navazujících lokalitách 16ti ostatních měst odhadnuto riziko poškození zdraví hlukem u 4,1% (cca 1720 osob), za podmínky nejméně 10letého bydlení v místě se zjištěnou hlučností. To je o 0,4% více nežli v předchozím období 2000-2001. V celkovém hodnocení nejsou zahrnuty navazující lokality v Praze, Děčíně a Kladně..

Tabulka je konkrétním vyjádřením počtu poškozených obyvatel a procentuálního nárůstu rizika v závislosti na hladinách nočního hluku ve dvoudeciblových intervalech za podmínky nejméně 10ti letého bydlení v dané lokalitě za období 2002-2003. Se zvyšující se noční hlučností se zvyšuje riziko poškození hlukem. Při hladinách 40 – 42 dB(A) je nárůst rizika 0,4%, při hladinách 70 – 72 dB(A) 11,2% ve srovnání s nulovým rizikem poškození zdraví při hladinách pod 40 dB(A).

Celkový přehled vývoje vlivu hluku na zdraví navazujících lokalit, je zřejmý z grafu. Rozdíly v relativním riziku poškození zdraví nočním hlukem v navazujících lokalitách nebyly v období let 1996 - 2003 významné.

#### **Odhad relativního rizika poškození zdraví hlukem za r. 2002 a 2003**

##### **1) Všechny oblasti**

**Celkový počet obyvatel** v navazujících lokalitách = **44 272**

**Odhad počtu postižených obyvatel** z celkového počtu = **4.2 %** = **1864**

noční hlučnost [L <sub>Aeq</sub> (dB)]	nárůst rizika v %	odhad počtu obyvatel	noční hlučnost [L <sub>Aeq</sub> (dB)]	nárůst rizika v %	odhad počtu obyvatel

<40		4 309	56-58	6,2	3 071
40-42	0,4	2 662	58-60	6,9	2 682
42-44	1,1	2 048	60-62	7,6	2 656
44-46	1,8	4 183	62-64	8,3	1 534
46-48	2,5	3 606	64-66	9,1	1 029
48-50	3,3	3 163	66-68	9,8	1 060
50-52	4,0	4 156	68-70	10,5	646
52-54	4,7	2 819	70-72	11,2	393
54-56	5,4	3 590	>72	nárůst	297

**2) Praha**

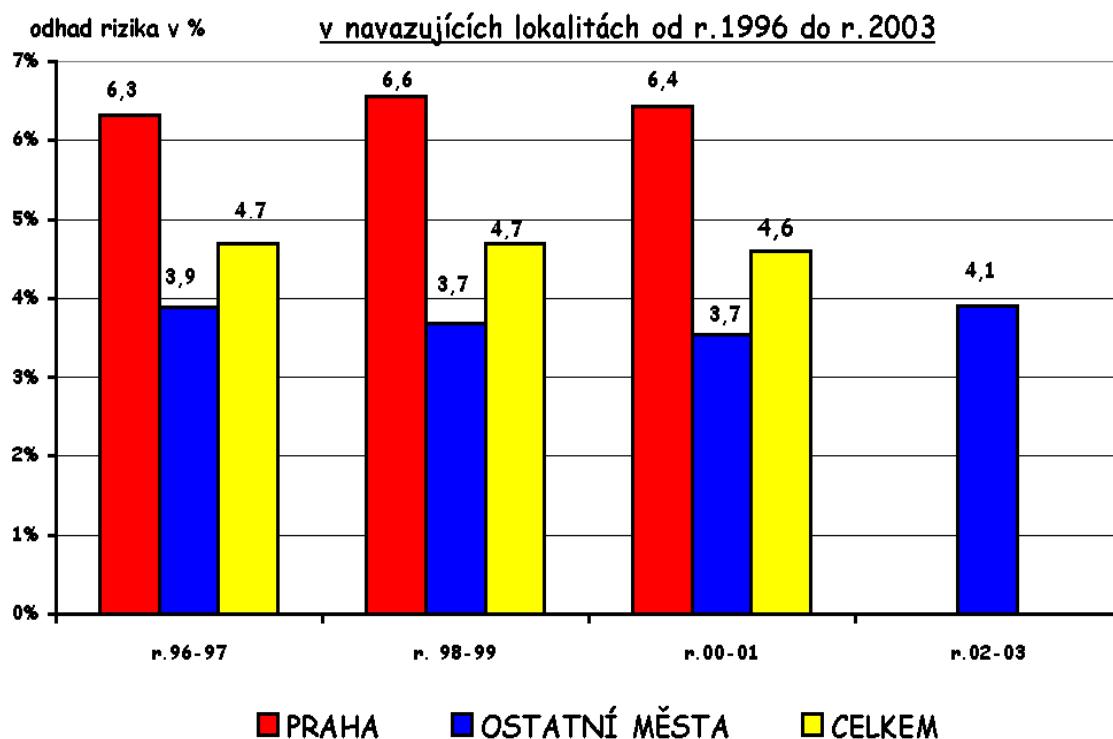
Celkový počet obyvatel v navazujících lokalitách = **2404**  
Odhad počtu postižených obyvatel z celkového počtu = **5,77 %** = **139**

noční hlučnost [L <sub>Aeq</sub> (dB)]	nárůst rizika v %	odhad počtu obyvatel	noční hlučnost [L <sub>Aeq</sub> (dB)]	nárůst rizika v %	odhad počtu obyvatel
<40		86	56-58	6,2	323
40-42	0,4	0	58-60	6,9	148
42-44	1,1	0	60-62	7,6	167
44-46	1,8	0	62-64	8,3	101
46-48	2,5	0	64-66	9,1	195
48-50	3,3	0	66-68	9,8	76
50-52	4,0	462	68-70	10,5	0
52-54	4,7	142	70-72	11,2	0
54-56	5,4	704	>72	nárůst	0

**3) Ostatní**

Celkový počet obyvatel v navazujících lokalitách = **41 868**  
Odhad počtu postižených obyvatel z celkového počtu = **4,12 %** = **1725**

noční hlučnost [L <sub>Aeq</sub> (dB)]	nárůst rizika v %	odhad počtu obyvatel	noční hlučnost [L <sub>Aeq</sub> (dB)]	nárůst rizika v %	odhad počtu obyvatel
<40		4 223	56-58	6,2	2 748
40-42	0,4	2 705	58-60	6,9	2 534
42-44	1,1	2 110	60-62	7,6	2 489
44-46	1,8	4 183	62-64	8,3	1 433
46-48	2,5	3 606	64-66	9,1	834
48-50	3,3	3 163	66-68	9,8	984
50-52	4,0	3 694	68-70	10,5	646
52-54	4,7	2 677	70-72	11,2	393
54-56	5,4	2 886	>72	nárůst	297

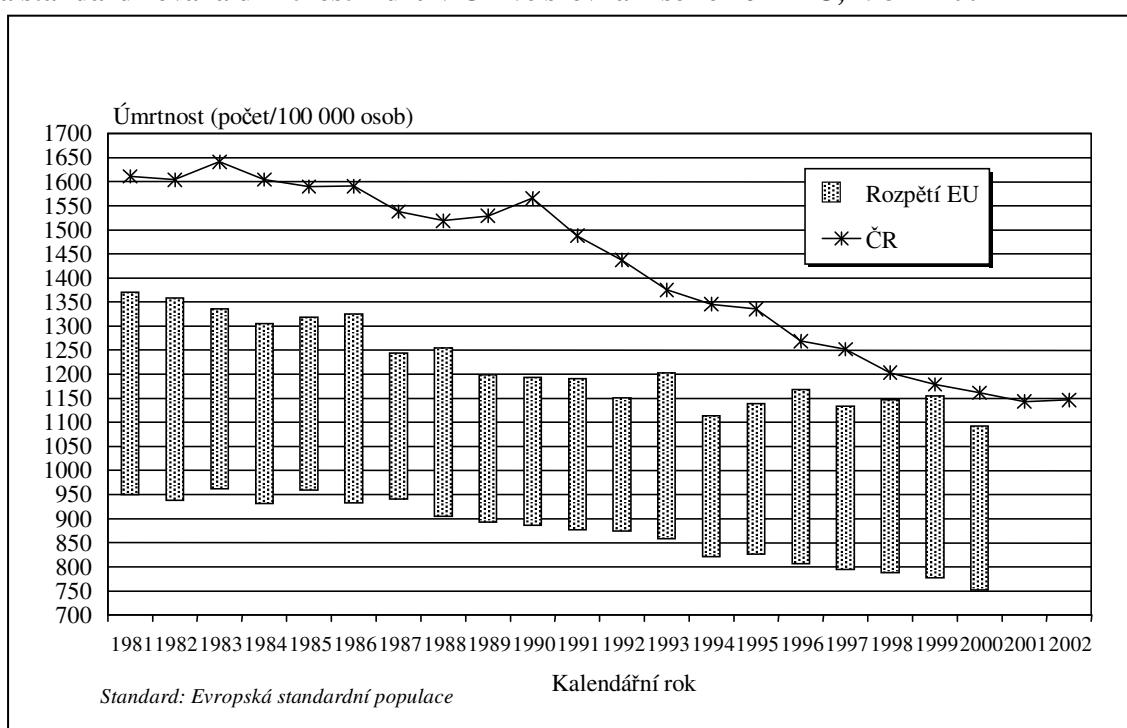
Odhad relativního rizika poškození zdraví nočním hlukem

Vliv dlouhodobé expozice různým hladinám hluku na zdravotní stav je zkoumán pravidelným dotazníkovým šetřením demografických, sociologických a zdravotních údajů obyvatel v základních monitorovaných lokalitách. Poslední zdravotní šetření bylo provedeno v roce 2002. U tzv. civilizačních nemocí a jednotlivě pro hypertenze byl opakován významný vztah mezi jejich výskytem a zjištěnou hladinou noční hlučnosti. Byl nalezen rovněž signifikantní vztah podílem lidí pociťujících obtěžování hlukem z venkovního prostředí a exaktně měřenou hlučností v základních lokalitách. Byl také zjištěn statisticky významný vztah mezi hlučností lokality a podílem osob uvádějících problémy s usínáním a kvalitou spánku.

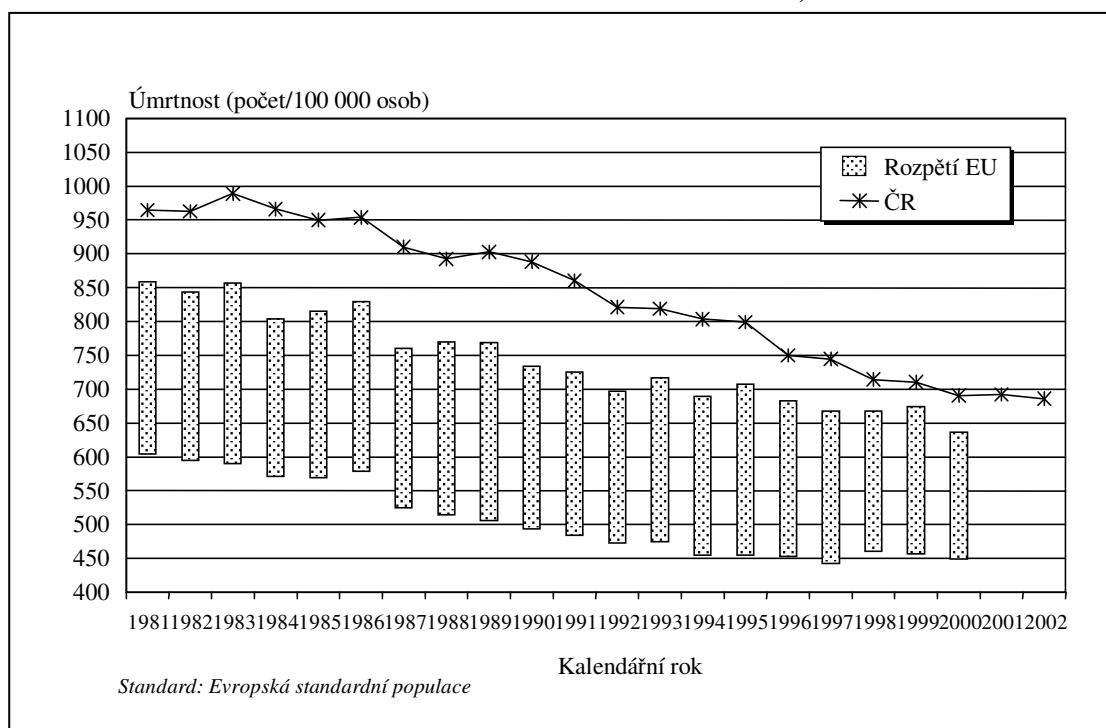
**11.2. Zdravotnická a demografická statistika**

Pro obecné dokreslení situace uvádíme celkovou úmrtnost mužů a žen naší populace ve srovnání s hodnotami zemí Evropské Unie (33) a vývoj věkového složení populace. Ukazuje se, že v prvním případě (obr. 2 a 3) dochází k významné příznivému vývoji u žen i u mužů, i když Česká republika je stále nad rozpětím zemí EU. V případě věkového složení populace (obr. 4 a 5) jsou hodnoty české populace uvnitř rozpětí EU, ale vývoj počtu osob v předprodukтивním věku v žádném případě nelze považovat za příznivý.

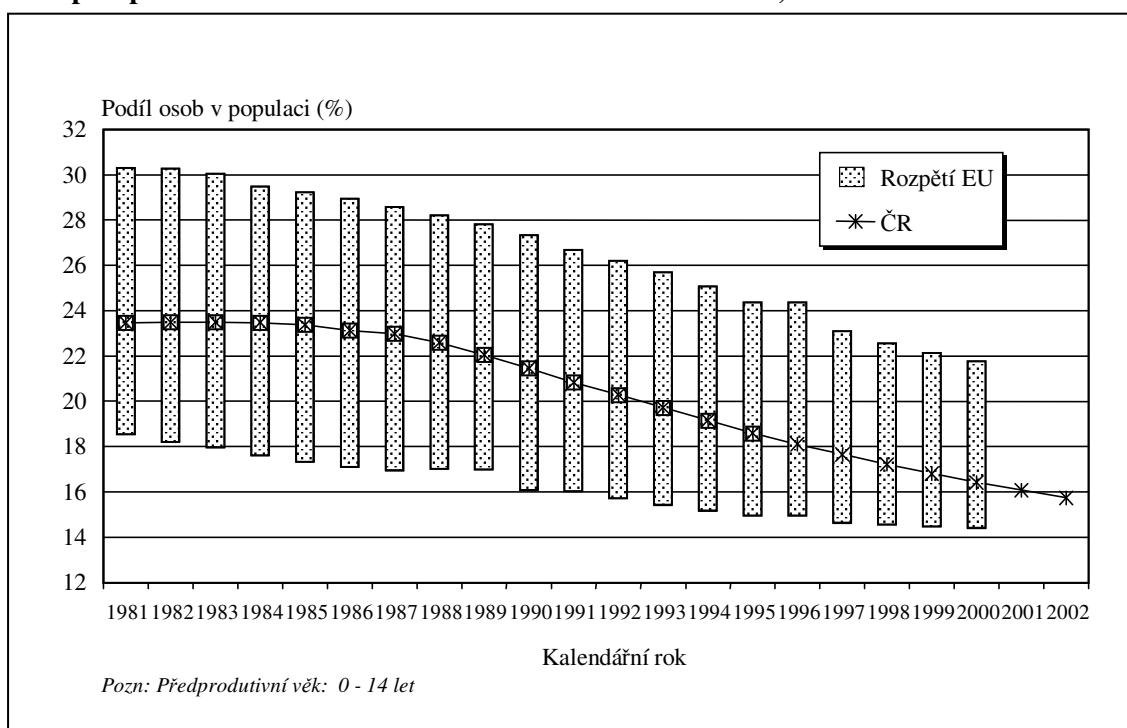
### Celková standardizovaná úmrtnost mužů v ČR ve srovnání se zeměmi EU, 1981 - 2002



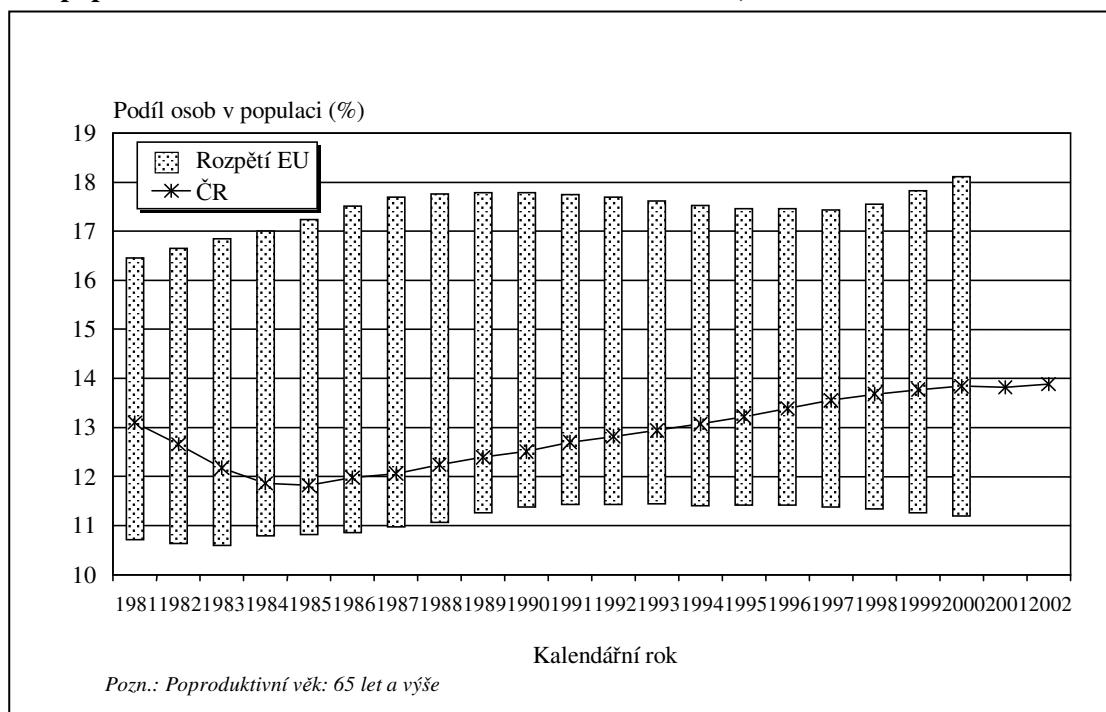
### Celková standardizovaná úmrtnost žen v ČR ve srovnání se zeměmi EU, 1981 - 2002



Podíl osob v předprodukтивním věku v ČR ve srovnání se zeměmi EU, 1981 - 2002



Podíl osob v poproduktivním věku v ČR ve srovnání se zeměmi EU, 1981 - 2002



### 11.3. Shrnutí výsledků (monitorovaných měst<sup>6</sup>)

Za nejvýznamnější poznatky lze označit:

- Přetrvávající vyšší úrovně znečištění ovzduší polétavým prachem.
- Koncentrace benzo(a)pyrenu, nejzávažnějšího karcinogenu ze skupiny polyaromatických uhlovodíků, dlouhodobě překračuje na většině měřicích míst imisní limit.
- Obdobný obsah cizorodých látek v orgánech a tkáních sledovaných v biologickém monitoringu jako ve vyspělých evropských zemích.
- Stabilní frekvence chromozómových aberací u dětské i dospělé populace.
- Jako významný se ukázal vliv socioekonomických faktorů (především dosažené vzdělání, finanční situace a zaměstnanost) na zdravotní stav sledované populace. Lidé s vyšším vzděláním, zajištěnou a dobrou ekonomickou situací mají větší šanci být spokojeni se svým zdravím a nemít dlouhodobé zdravotní potíže.

### 11.4. Hodnocení trendů

Z hodnocení časového vývoje obsahu kontaminantů ve sledovaných složkách životního prostředí v průběhu deseti let lze vyvodit existenci některých významných změn:

- Klesající počet ošetřených respiračních onemocnění pro všechny sledované kombinace věkových a diagnostických skupin.
- Pokles koncentrací oxidu siřičitého (ve většině měst) a polétavého prachu (cca v polovině měst) ve venkovním ovzduší.
- Pokles koncentrací olova a arzenu ve vnějším ovzduší většiny monitorovaných měst.
- Celkový pokles expoziční zátěže PCB a chlorovanými pesticidy.

### 11.5. Závěry:

Strategické dokumenty vyplývající z navržené Dopravní politiky musí být sestaveny tak, aby jejich realizace přinesla nejen rozvoj daného území, ale především přispěla ke zlepšení kvality životního prostředí a zdravotního stavu obyvatel. Tohoto stavu lze dosáhnout především zlepšením kvality ovzduší a snížením expozice hluku a to pomocí:

- Určení expozice environmentálním hlukem pomocí strategických hlukových map a nápravného řešení
- Zlepšení technického stavu vozovek.
- Umožnit veřejnosti získat informace o hlukové situaci.

## 14. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů.

Dopravní politika České republiky na léta 2005-2013 byla zadána ke zpracování již v roce 2003 (konec roku 2004 zpracována verze k finálním úpravám) Ministerstvem dopravy. Jedná se o koncepci na národní úrovni a vzhledem k tomu je nutné posouzení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí a veřejné zdraví (dále „SEA DP“) podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. Účelem procesu SEA DP je vyhodnocení možných vlivů a dopadů Dopravní politiky na životní prostředí a veřejné zdraví a otevření možnosti veřejnosti a dalším zainteresovaným skupinám k vyjádření jejich připomínek a návrhů na doplnění či změny Dopravní politiky.

Dopravní politika je členěna na sedm strategických částí - úvod, východiska, struktura priorit a cílů, specifické cíle včetně opatření, hlavní úkoly Dopravní politiky, Nástroje realizace Dopravní politiky, přílohy.

Úvodním metodickým krokem SEA Dopravní politiky byla analýza dokumentů na národní úrovni relevantních k Dopravní politice z hlediska životního prostředí (**kapitola č.2.6., Příloha č. 1.**). Poté byla provedena analýza stavu životního prostředí, identifikace hlavních problémů životního prostředí na území České republiky

<sup>6</sup> viz Přílohy str. 75

(**kapitola č. 3, kapitola č. 4**). Na základě analýzy a s využitím relevantních dokumentů byla stanovena sada tzv. referenčních cílů ochrany životního prostředí (**kapitola č. 6**). Jednotlivé cíle a opatření navrhované v Dopravní politice by měly v optimálním případě přispět k plnění těchto trendů, a z tohoto hlediska byly v rámci SEA DP hodnoceny (**kapitola č. 7**). Současně byl vyhodnocen vliv opatření Dopravní politiky na jednotlivé složky životního prostředí. Na základě provedeného hodnocení byly navrženy změny a doplnění opatření a stanoveny podmínky realizace pro konkrétní aktivity či záměry (**kapitola č. 7**). Pro sledování skutečných vlivů Dopravní politiky na životní prostředí a veřejné zdraví byla navržena sada indikátorů a stanoven systém pro sledování vlivů realizace Dopravní politiky na životní prostředí a veřejné zdraví – monitoring (**kapitola č. 10**). Z těchto indikátorů následně vychází kritéria pro hodnocení a výběr projektů z hlediska životního prostředí (**kapitola č. 11**). Na základě hodnocení projektů dle těchto kritérií by měly být následně schváleny či doporučeny k realizaci ty projekty, které budou hodnoceny jako nejpříznivější z hlediska životního prostředí. **V kapitole č. 12** je provedeno hodnocení vlivů Dopravní politiky na veřejné zdraví.

## 15. Souhrnné vypořádání vyjádření obdržených ke koncepci z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

V průběhu procesu posuzování vlivů Dopravní politiky na životní prostředí byly zaslány níže uvedené připomínky (**viz příloha č. 3**). Tyto připomínky směřují k obsahu Dopravní politiky, nikoliv přímo k posouzení vlivů na životní prostředí. Přesto se však týkají možných vlivů Dopravní politiky na životní prostředí.

## 16. Závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska ke koncepcii.

Na základě provedeného posouzení vlivů Dopravní politiky České republiky na léta 2005-2013 na životní prostředí lze konstatovat, že Dopravní politika přispěje ke zkvalitnění životního prostředí na území České republiky.

Míra pozitivního vlivu na životní prostředí bude záviset na účinnosti navržených opatření a aktivit.

Vzhledem k vysoké míře obecnosti Dopravní politiky bude možné specifické vlivy na životní prostředí stanovit až při konkrétní územní lokalizaci strategických dokumentů a projektů. Při realizaci konkrétních aktivit může dojít k negativním vlivům na některé složky životního prostředí v závislosti na druhu dopravy a místě realizace. Proto se zpracovatelé SEA zaměřili na stanovení podmínek realizace Dopravní politiky a na stanovení indikátorů výběru projektů, jejichž použití by mělo zajistit realizaci projektů v rámci Dopravní politiky s environmentálně příznivými dopady.

V rámci závěru zjišťovacího řízení byly zpracovatele SEA stanoveny oblasti, které by měly vyhodnotit. K tomuto uvádíme následující:

- a) vyhodnocení dopadů na zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, přírodní parky, územní systémy ekologické stability, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů a již vyhlášené i navrhované evropsky významné lokality a ptačí oblasti;

Komentář:

- *Bylo vyhodnoceno – vyhodnocení dopadů na zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, přírodní parky, územní systémy ekologické stability, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů bylo provedeno v rámci vyhodnocení vlivů Dopravní politiky vzhledem k navrženým referenčním cílům, kde referenční cíle pro oblast ochrany přírody a krajiny byly stanoveny a vyhodnoceny detailně. V rámci SEA bylo také provedeno posouzení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Na základě těchto hodnocení byly upraveny formulace v předkládané Dopravní politice.*

- b) posouzení, do jaké míry koncepce navrhuje opatření vedoucí k optimalizaci hustoty silniční a železniční sítě s cílem omezení nežádoucí fragmentace krajiny, zvýšení průchodnosti krajiny a k omezení střetů volně žijících živočichů s dopravními prostředky;

Komentář:

- Předkládaná Dopravní politika byla vyhodnocena vzhledem k omezení nežádoucí fragmentace krajiny a zvýšení průchodnosti krajiny a k omezení střetů volně žijících živočichů s dopravními prostředky. Na základě proběhlých diskusí mezi zpracovatelem SEA a zpracovatelem Dopravní politiky byly zpracovány do Dopravní politiky opatření vedoucí ke zvýšení průchodnosti krajiny a k omezení střetů volně žijících živočichů s dopravními prostředky.

- c) vyhodnocení problematiky vodní dopravy, zejména vzhledem k návrhům hlavních projektů rozvoje vodních cest;

Komentář:

- Předkládaná Dopravní politika byla vyhodnocena z hlediska vodní dopravy (viz vyhodnocení opatření pomocí referenčních cílů ochrany životního prostředí). Tato problematika byla řešena průběžně a zpracovatel Dopravní politiky průběžně zpracovával připomínky SEA zpracovatele a Ministerstva životního prostředí. Navržená opatření v oblasti vodní dopravy nemají konkrétní územní průmět a nejsou navržena konkrétní opatření k realizaci staveb v oblasti rozvoje vodních cest.

- d) podrobné a jednotné vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví v jednotlivých krajích, návrh indikátorů vlivu dopravy na veřejné zdraví;

Komentář:

- V rámci vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví Dopravní politiky bylo provedena analýza chemických látok, které jsou produkovány dopravou a popsán jejich současný stav a vliv na veřejné zdraví. Zpracovatel SEA neprovedl vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví v jednotlivých krajích vzhledem k obecnému charakteru návrhu Dopravní politiky, která navrhuje cíle a opatření pro celou ČR a navržená opatření jsou velmi obecná a nemají konkrétní územní průměty. Není tedy dle názoru SEA zpracovatele možné toto detailní vyhodnocení provést, resp. je možné jej provést, ale závěry by byly neporovnatelné s navrženými cíli a opatřeními Dopravní politiky. Proto bylo provedeno hodnocení pomocí referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, které v sobě zahrnuje minimalizaci vlivů na veřejné zdraví.

- e) posouzení, zda koncepce navrhuje účinné nástroje pro řešení otázky hlukové zátěže;

Komentář:

- V rámci vyhodnocení vlivů Dopravní politiky na veřejné zdraví bylo provedeno hodnocení navržených opatření ke snížení hlukové zátěže z dopravy. Dopravní politika obsahuje obecná opatření ke snížení hlukové zátěže. Bylo konstatováno, že navržená opatření jsou nedostačující (cíl 2.1. Dopravní politiky) a proto požadujeme doplnit koncepci o další nástroje řešení.

- f) problematiku odpadového hospodářství, zejména ve vztahu k nakládání s odpady, které vznikají při provozování jednotlivých druhů dopravy a při údržbě a obnově stávající dopravní infrastruktury;

Komentář:

- Předkládaná Dopravní politika neřeší problematiku odpadového hospodářství ve vztahu k nakládání s odpady, které vznikají při provozování jednotlivých druhů dopravy a při údržbě a obnově stávající dopravní infrastruktury je navržena v opatřeních modernizace infrastruktury bez řešení. Tato problematika je řešena na národní úrovni Ministerstvem životního prostředí (Státní politikou životního prostředí, Plánem odpadového hospodářství) a na regionální úrovni kraji a jejich plány odpadového hospodářství.

Doporučujeme, aby v návazných strategických dokumentech Dopravní politiky byla tato problematika řešena ve spolupráci s krajem a MŽP a to především v souladu s realizačními programy pro pneumatiky, baterie a akumulátory, odpadní oleje, stavební a demoliční odpady, ...).

- g) vyhodnocení dopadů na ovzduší (vzhledem ke stávajícímu imisnímu zatížení dotčeného území), a to zejména ve vztahu k emisím oxidů dusíku, aromatických uhlovodíků a polétavého prachu;

Komentář:

*V rámci vyhodnocení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí bylo provedeno vyhodnocení vlivů k této problematice a ve vztahu k obecnému charakteru Dopravní politiky*

- h) posouzení efektivity navrhovaných opatření vzhledem k omezení růstu individuální automobilové dopravy, k omezení tranzitní nákladní silniční dopravy a ke zlepšení dopravní situace ve městech;

Komentář:

- *Individuální automobilová doprava není v rámci Dopravní politiky řešena, proto není ani vyhodnocena. Tato problematika bude řešena v rámci navazující koncepce –Strategie podpory dopravní obsluhy území. V rámci této strategie je nutné posoudit efektivitu navrhovaných opatření k omezení růstu individuální automobilové dopravy.*

*Tranzitní nákladní silniční doprava a opatření k návrhu řešení dopravní situace ve městech byla vyhodnocena pomocí referenčních cílů ochrany životního prostředí.*

- i) posouzení potřebnosti budování nové infrastruktury pro ekologicky nepříznivé druhy dopravy s ohledem na její dopravní indukce;

Komentář:

- *Tato problematika nebyla řešena v rámci předkládané Dopravní politiky vzhledem k jejímu obecnému charakteru. Doporučujeme toto posouzení provést v rámci procesu SEA navazujících strategických dokumentů Dopravní politiky především v rámci koncepce GEPARDI.*

- j) vyhodnocení, zda koncepce vytváří podmínky pro udržení dopravní dostupnosti venkovského prostoru a zda vytváří předpoklady k řešení špatného technického stavu místních komunikací a komunikací II. a III. třídy;

Komentář:

- *Tato problematika byla posouzena v obecné úrovni v rámci vyhodnocení Dopravní politiky pomocí referenčních cílů ochrany životního prostředí. Dopravní politika neovoří přímo o dostupnosti venkovského prostoru, ale o dostupnosti regionů v rámci cíle 5. Dopravní politika podrobněji neřeší tuto problematiku vzhledem k tomu, že tato problematika je v gesci krajů. Dopravní politika se zabývá pouze finančními doporučeními – cíl 2.1.*

- k) posouzení míry podpory, kterou koncepce věnuje ekologicky šetrným druhům dopravy;

Komentář:

*Dopravní politika neřeší podrobněji tuto zásadní problematiku. Na základě diskusí zpracovatele SEA a zpracovatele Dopravní politiky bylo doplněno opatření v rámci cíle věda a výzkum. V návrhu závěrečného stanoviska je stanovena podmínka na nutnost doplnit do Dopravní politiky cíl – zvyšovat podíl alternativních paliv v dopravě.*

- l) vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví je nutné posuzovat zejména s důrazem na možnosti předcházení negativním vlivům a hledání výhodnějších alternativ koncepcí ve vztahu k ekologickým

limitům a limitům ekonomického a sociálního rozvoje, nikoliv pouze s ohledem na minimalizaci škodlivých následků;

Komentář:

*Vzhledem k charakteru Dopravní politiky nelze vyhodnotit limity sociálního rozvoje. V rámci SEA procesu byly hodnoceny cíle a opatření Dopravní politiky z hlediska ekonomických nástrojů a jejich dopadů na životní prostředí.*

- m) vyhodnocení by se rovněž mělo zaměřit na vlivy jednotlivých druhů dopravy, obsahovat jejich porovnání a pokusit se navrhnout alternativy, vedoucí k dosažení cílů v oblasti dopravy s ohledem na minimalizaci vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Komentář:

*Vyhodnocení bylo provedeno (hodnocení pomocí LCA analýzy), současně byly navrženy podmínky realizace a návrhy úprav navržených cílů, opatření, které byly z velké části zpracovány zpracovatelem Dopravní politiky.*

**Návrh stanoviska:****SEA tým předkládá následující návrh závěrečného stanoviska:**

SEA tým navrhuje na základě posouzení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí **souhlasné stanovisko** za následujících **podmínek**:

- Respektovat návrh reformulace a doplnění opatření.
- Respektovat stanovené podmínky realizace pro jednotlivé opatření.
- Respektovat navržená doporučení v rámci hodnocení navržených ekonomických nástrojů a nástrojů pro dosažení jednotlivých specifických cílů dopravní politiky a hlavních úkolů Dopravní politiky.
- Zavést navržený systém sledování vlivů Dopravní politiky na životní prostředí a výsledky pravidelně zveřejňovat.

**Zapracovat do Dopravní politiky:**

- podporu užívání alternativních pohonných hmot,
- omezování negativního působení hluku na zdraví,
- snižovat expozici hluku prostředky územního plánování,
- postupně zahrnovat skutečné náklady na infrastrukturu a na ochranu životního prostředí do uživatelských nákladů dopravců,
- podporovat obnovu a údržbu malých železničních tratí a železničních stanic jako možných center služeb pro ekologicky šetrnou pěší turistiku a cykloturistiku,
- zajistit provázanost Dopravní politiky a navazujících koncepcí s politikou územního rozvoje a územním plánováním,
- řešit problematiku nakládání s odpady v oblasti dopravy v navazujících strategických dokumentech Dopravní politiky,
- zajistit provázanost navazujících strategických dokumentů Dopravní politiky s krajskými koncepcemi snižování emisí,
- na nových stavbách všech dálnic a silnic důsledně realizovat opatření na snížení bariérového efektu v rámci fragmentace resp. defragmentace krajiny,
- postupně realizovat opatření na zprůchodnění kritických úseků na stávajících silnicích a dálnicích pro volně žijící živočichy,
- v rámci navrženého opatření zahrnout do modernizace technické letištní infrastruktury veřejných letišť opatření ke snížení vlivu na veřejné zdraví především hluku,
- vyřešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu na základě výsledků komplexní studie ekonomicko-sociálních nákladů a přínosů a environmentálních dopadů
- upřednostňovat využívání brownfields při výběru vhodných lokalit pro vznik VLC,
- v rámci navazujících koncepcí – především koncepce GEPARDI zajistit mezinárodní posouzení vlivů této koncepce na životní prostředí.

**Doporučení**

- Zajistit financování dopravní infrastruktury a zvýšení podílu SFDI jinak než zvýšením podílu spotřební daně z pohonných hmot z minerálních olejů, např. elektronické mýtné.
- Odstranit z textu část, která vede k zavádění bariér vstupu do odvětví dopravních služeb veřejné hromadné dopravy. Vyřešit otázku liberalizace služeb veřejné hromadné dopravy.(opatření - poskytování veřejné podpory pro zajištění dopravní obslužnosti tím, že veřejná podpora bude poskytována dopravcům, kteří jsou ekonomicky stabilní a schopni zajistit přepravní služby v požadované kvalitě a tyto služby garantovat).
- V rámci řešení problematiky veřejných letišť při ochraně letového provozu podporovat biologické metody bezpečnosti leteckého provozu – využití sokolnicky cvičených dravců při plašení ptáků z plochy letiště.
- doplnit opatření Transformace železničního sektoru (1.5.) o vyhodnocení také dostupnosti jednotlivých tratí regionálních drah.

**Stanovisko dle vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000**

Předložená koncepce Dopravní politika ČR byla posouzena podle ustanovení § 45i, odst.2 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Posouzení koncepce bylo zpracováno zejména k hodnocení vlivu koncepce na celistvost (integritu) soustavy Natura 2000 z hlediska cílů ochrany ve smyslu Směrnice Rady 92/43/EHS.

Z provedeného posouzení předloženého znění Dopravní politiky ČR vyplývá :

**Posuzovaná koncepce Dopravní politika ČR (6.5.2005) nebude mít negativní vliv na území ptačích oblastí a evropsky významných lokalit v soustavě Natura 2000 při dodržení podmínky „každé opatření, navržené v Dopravní politice, bude realizováno s respektováním ochrany území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000“.**

**Zpracovatel SEA navrhoje na základě posouzení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí souhlasné stanovisko**

## Příloha č. 1.

### Název koncepce: Plán odpadového hospodářství České republiky

Stručné informace: Plán odpadového hospodářství ČR (dále jen „POH ČR“) vznikl na základě nařízení vlády č. 197/2003 Sb. o Plánu odpadového hospodářství České republiky. Stanovuje v souladu s principy udržitelného rozvoje cíle a opatření pro nakládání s odpady na území ČR. Je zpracován na dobu 10 let tj. období 2003 až 2012. POH ČR řeší nakládání zejména s těmi skupinami odpadů, které stanovil zákon o odpadech. Je podkladem pro zpracování plánů odpadového hospodářství krajů. Závazná část POH ČR je závazným podkladem pro rozhodovací a jiné činnosti příslušných správních úřadů, krajů a obcí v oblasti odpadového hospodářství.

#### **Priority a cíle**

- snižování měrné produkce odpadů nezávisle na úrovni ekonomického růstu,
- maximální využívání odpadů jako náhrady primárních přírodních zdrojů,
- minimalizace negativních vlivů na zdraví lidí a životní prostředí při nakládání s odpady, vytvořit integrované systémy nakládání s odpady na regionální úrovni a jejich propojení do celostátní sítě zařízení pro nakládání s odpady v rámci vybavenosti území.

#### **Stanovisko:**

Dopravní politika respektuje uvedené priority a cíle na obecné úrovni.

### Název koncepce: Strategie ochrany klimatického systému Země v ČR

Stručné informace: Vznikla na základě usnesení Vlády České republiky č. 480 ze dne 17.května 1999. Hlavním cílem strategie je promítat požadavky na snižování emisí skleníkových plynů a zmírňování následků změn klimatu v konkrétní formě do koncepčních materiálů jednotlivých resortů, které mohou ke snížení rizika negativního ovlivnění klimatického systému Země přispět.

#### **Priority a cíle**

- úspory energie a využívání obnovitelných energetických zdrojů ve zvýšeném podílu,
- podpora vývoje a zavádění dopravních prostředků silniční, železniční, vodní a letecké dopravy, odpovídajících standardům stanoveným příslušnými mezinárodními orgány v oblasti vlivu na životní prostředí a bezpečnost,
- zavádění ekonomických nástrojů s cílem posílit uplatňování ekonomicky přijatelných dopravních systémů a dopravních prostředků a snižujících zátěž životního prostředí,
- postupný přesun částí objemu osobní a nákladní přepravy v silniční a letecké dopravě na dopravu železniční, kombinovanou či vodní,
- rozvoj nemotorizovaných druhů dopravy budováním příslušné infrastruktury,
- upřednostňování veřejné osobní dopravy, zavádění integrovaných dopravních systémů a rozvoj její infrastruktury
- zlepšení organizace a regulace silniční dopravy (efektivnější systémy řízení provozu, budování záhytných parkovišť, apod.),
- používání způsobů likvidace odpadu s nižší emisí skleníkových plynů,
- optimální hospodaření s vodními zdroji,
- zvyšování výměry lesů vhodným zalesněním nelesních půd, úpravy druhové, věkové a prostorové skladby lesa.

#### **Stanovisko:**

Dopravní politika v relevantních oblastech je v souladu s uvedenými prioritami a cíli na obecné úrovni strategického dokumentu, kterým je Dopravní politika. .

### Název koncepce: Strategie udržitelného rozvoje ČR

Stručné informace: Základní role Strategie udržitelného rozvoje je včas upozornit na existující a potenciální problémy, jež by mohly ohrozit přechod ČR k udržitelnému rozvoji, a iniciovat opatření, jak těmto hrozbám předejít nebo alespoň zmírnit jejich dopad a co

nejefektivněji řešit jejich eventuální důsledky. Základní časový horizont strategie je rok 2014, některé úvahy a cíle však můžou až do r. 2030.

### Priority a cíle

- minimalizovat střety zájmů mezi hospodářskými aktivitami a ochranou životního prostředí a kulturního dědictví,
- zajišťovat ochranu neobnovitelných přírodních zdrojů (včetně zemědělského půdního fondu),
- podporovat udržitelný rozvoj obcí a regionů,
- rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy (veřejná doprava, podpora užívání alternativních pohonných hmot, cykloturistiky),
- podpora ekologického zemědělství,
- posílení mimoprodukčních funkcí zemědělství v krajině,
- podpora víceúčelového lesního hospodářství a posilování odpovídajících mimoprodukčních (ekologických a sociálních) funkcí lesů v oblastech zvýšeného veřejného zájmu,
- podpora urychleného dokončení procesu pozemkových úprav,
- realizace místní Agendy 21,
- podmínky pro rozvoj multimodálních a logistických systémů dopravy, s důrazem na rozvoj dopravy šetrné k životnímu prostředí,
- podmínky pro dlouhodobě udržitelný vývoj v mezioborové dělbě přepravní práce,
- podporovat využití nejlepších dostupných a k životnímu prostředí šetrných technologií a technik v průmyslu, zemědělství a službách,
- využívání všech efektivních forem úspor energie a zvýšení podílu obnovitelných zdrojů v energetické bilanci,
- v oblasti ochrany ovzduší ve stanovených lhůtách (2005, 2010) dosáhnout a dále nepřekračovat imisní limity stanovené pro všechny kategorie látek znečišťujících ovzduší a dále ve stanovené lhůtě (2010) dosáhnout a dále nepřekračovat národní,
- emisní stropy, stanovené pro látky znečišťující ovzduší,
- v oblasti ochrany vod ve stanovených lhůtách (2005, 2010) dosáhnout a udržet dobrý chemický a ekologický stav povrchových vod a vodních ekosystémů a dobrý chemický a kvantitativní stav podzemních vod,
- podporovat rozvoj infrastruktury nakládání s městskými odpadními vodami,
- zastavit přísun znečišťujících látek do půdního horizontu a ve stanovených lhůtách dosáhnout limitních požadavků na obsah nežádoucích látek a dále je nepřekračovat, provést opatření k zabránění kontaminace půd ze starých ekologických zátěží,
- zajistit ochranu půdy před vodní a větrnou erozí a před zbytečnými zábory pro nezemědělské a nelesní účely,
- průběžně zlepšovat druhovou skladbu i věkovou a prostorovou strukturu lesů s cílem blížit se postupně přírodě blízkému stavu, resp. stavu,
- umožňujícímu lesním ekosystémům vykonávat všechny jejich přirozené ekologické funkce a podporovat mimoprodukční funkce lesa
- soustavně snižovat podíl orné půdy ve prospěch trvalých travních porostů,
- prosazovat extenzivní principy ekologického zemědělství,
- nevyužívaným a z tohoto hlediska neperspektivním částem zemědělské půdy navracet jejich ekologické funkce,
- omezovat množství vznikajících odpadů, jejich nebezpečné vlastnosti a zajistit maximální, materiálové a energetické využití odpadů,
- krajinotvorná opatření podporující žádoucí environmentální i estetické funkce krajiny a ekosystémů, důraz na posilování retenční schopnosti krajiny,
- co nejvíce omezit zejména znečištění ovzduší a hlukovou zátěž,
- regulovat nepřiměřený růst městských aglomerací (*urban sprawl*),
- při tvorbě územních plánů obcí dbát na větší podíl městské zeleně a vytvářet klidové zóny,
- minimalizovat vstupy neobnovitelných zdrojů a maximálně využívat obnovitelných zdrojů území,
- postupně odstraňovat „staré ekologické zátěže“
- využít rozvojový potenciál zdevastovaných či nevyužívaných zastavěných ploch (*brownfields*),
- minimalizovat nutné zábory území a technickými opatřeními omezovat vliv liniových staveb na složky životního prostředí (již v přípravných stádiích),

- při pořizování územních plánů dbát na přednostní využívání stávajících příp. opuštěných, již dříve využívaných ploch (*brownfields*),
- vymezovat územní systém ekologické stability,
- zastavit plošnou a prostorovou redukci ekosystémů a stanovišť planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů a zachovat všechny jejich přirozené funkce.

**Stanovisko:**

Dopravní politika v relevantních oblastech je v souladu s uvedenými prioritami a cíli na obecné úrovni strategického dokumentu, kterým je Dopravní politika. Pouze u následujících priorit a cílů je nutné zajistit provázanost.

- rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy (veřejná doprava, **podpora užívání alternativních pohonných hmot**, cykloturistika),
- krajinotvorná opatření podporující žádoucí environmentální i estetické funkce krajiny a **ekosystémů**,
- **využít rozvojový potenciál zdevastovaných či nevyužívaných zastavěných ploch (*brownfields*)**.

**Název koncepce: Rámcová úmluva o změně klimatu**

Stručné informace: Rámcová úmluva o změně klimatu byla přijata v červnu 1992 na Konferenci OSN o životním prostředí a rozvoji (UNCED) v Rio de Janeiru a vstoupila v platnost 21.3.1994. Do 10.12.1999 Rámcovou úmluvu OSN o změně klimatu ratifikovalo či k ní přistoupilo celkem (181 států světa). Česká republika ji ratifikovala 7.10.1993.

Cílem úmluvy je stabilizovat atmosférické koncentrace skleníkových plynů na takové hladině, která předejdě antropogenním interferencím s klimatickým systémem. Taková hladina by měla být dosažena v čase dostatečném k zajištění přirozené adaptace ekosystémů na změnu klimatu, stálé produkce potravin, ekonomického rozvoje trvalého charakteru.

**Priority a cíle**

1. Strany by měly chránit klimatický systém ve prospěch současných a budoucích generací lidstva na základě rovnosti a v souladu s jejich společnými -byť rozdílnými- odpovědnostmi a odpovídajícími schopnostmi. V této souvislosti by měly strany vyspělých zemí zaujmout vedoucí postavení v boji proti změně klimatu a z ní plynoucích negativních důsledků.

2. V úvahu by měly být plně brány specifické potřeby a zvláštní podmínky stran rozvojových zemí, zvláště těch, které jsou obzvláště vystavené negativním důsledkům změny klimatu, a těch stran, zejména stran rozvojových zemí, které by v souvislosti s touto úmluvou měly nést nadměrné nebo nepřiměřené břímě.

3. Strany by měly předběžně učinit opatření k anticipaci, prevenci či minimalizaci příčin vedoucích ke změně klimatu a zmírnit tak její negativní dopady. Tam, kde existuje hrozba vážné nezvratné škody, nedostatek úplné vědecké jistoty, by neměl sloužit jako důvod k odkladu takových opatření za předpokladu, že přístupy a opatření řešící problém změny klimatu jsou nákladově efektivní a jsou schopny zajistit celosvětový prospěch při nejnižších možných nákladech. Aby bylo dosaženo těchto cílů, zmíněné přístupy a opatření by měly brát v úvahu různé sociálně-ekonomické efekty, zahrnovat všechny relevantní zdroje, absorbéry a rezervoáry skleníkových plynů, stejně jako všechny ekonomické sektory. Úsilí zainteresovaných stran ve věci klimatu by mělo být vynakládáno ve vzájemné kooperaci.

4. Strany mají právo a měly by podporovat trvale udržitelný rozvoj. Přístupy a opatření k ochraně klimatického systému před změnou způsobenou člověkem by měly odpovídat specifickým podmínkám každé strany, měly by být integrovány do státních rozvojových programů a měly by brát v úvahu, že ekonomický rozvoj je základem opatření vůči změně klimatu.

5. Strany by měly spolupracovat při rozvíjení podpůrného a otevřeného mezinárodního ekonomického systému, který by vedl k trvale udržitelnému ekonomickému růstu a rozvoji všech stran, zvláště stran rozvojových zemí a

tak jim umožnit lépe se vyrovnávat s problémem změny klimatu. Opatření přijatá v boji proti změně klimatu, včetně jednostranných opatření, by se neměla stát nástrojem svévolné či nespravedlivé diskriminace či skrytým omezením v mezinárodním obchodě.

**Stanovisko:**

Dopravní politika respektuje uvedené priority a cíle na obecné úrovni.

**Název koncepce: Národní program snižování emisí ČR**

**Stručná charakteristika:** Cílem je dosažení národních emisních stropů pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a amoniak v horizontu roku 2010.

**Priority a cíle**

- ve stanovených lhůtách dosáhnout limitních hodnot znečišťujících látek, u kterých jsou překračovány,
- udržení emisí těch znečišťujících látek, u nichž nebylo zjištěno překračování imisních limitů,
- přispět k omezování emisí látek ohrožujících klimatický systém Země, zejména oxidu uhličitého a metanu,
- přispět k šetrnému nakládání s energií a přírodními zdroji,
- přispět k omezování vzniku odpadů,
- dodržovat imisní limity u kadmia (Liberecký, Karlovarský kraj),
- z hlediska dosažení hodnot národních emisních stropů v horizontu roku 2010 jsou prioritou: oxidy dusíku (současné celkové emise vyšší než očekávaná hodnota národního emisního stropu, těkavé organické látky (současné celkové emise na úrovni hodnoty stropu),
- z hlediska dosažení hodnot imisních limitů ve stanovených termínech jsou prioritou:
  - tuhé látky (překračování imisních limitů má plošný charakter)
  - oxidy dusíku (prekurzor ozónu, překračování imisního limitu pro ochranu ekosystému má plošnější charakter)
  - těkavé organické látky (prekurzor ozónu)
  - PAH (imisní limity se překračují na většině stanic, na kterých se měří)
  - kadmiump (poměrně významné překračování imisního limitu)
  - nikl (poměrně významné překračování imisního limitu).

**Stanovisko:** Dopravní politika v relevantních oblastech je v souladu s uvedenými prioritami a cíli na obecné úrovni strategického dokumentu, kterým je Dopravní politika.

**Název koncepce: Národní program hospodárného nakládání s energií a využívání jejích obnovitelných a druhotních zdrojů**

**Stručné informace:** Národní program hospodárného nakládání s energií a využívání jejích obnovitelných a druhotních zdrojů zpracovává Ministerstvo průmyslu a obchodu v dohodě s Ministerstvem životního prostředí ve smyslu Hlavy III zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií. Národní program se vyhlašuje na čtyřleté období. Ve smyslu zákona je Národní program dokument vyjadřující cíle ve snižování spotřeby energie, využití obnovitelných a druhotních energetických zdrojů v souladu s hospodářskými a společenskými potřebami, trvale udržitelným rozvojem a ochranou životního prostředí. Národní program je zaměřen na následující cílové skupiny: státní správu a samosprávu, podnikatelskou sféru, domácnosti a nevládní organizace. Národní program a doporučená opatření vycházejí zejména z Energetické politiky ČR a Státní politiky životního prostředí

**Priority a cíle**

- vyšší využití obnovitelných zdrojů energie,
- podpora zavádění energetického managementu na úrovni krajů, měst, obcí i podniků a institucí v souladu s ochranou životního prostředí,
- minimalizace negativních dopadů získávání a užití energie na životní prostředí v souladu s požadavky trvale udržitelného rozvoje,

- posílení podpory stávajících úspěšných energeticky úsporných projektů, opatření a akcí a zajištění jejich opakování a rozšíření, podpora využívání obnovitelných a druhotních zdrojů energie.

**Stanovisko:**

Dopravní politika v relevantních oblastech je v souladu s uvedenými prioritami a cíli na obecné úrovni strategického dokumentu, kterým je Dopravní politika.

**Název koncepce: Akční program zdraví a životního prostředí ČR**

**Stručná informace:** Cílem je zlepšovat zdraví národa a vyrovnat nežádoucí rozdíly ve zdravotním stavu jednotlivých populačních skupin, minimalizovat rizika vlivu životního prostředí na zdraví obyvatelstva.

**Priority a cíle**

- postupné zvyšování schopnosti krajiny zadržovat vodu a odolnosti krajiny vůči vodní erozi,
- pokračující rekonstrukce lesních porostů v oblastech poškozených imisemi,
- pokračující obnova území devastovaných hornickou činností,
- zajištění takové struktury využívání území, která povede ke zlepšení přírodní infrastruktury a bude podmínkou efektivity složkové ochrany (ochrana vod, horninového prostředí, půdy a klimatu a snižování hlučnosti).
- chránit podzemní i povrchové vody před kontaminací, se zvláštním zaměřením na ochranu zdrojů pitných vod a vod pro rekreaci,
- zvýšenou pozornost věnovat čištění a likvidaci odpadních a splaškových vod, manipulaci a likvidaci pevných odpadů, především z hlediska ochrany zdrojů vod,
- vhodným využíváním půdy zajistit ochranu dalších složek životního prostředí, zejména vody.
- snižovat celkovou produkci odpadů, snižovat podíl skládkovaných odpadů a zvyšovat podíl jejich recyklace
- omezovat negativní působení hluku na zdraví,
- zastavit nárůst hluku, zejména dopravního, a rozšiřovat chráněné zóny,
- snižovat expozici hluku prostředky územního plánování,
- omezovat individuálně působený hluk,
- podporovat efektivní využívání energie, zavádění nízkoemisních způsobů výroby energie a využívání obnovitelných a druhotních zdrojů,
- v územním a dopravním plánování podporovat rozvoj veřejné osobní dopravy jako bezkonkurenčně nejvhodnější alternativy k individuální automobilové dopravě (především při přepravě na velké vzdálenosti, v městských aglomeracích a v environmentálně citlivých oblastech),
- podporovat rozvoj železniční a kombinované nákladní dopravy,
- podporovat technická opatření vedoucí k redukci emisí škodlivých látek a hluku z mobilních zdrojů,
- podporovat vhodná technická a infrastrukturní opatření (stavba městských obchvatů a protihlukových bariér), která povedou ke snižování zdravotních rizik působených nadměrným hlukem,
- postupně zahrnovat skutečné náklady na infrastrukturu a na ochranu životního prostředí do uživatelských nákladů dopravců.

**Stanovisko:**

Dopravní politika v relevantních oblastech je v souladu s uvedenými prioritami a cíli na obecné úrovni strategického dokumentu, kterým je Dopravní politika.

- omezovat negativní působení hluku na zdraví,
- zastavit nárůst hluku, zejména dopravního, a rozšiřovat chráněné zóny,
- snižovat expozici hluku prostředky územního plánování,
- podporovat technická opatření vedoucí k redukci emisí škodlivých látek a hluku z mobilních zdrojů,

- podporovat vhodná technická a infrastrukturní opatření (stavba městských obchvatů a protihlukových bariér), která povedou ke snižování zdravotních rizik působených nadměrným hlukem,
- postupně zahrnovat skutečné náklady na infrastrukturu a na ochranu životního prostředí do uživatelských nákladů dopravců.

**Název koncepce: *Státní surovinová politika ČR***

**Stručná informace:** Surovinová politika v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů představuje základní koncepční dokument. Surovinová politika je souhrn všech aktivit, kterými stát ovlivňuje vyhledávání a využívání tuzemských zdrojů surovin (se zřetelem k veřejným zájmům a k ochraně přírodních, kulturních a krajinných hodnot) a získávání surovin v zahraničí. Pokouší se navrhnut a odůvodnit optimální rozsah aktivit, kterými bude stát usměrňovat využívání domácích nerostných zdrojů a vyrovnávat deficit hospodářství některých nerostných surovin. Předmětem politiky jsou nerostné suroviny a všechny druhotné suroviny.

**Priority a cíle**

- snížit surovinovou a energetickou náročnost průmyslové výroby, dosáhnout optimální míry recyklace a vyšší využití druhotných surovin,
- internalizace externalit ve všech případech, kdy je toto opatření reálně možné,
- rozvoj surovinově nenáročných výrob s vysokou přidanou hodnotou,
- stanovení prostorových limitů i časových termínů pro dobývání nerostných surovin v územních plánech velkých územních celků při respektování únosnosti území

**Stanovisko:**

Dopravní politika v relevantních oblastech respektuje uvedené priority a cíle.

**Název koncepce: *Státní politika životního prostředí ČR 2004 – 2010*****Stručná informace:**

Byla schválena usnesením Vlády ČR ze dne 17. 3. 2004. Aktualizace předešlé SPŽP vycházela z nutnosti reagovat na vývoj v uplynulých letech a zejména na nutnost ještě důraznějšího kvalitativního posunu z postavení dokumentu převážně resortního v dokument respektující požadavky trvale udržitelného rozvoje. SPŽP vymezuje konsensuální rámec pro dlouhodobé a střednědobé směřování rozvoje environmentálního rozměru udržitelného rozvoje ČR.

**Priority a cíle**

- zajistit opatření ke zprůchodňování (stávajících i nově budovaných) komunikací na migračních cestách živočichů,
- dbát o udržitelné využívání mokřadů a vodních zdrojů v kontextu ekonomických tlaků a globálních změn,
- v rámci stavebního řízení odstoupit od činností a stavebních záměrů, jejichž důsledkem by byly likvidace mokřadů,
- postavit a rekonstruovat ČOV a kanalizační systémy v souladu s implementačním plánem směrnice Rady 91/271/EHS,
- realizovat stavby na ochranu čistoty vod podle „Seznamu aglomerací ČR určených do různých prozatímních kategorií přechodných období“ (podle směrnice Rady 91/271/EHS),
- prosadit důsledné respektování ochrany zdrojů podzemních vod při územně plánovací činnosti v územním rozhodování,
- prosazovat respektování ochrany přírodních nerostných zdrojů při územním plánování,
- chránit půdu před kontaminováním nebezpečnými látkami,
- chránit půdu před zábory a neodpovědným rozširováním měst a obcí mimo současná zastavěná území,
- snížit zábory nenarušené krajiny pro nové aktivity,
- zvýšit efektivnost využití zastavěných území,
- podporovat ekologicky přijatelné formy a intenzity zátěže území z cestovního ruchu,

- podporovat obnovu a údržbu malých železničních tratí a železničních stanic jako možných center služeb pro ekologicky šetrnou pěší turistiku a cykloturistiku,
- chránit kvalitní segmenty přírodního charakteru v zastavěných územích,
- podporovat vznik a rozšiřování zelených prstenců kolem měst, modifikovat existující objekty a zařízení, frekventovaná místa a obytné oblasti v blízkosti existujících nebezpečných objektů a zařízení tak, aby byla dodržena odpovídající vzdálenost mezi nebezpečnými objekty a obytnými oblastmi.

**Stanovisko:**

Dopravní politika v relevantních oblastech je v souladu s uvedenými prioritami a cíli na obecné úrovni strategického dokumentu, kterým je Dopravní politika.

- zajistit opatření ke zprůchodňování (stávajících i nově budovaných) komunikací na migračních cestách živočichů,
- podporovat obnovu a údržbu malých železničních tratí a železničních stanic jako možných center služeb pro ekologicky šetrnou pěší turistiku a cykloturistiku,

**Název koncepce: Státní energetická koncepce**

Stručné informace: Státní energetická koncepce byla schválena usnesením vlády České republiky č. 211 ze dne 10. března 2004). Stanovuje komplexnější soubor priorit a dlouhodobých cílů, které bude Česká republika v energetickém hospodářství sledovat v rámci udržitelného rozvoje.

Státní energetická koncepce se aktualizuje na základě analýz vývoje a současného stavu energetického hospodářství České republiky, vyhodnocení plnění cílů energetické politiky z roku 2000, s přihlédnutím k zahraničním zkušenostem, postupům a standardům Evropské unie, k závazkům ČR z mezinárodních smluv v oblasti energetického hospodářství a životního prostředí a po zpracování a vyhodnocení souboru energetických scénářů možného budoucího vývoje do roku 2030.

**Priority a cíle**

- preference zdrojů energie a energetických technologií, které budou s vysokou účinností získávat PEZ, uskutečňovat jejich energetické přemény, snižovat ztráty v dopravě, využívat kombinovanou výrobu elektrické energie a tepla,
- nezvyšování absolutní výše spotřeby primárních zdrojů energie,
- růst ekonomiky zajistit především zvýšením energetické efektivnosti,
- optimálně využívat druhotné zdroje energie,
- maximalizace úspor tepla v budovách ve sféře podnikatelské, státní, komunální i u drobných odběratelů (domácností),
- podpora používání úsporných typů spotřebičů elektrické energie,
- podpora užití úsporných pohonných jednotek, dopravních prostředků, podpora technologicky pokročilých zdrojů tepla a dalších spotřebičů,
- podpora efektivních rozvodních energetických soustav z hlediska centralizace a decentralizace zdrojů energie, těžišť spotřeby a ztrát v rozvodech,
- podpora využívání všech zdrojů energie, které lze dlouhodobě reprodukovat a jejichž používání přispěje k posilování nezávislosti státu na cizích zdrojích energie a k ochraně životního prostředí,
- preferovat všechny typy obnovitelných zdrojů – zdroje využívající sluneční energii, energii větru a vodních toků, geotermální energii i biomasu jako zdroje pro výrobu elektřiny a tepelné energie,
- preferovat využití druhotních zdrojů energie a alternativních paliv v dopravě,
- preferovat optimální využití všech vytěžitelných zásob hnědého i černého uhlí a dalších paliv, která se nacházejí na jeho území, při dodržování hledisek ochrany přírody a životní prostředí,
- optimalizace využití jaderné energie,
- směřující k optimalizaci podílu jaderné energetiky v rámci dlouhodobě bezpečného energetického mixu, při respektování nezbytných požadavků na bezpečnost jejího provozu,
- minimalizace emisí poškozujících životní prostředí,
- prosazování nejlepších dostupných technik, šetrných k životnímu prostředí, zajišťujících trvalé snižování emisí, jak znečišťujících látek tuhých, tak zejména látek kapalných a plynných,
- minimalizace emisí skleníkových plynů, zejména oxidu uhličitého, v souladu s mezinárodními závazky České republiky, vyplývajícími zejména z Kjótského protokolu,
- minimalizace ekologického zatížení budoucích generací,

- využívání takových technologií, které nevytvářejí trvalé poškození životního prostředí v jakékoli z jeho součástí,
- technologie využívané při získávání či přeměně energie budou minimalizovat produkci neodbouratelných a nerecyklovatelných odpadů, které budou tvořit zátěž pro budoucí generace,
- bezpečné a dlouhodobé uložení těch odpadů, které nelze recyklovat ani jinak zneškodnit,
- minimalizace ekologické zátěže z minulých let, postupné odstraňování těžko rozložitelných látek, které se do životního prostředí dostaly v převážné míře dřívějším spalováním některých látek při výrobě tepelné či jiné energie (cíl vychází ze Stockholmské Konvence - úmluvy o persistentních organických polutantech) a při provozu jaderných technologií.

**Stanovisko:**

Dopravní politika v relevantních oblastech je v souladu s uvedenými prioritami a cíli na obecné úrovni strategického dokumentu.

**SÍDLO CpKP:**

Palackého 30, 750 02 Přerov  
Tel./fax: +420 / 581 210 502  
E-mail: cpkp@cpkp.cz  
IČO: 643 55 012  
Číslo účtu: 27-1618110257/0100

**CpKP střední Čechy**  
Na Václavce 46, 150 00 Praha 5  
Tel./fax: +420 / 251 560 776  
E-mail: stredni.cechy@cpkp.cz

**Příloha č. 2.**

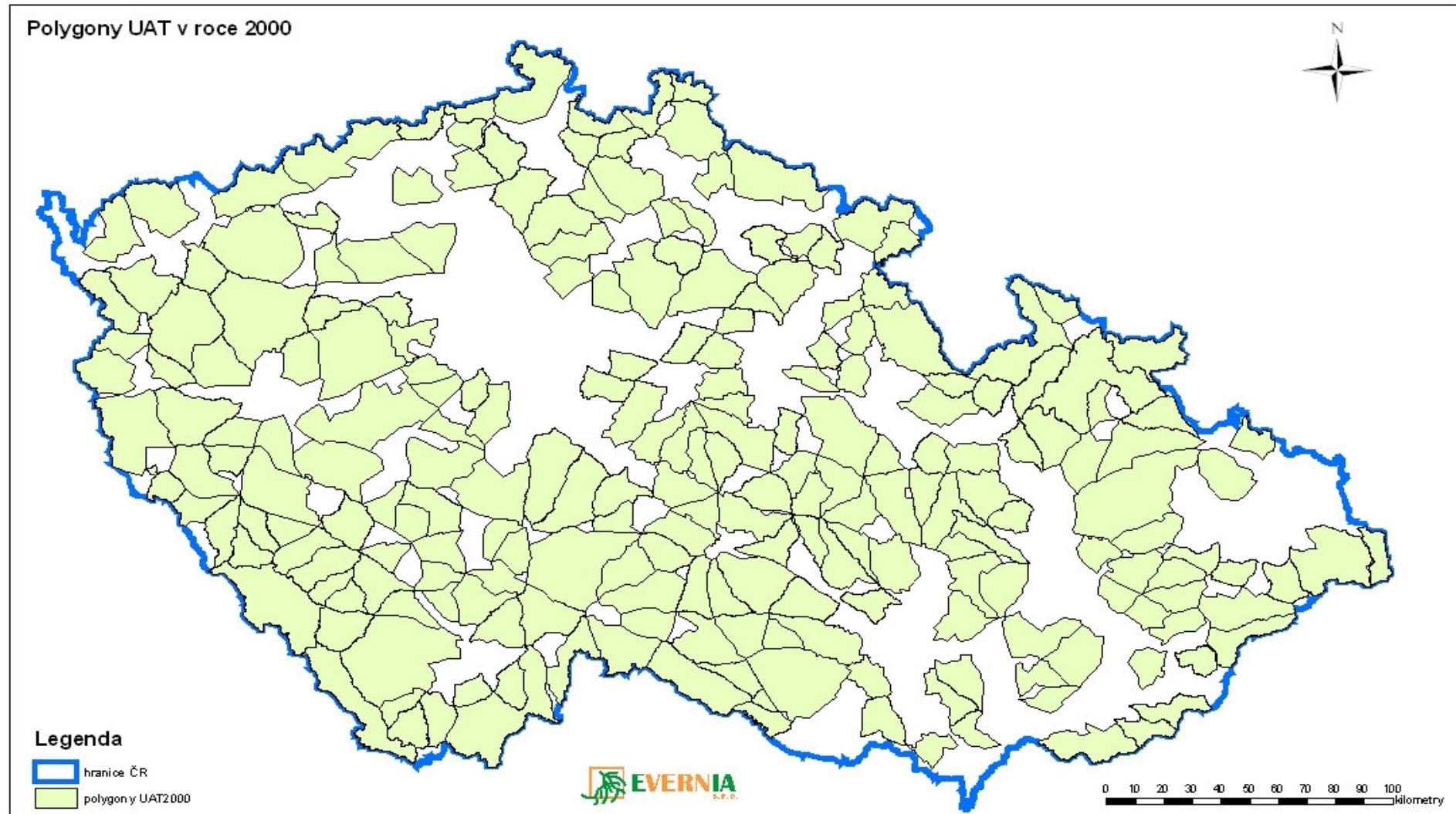
**Obr. 1. Polygony UAT v roce 2000**

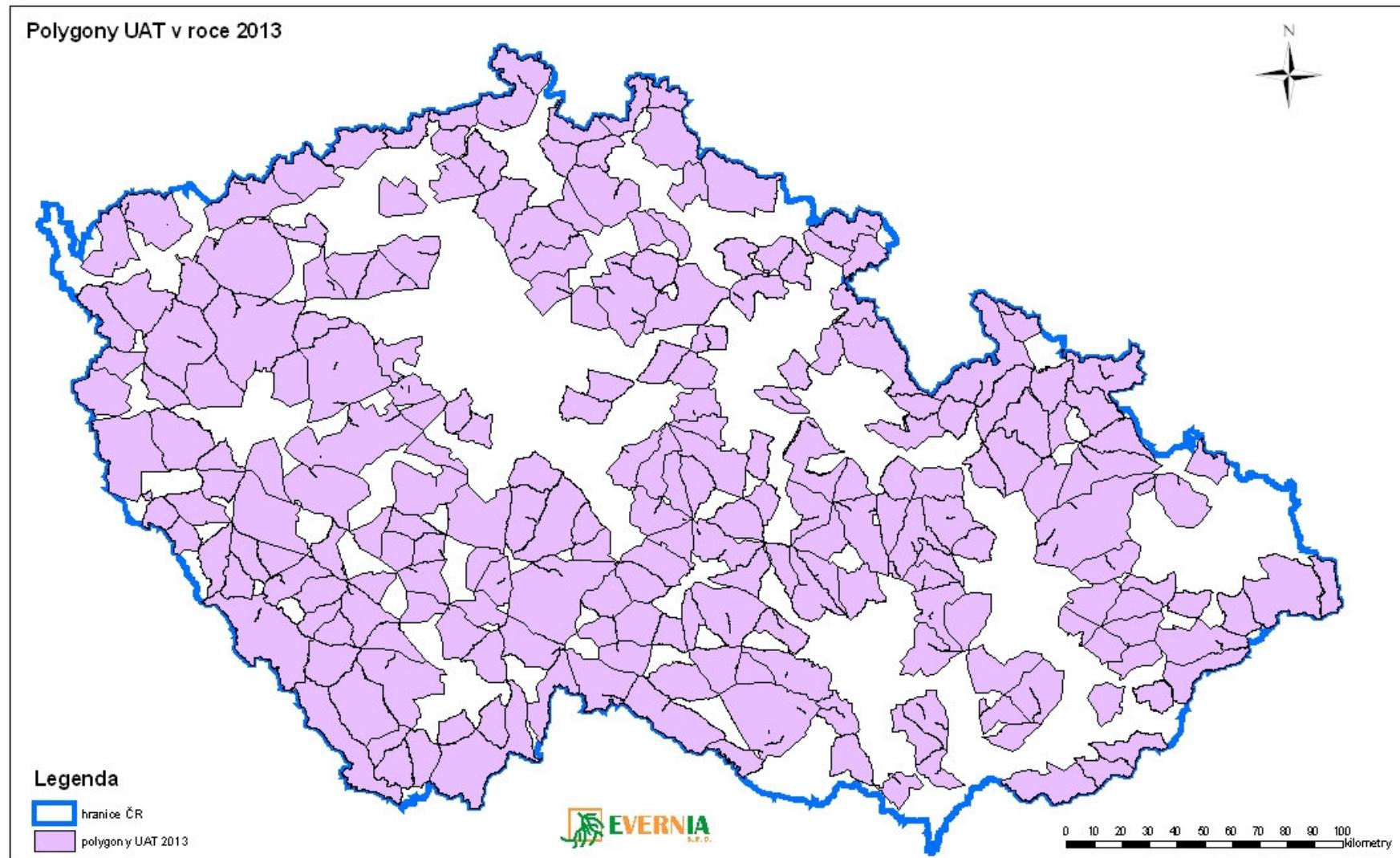
**Obr. 2. Polygony UAT v roce 2013**

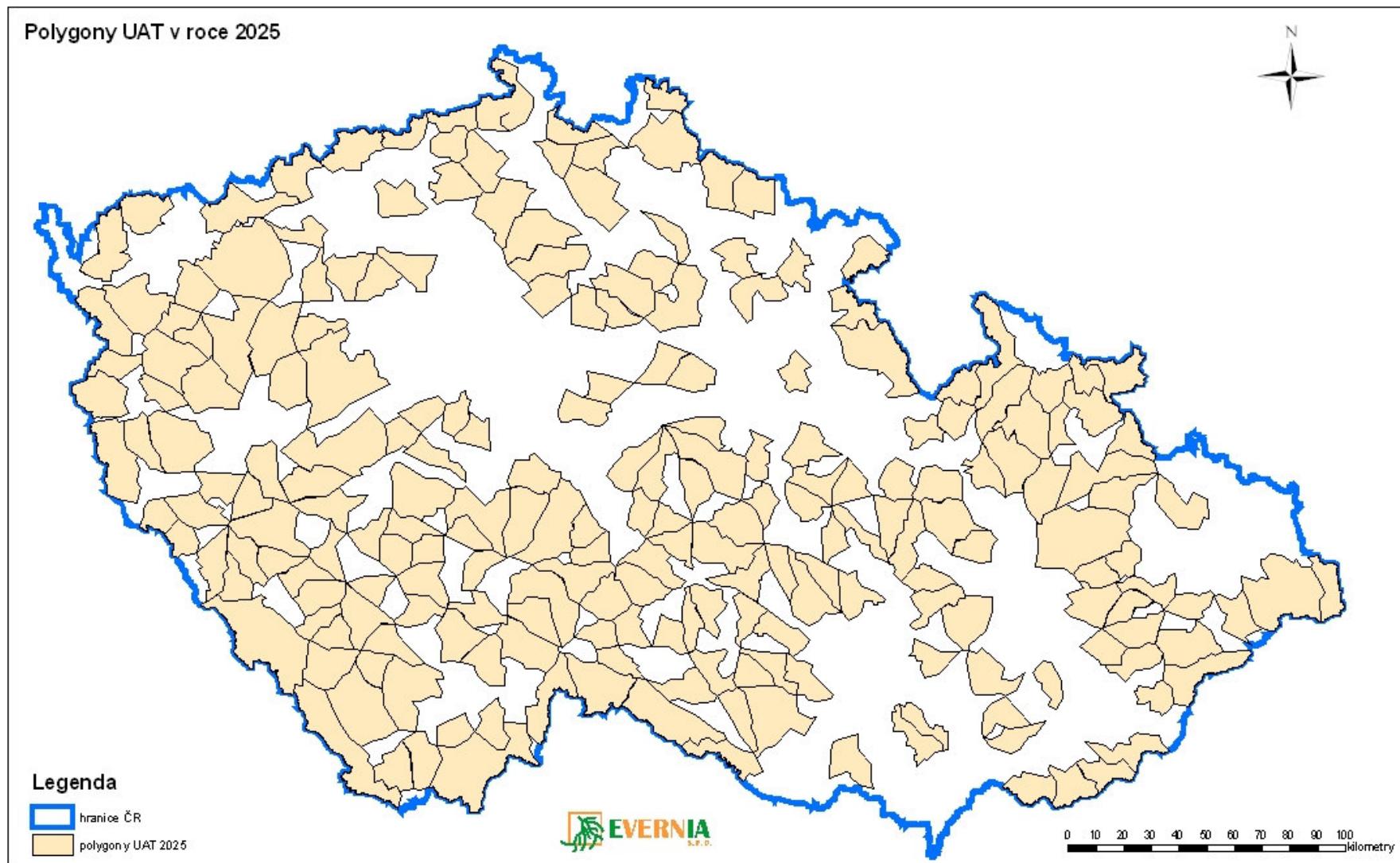
**Obr. 3. Polygony UAT v roce 2025**

**Obr. 4. Fragmentace krajiny a migrace velkých savců (problémová mapa ČR)**

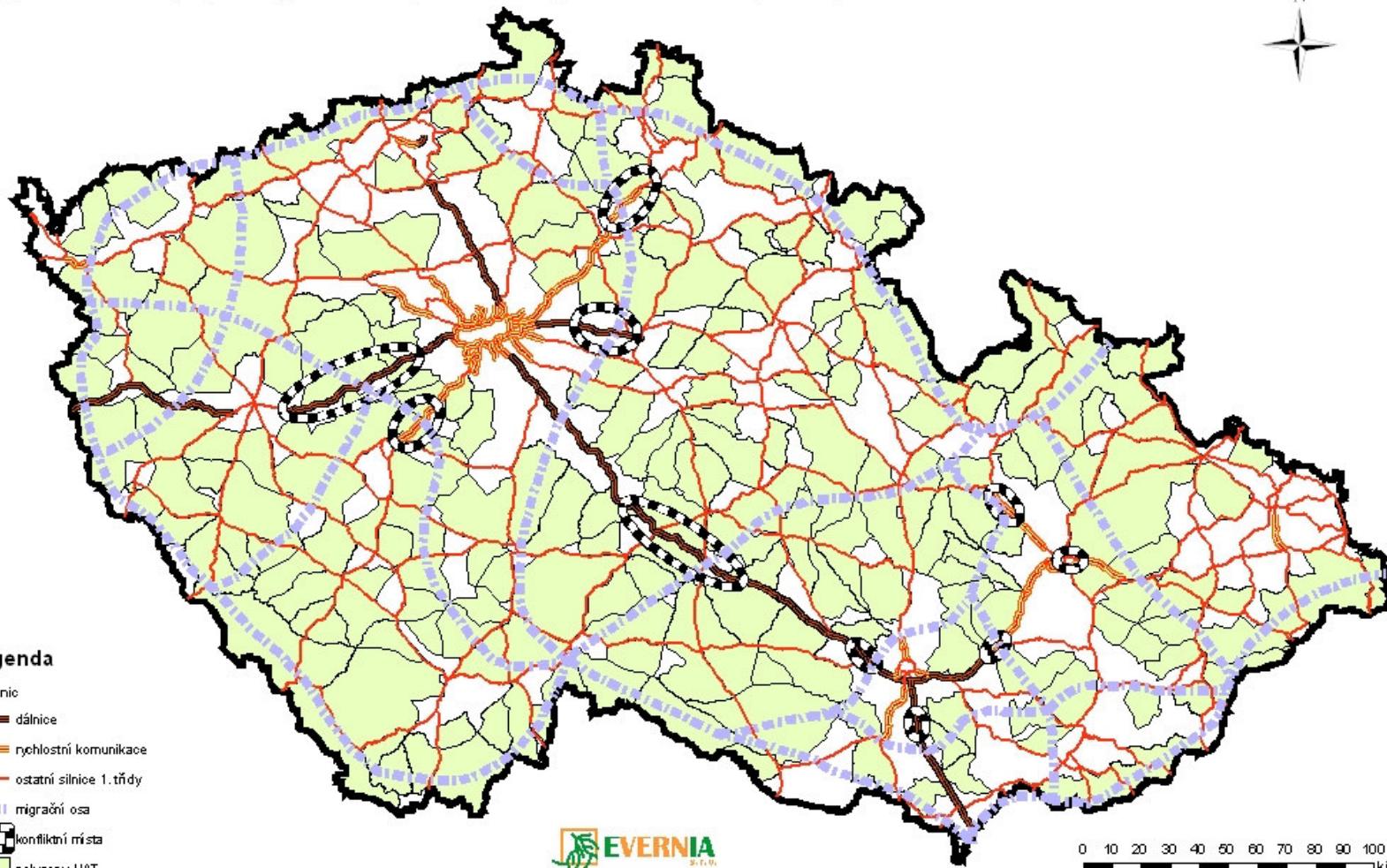
**Zpracoval: RNDr. Petr Anděl, CSc.  
EVERNIA a.s.**







Fragmentace krajiny a migrace velkých savců (problémová mapa ČR)





**SÍDLO CpKP:**  
Palackého 30, 750 02 Přerov  
Tel./fax: +420 / 581 210 502  
E-mail: cpkp@cpkp.cz  
IČO: 643 55 012  
Číslo účtu: 27-1618110257/0100

**CpKP střední Čechy**  
Na Václavce 46, 150 00 Praha 5  
Tel./fax: +420 / 251 560 776  
E-mail: stredni.cechy@cpkp.cz

## Příloha č. 3.

### Obdržené připomínky v rámci procesu SEA

**Ministerstvo dopravy České republiky**

#### **Vec: Dopravná politika Českej republiky**

V súvislosti s tým, že Dopravná politika Českej republiky na roky 2005-2013 obsahuje okrem iného tiež prípravu napojenia ČR na dunajskú/oderskú vodnú cestu, čo by malo priamy vplyv na kvalitu životného prostredia v našej krajine, požadujeme, aby vláda ČR zahájila o projekte kanála Dunaj-Odra-Labe otvorenú verejnú diskusiu na medzinárodnej úrovni.

V prípade vypracovávania súvisiacich stratégií, typu GEPARDI, ktoré by obsahovali aj plán zahájenia výstavby kanála D-O-L (napojení ČR na Dunaj, resp. Odu), požadujeme medzinárodné posúdenie vplyvu tohto projektu v rámci SEA s vytvorením dostatočného časového priestoru na prorokovanie projektu s verejnosťou dotknutých štátov. Samozrejmostou by malo byť poskytnutie podkladov k danej stratégii v národných jazykoch dotknutých krajín (t. j. prinajmenšom v nemeckom a poľskom jazyku).

V mene organizácií:

DAPHNE – Inštitút aplikovanej ekológie  
Priatelia Zeme Slovensko – CEPA  
Spoločnosť pre ochranu vtáctva na Slovensku  
Danube Environmental Forum  
SOSNA, o.z.

**RNDr. Ján Šeffer, CSc.**  
riaditeľ DAPHNE

Kontakt: Milan Janák, DAPHNE – Inštitút aplikovanej ekologie  
Na vedomie: Ministerstvo životného prostredia SR, Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

**Reakce zpracovatele SEA:**  
**-zapracováno v rámci SEA**

**Společnost pro veřejnou dopravu, Komenského 601, Horní Bříza**

[www.spvd.cz](http://www.spvd.cz)

[info@spvd.cz](mailto:info@spvd.cz)

Připomínky k Dopravní politice ČR na léta 2005 – 2013

Název a číslo kapitoly	Číslo strany	Připomínka	Poznámky
5. Podpora rozvoje dopravy v regionech	12	<p>V dokumentu je uvedeno toto: „<i>Města musí své dopravní systémy rozvíjet tak, aby byly efektivní při uspokojování potřeb a zároveň environmentálně šetrné, je třeba podporovat pěší, cyklistickou a hromadnou dopravu, zejména v elektrické trakci*</i>“.</p> <p>* - na toto místo navrhujeme doplnit následující: <b>(tramvaje, trolejbusy)</b></p>	<p>Tramvaje a trolejbusy patří celosvětově mezi dlouhodobě osvědčené městské dopravní prostředky, patřící k řadě mnohých vyspělých měst světa. Elektrobusy zatím prodělávají zkušební provoz a je otázkou budoucnosti, zda se jedná o životaschopný dopravní prostředek pro určité dopravní výkony, či zda jde jen o další experiment s alternativními pohony vozidel.</p>
Specifický cíl 3.3 Financování obnovy dopravních prostředků	22	<p>V textu je uvedeno: „<i>Při tvorbě programu pro poskytování příspěvku na obnovu vozidlového parku zvýhodnit dopravní prostředky splňující ekologické požadavky* a požadavky pro přístup zdravotně postiženým a starším občanům.</i>**</p> <p>Na místo označené * navrhujeme doplnit následující: <b>(tramvaje a trolejbusy. Ve městech, kde tramvajová nebo trolejbusová síť neexistuje a není ji možno vybudovat, je možno podpořit autobusy s alternativním</b></p>	<p>Formulace „dopravní prostředky splňující ekologické požadavky“ je příliš obecná. Navrhujeme, aby ve městech, kde je již provozována elektrická městská doprava, byla primárně podporována tato doprava. Naopak ve městech či oblastech, kde elektrická veřejná doprava není a její zavedení není reálné (např. z důvodu malé intenzity provozu apod.) a doprava je zde zajišťována pouze autobusy, doporučujeme v zájmu snížení zátěže životního prostředí podporovat přechod autobusové dopravy</p>

		<p><b>pohonem).</b> Na místo označené ** navrhujeme doplnit následující: (Výše příspěvků musí minimálně dorovnávat rozdíl v pořizovacích nákladech na dražší vozidlo elektrické trakce oproti vozidlu na naftový pohon).</p> <p>z nafty na alternativní, zejména plynový pohon. Výše příspěvku musí minimálně dorovnávat vyšší finanční náročnost vozidel elektrické trakce oproti trakci naftové. Vozidla, která umožňují bezbariérový nástup, by měla být příspěvky zvýhodněna bez ohledu na trakci a pohon v zájmu zpřístupnění veřejné dopravy nejširšímu spektru cestujících, ovšem nikoli za každou cenu (je nepřípustná náhrada vysokopodlažních vozidel elektrické trakce za nízkopodlažní vozidla naftová, tedy likvidace elektrického provozu a jeho náhrada autobusy, byť nízkopodlažními)</p>
Specifický cíl 5.2 Nové koncepce zásobování měst a citylogistika	27	<p>V dokumentu je uvedeno: „<i>Využít městské kolejové dopravy pro zásobování (jako doplněk k silničnímu zásobování)</i>“*</p> <p>Navrhujeme doplnit následující: <b>Nákladní doprava nesmí být na úkor osobní, tzn. že provoz nákladní dopravy je třeba zorganizovat tak, aby nedocházelo k narušování pravidelnosti provozu osobních spojů.</b></p> <p>Osobní spoje provozované na tratích městské kolejové dopravy jsou pro město i jeho občany prioritnější. V případě možnosti převedení značné zátěže ze silnice na kolej (např. zásobování velkých průmyslových závodů v rámci mnoha kamionů), doporučujeme případnou výstavbu separátních městských kolejových tras určených primárně pro nákladní dopravu.</p>

DOPLNIT: Důraz se bude klást i na ochranu životního prostředí.

---

### ČÍSLO STRANY 12

Podpora rozvoje dopravy v regionech

DOPLNIT: Města a kraje musí podporovat dopravu na alternativní paliva, protože snižují emise polétavého prachu a hluk.

---

### ČÍSLO STRANY 17

Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele

DOPLNIT: Snížit negativní účinky dopravy na lidské zdraví, podporováním dopravy na alternativní paliva

---

### ČÍSLO STRANY 35

Ekonomické nástroje

DOPLNIT: Nezvyšovat spotřební daně na zemní plyn pro užití v dopravě

(vychází ze směrnice Rady 2003/96/ES, která umožňuje osvobození spotřební daně pro zemní plyn v dopravě )

---

Poznámky:

i Bellander T. at al: Using geographic information systems to assess individual historical exposure to air pollution from traffic and house heating in Stockholm. Environmental Health Perspectives, 109(6): 363–369 (2001)

ii Brauer M. et al: Air pollution from traffic and the development of respiratory infections and asthmatic and allergic symptoms in children. American journal of respiratory and critical care medicine, 166: 1092–1098 (2002)

iii Cassee F.R. at al: Effects of diesel exhaust enriched concentrated PM<sub>2.5</sub> in ozone preexposed or monocrotaline-treated rats. Inhalation toxicology, 14: 721–743 (2002)

iv Janssen N.A. at al.: The Relationship between air pollution from heavy traffic and allergic sensitization, bronchial hyperresponsiveness, and respiratory symptoms in Dutch schoolchildren. Environmental health perspectives, 111: 1512–518 (2003)

v WHO: Health Aspects of Air Pollution – answers to follow-up questions from CAFE (2004)

vi Šuta M.: Účinky výfukových plynů z automobilů na lidské zdraví (1996)

vii Diociaiuti M. et al.: The two PM(2.5) (fine) and PM(2.5–10) (coarse) fractions: evidence of different biological activity. Environmental research. 86: 254–262 (2001)

viii WHO: Meta-analysis of time-series studies and panel studies of Particulate Matter (PM) and Ozone (O<sub>3</sub>), Report of a WHO task group (2004)

### K referenčním cílům Dopravní politiky – připomínky:

- Zvyšovat podíl alternativních paliv v dopravě

#### Reakce zpracovatele SEA:

**- navržená připomínka byla zapracována formou doporučení ve stanovisku SEA k Dopravní politice. Návrh na doplnění do referenčních cílů nebyl akceptován, vzhledem k tomu, že alternativní paliva se v celé Dopravní politice neobjevují, nebylo co hodnotit. Vzhledem k tomu, že jde o zásadní problematiku vzhledem k ochraně životního prostředí uvádíme v závěrečném stanovisku SEA nutnost doplnit do Dopravní politiky tento cíl – zvyšovat podíl alternativních paliv v dopravě.**

- Zavést ochranu životního prostředí jako jedno z kriterií do výběrových řízení.

**Reakce zpracovatele SEA:**

**- akceptováno – viz kritéria pro výběr projektu**

- Nezvyšovat spotřební daně na zemní plyn pro užití v dopravě

(vychází ze směrnice Rady 2003/96/ES, která umožňuje osvobození spotřební daně pro zemní plyn v dopravě )

**Reakce zpracovatele SEA:**

**- není řešeno v rámci Dopravní politiky. Připomínka akceptována a je uvedena jako doporučení v závěrečném stanovisku SEA**

Ing.Jan Zeman,CSc. Praha

6.1.2005

## Návrhy na korekci návrhu nové státní dopravní politiky MD ČR z prosince 2004 (k veřejnému slyšení v rámci SEA návrhu dopravní politiky z prosince 2004)

- A) celkově - dobré proklamace, ale v řadě směrů nenaplněny. Chybí téměř jakýkoliv ekonomický rámec návrhu dopravní politiky. Většině konfliktních míst se autoři vyhnuli. V řadě směrů chybí konkrétní záměry, zvláště pak na úseku výstavby dálničních komunikací.
- B) Ke konkrétním formulacím
- 1) I. Úvod - lze souhlasit.
  - 2) II. Analýza stavu
    - a) odkazy na předcházející rozbory jsou problematické, neboť tyto rozbory byly značně neúplné a jednostranné,
    - b) 5. Puntík - doplnit "*a konkurence mezi jednotlivými autobusovými dopravci*"
    - c) 7. Puntík - místo "*regionů*" dát "*krajů*", vypustit "*a mezinárodní letiště*",
    - d) 9. Puntík - přidat "*Mnoha zejména dopravně odlehlejších venkovských regionů mimo hlavní pozemní komunikace je už dnes ignorováno podnikateli pro žalostný stav jejich pozemních i drážních komunikací. Při pokračování stávající dopravní politiky jim hrozí ve střednědobém časovém horizontu ztráta jakékoli dopravy v důsledku vyjezdění mnohých silnic a železnic a tím i faktická likvidace*",
    - e) 11. Puntík - za často pomalou a nekvalitní (veřejnou dopravu) dát "*nedostatečnou, asi v 50 obcích žádnou a asi v 2500 obcích žádnou v nepracovních dnech*" veřejnou dopravní obsluhu.
    - f) 12. Puntík - za "*nákladní železniční doprava*" dát "*za daných, železniční dopravu silně znevýhodňujících podmínek*", za "*vodní doprava*" dát "*i při vysokém ekonomickém zvýhodnění vůbec*",
  - 3) III. Priority
    - a) S. 6, 2. ř. - za "*její*" dát "*pozitivní*".

- b) S. 7., 2.o, 2. ř. - za "globalizace" dát "a uplatňování špatné dopravní politiky, tj. politiky vysokého ekonomického zvýhodňování dopravy a v rámci dopravy zejména ekologicky náročné a nebezpečné dopravy silniční, dále ekologicky středně náročné dopravy letecké a vodní".
- c) S. 7, 3. o. 7. ř. - za "individuální dopravy" dát "jejím nízkým zdaněním vzhledem ke společenským nákladům, které vyvolává" a v 8. ř. za "železniční" dát "a městské hromadné, zvláště pak její ekologicky a urbanisticky šetrné elektrické trakce". 9. ř. - za "na tento vývoj" dát "pro hrubou dlouhodobou zanedbanost nemůže reagovat..."
- d) S. 7, 4. o., 7. ř. - za "garantovat" dát "při vyloučení větších vzájemných souběhu autobusových linek. Pirátské jízdy nelicencovaných autobusů, kradoucí cestující linkám dotovaným z veřejných zdrojů, nelze trpět".
- e) S. 8, letecká doprava, 2. o. - zvyšování významu regionálních letišť je problematické, protože na krátké a stále více i na střední vzdálenosti nejsou časově konkurenceschopné proti silniční dopravě po dálnicích a železniční dopravě po koridorech, o postupu vysokorychlostních tratí z Francie a Německa k ČR nemluvě. Doporučuji buď vypustit nebo změnit. 3. o. (sportovní letiště), ale i o. 1. a 2., ignorují citelné obtěžování obyvatelstva i přírody hlukem z těchto letišť.
- f) S. 8 - vodní doprava, 4. ř. - místo "státní hranicí" dát "Magdeburkem". Místo "má velmi nízké negativní vlivy na životní prostředí" dát "je podmíněna devastací řek jejich kanalizací pro potřeby vodní dopravy, v měrné emisní náročnosti byla v r. 2002 na úrovni silniční dopravy a řádově zaostávala proti elektrické nákladní železnici, pouze u hluku je bez problémů, jako jediná neobtěžuje své okolí. Protože bankrotuje, ač neplatí za užívání vodní cesty a spotřební daň za pohonné hmoty, jsou možnosti její ještě větší společenské podpory silně omezené. Prosazovaná tzv. vodní díla na dolním Labi jsou dopravně neodůvodněná a ekologicky zjevně neúnosná. Proto lze její případný rozvoj podpořit jen zlepšením plavebních podmínek na dolním Labi cestou výstavby plavebních kanálů v Ústí n. L. a v Děčíně, v místech největších mělčin, leč opatření přinese jen omezený efekt, neboť největší mělčiny jsou na saském Labi a ty se po zkušenostech s velkou povodní v srpnu 2002 nemají měnit." Zbytek textu vypustit.
- g) S. 9., č. o. vypustit "a zapojení soukromého kapitálu".
- h) S. 10 stav financování je popsán relativně dobře. Chybí jen, že se na údržbu a opravy silnic a dálnic nedostává především pro velmi ambiciózní program výstavby komunikací dálničního typu, často dopravně neodůvodněných, špatně trasovaných a porušujících zákony na ochranu zdraví lidí a životního prostředí, na základě četných politických tlaků. V železniční dopravě rozhodující investice bere výstavba potřebných koridorů, jež má z velké části charakter generální opravy příslušných tratí spojené s jejich mírnou modernizací. Investice do železniční dopravní infrastruktury jsou ale zjevně nedostatečné. Pasáž o financování nemá reálná řešení. Princip PPP mnoho nevyřeší (některé místní komunikace, možná i některé letiště či přístav), bude v lepším případě maskovat další zadlužování ČR a v horším bude zdrojem rozsáhlé nehospodárnosti, viz smlouva o dálnici D 47. Uvažované investice do infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy jsou neodůvodněny dopravně a neúnosně ekologicky. Na jejich přípravu a prosazování se již promrhaly značné peníze.
- i) S. 11, 4 bezpečnost - vypustit "způsobuje nemalé škody na životním prostředí a", 3. o. za první větu vložit "Tragický stav nehodovosti na pozemních komunikacích ČR umožňuje kromě hrubé nekázně části řidičů podporované nepříznivým společenským klimatem nízká aktivita dopravní policie ČR, daná zčásti jejími nedostatečnými pravomocemi. Je nutné zvýšit pravomoci policie postihovat neukázněné řidiče i postihy za nekázeň za volantem, výkon dozoru nad bezpečností provozu na pozemních komunikacích a zejména postihů zjištěných deliktů včetně odnímání řidičských průkazů za závažné delikty." Nepřesnou pasáž od "Snahu dopravní politiky... až po Společenství" na s. 12 vypustit, neboť lepší technický stav vozovek a aut je totiž pro část řidičů stimulem k většímu hazardování, jež občas končí tragicky.
- j) S. 12, za 5, 2. o. - vypustit "především" a za "aglomeracích" přidat "a na venkově". K odstavci připojit: "Na venkově je zásadním problémem zajištění dostatečné veřejné dopravy a stále více i udržení silnic a železnic v provozuschopném stavu."
- k) S. 12, za 3. o. dodat: "K tomu jim musí stát a kraje vytvořit přiměřené podmínky dvojího druhu: venkov musí mít zajištěnu přiměřenou údržbu a opravy silnic i železnic 3. a 2. třídy (peníze k tomu

musí být dostatečné a musí být chráněny před zneužitím na nové investice do dopravní infrastruktury velké i malé) a přiměřenou veřejnou dopravu, nejlépe na bázi IDS. Současně stát nesmí venkov ničit prosazováním dopravně neodůvodněných, špatně trasovaných a z hlediska zdraví lidí a životního prostředí katastrofálních dopravních projektů (nejednou obsahují těchto neduhů víc), jak se dosud běžně děje. Neměl by je též obelhávat údajnými přínosy pro obce, které jsou často vyháněny, a zamlčovat negativa, která bývají značná."

- 4) Specifické cíle dopravy podle oblastí
  - a) s. 13 - 1.1., 1. o., 6. ř. - vypustit "a vodní" + "a" dát mezi "železniční" a "kombinované". Pro rozvoj nákladní vodní dopravy nejsou v ČR příznivé podmínky.
  - b) S. 15, 1.3., 4. bod zdola, v poslední části ne "pokračovat", ale "zabezpečit",
  - c) S. 16, 1.4., 1. bod - vypustit "a vodní",
  - d) S. 17, 1. bod - vypustit od "změnu vlastníka tratí..." a nahradit "rozvoj jednotlivých tratí včetně výstavby chybějících vlakových zastávek, narovnávání oblouků tratí, odstraňování závleku tratí, výstavby důležitých chybějících trianglů tratí a krátkých spojek, které podmiňují efektivní provozování nových dopravních relací vlaků, a výstavby chybějících tratí. Vybrané tratě elektrifikovat, vybavovat moderním automatickým zabezpečovacím zařízením a perspektivní silně zatížené jednokolejně tratě zdvoukolejnovat.",
  - e) 2.1. - 2. bod vypustit (výnos spotřební daně za pohonné hmoty by měl státu uhradit alespoň výši ekonomických škod na zdraví lidí, které silniční doprava způsobuje).
  - f) S. 18, 1. bod - stávající text nahradit "Příjmy SFDI zvýšit zavedením elektronického dálničního mýta, zásadním zvýšením silniční daně pro auta nad 3,5 t a podstatným zvýšením spotřební daně na benzín a motorovou naftu. Lépe hospodařit s výdaji SFDI, zejména nepřipravovat, neprosazovat a nerealizovat stavby dopravní infrastruktury dopravně špatně či vůbec odůvodněné, špatně trasované a zdraví lidí či životní prostředí těžce poškozující. V případě nedostatku peněz preferovat údržbu a opravy stávající dopravní infrastrukturu před novou výstavbou."
  - g) S. 18 - TEN-T dopravní síť v ČR je nedostatečná v železniční dopravě, předimenzovaná v silniční dopravě a vůbec neodůvodněná v dopravě vodní. Doporučuji odkaz na tuto síť vynechat, resp. ponechat jen přednostní realizaci tří nejfektivnějších dle směrnice EU z dubna 04. K 2.2.1. - 2. bod zdola za "III." dát "(při zlepšení uvažovaných parametrů)", za "uzly" dát "(v Brně na bázi hlavního nádraží v současné poloze)", k bodu připojit "Připravit zásadní modernizaci tratě Praha - Mladá Boleslav - Liberec v parametrech koridoru a tratě Brno - Přerov v parametrech VRT.",
  - h) K 2.2.1. připojit ještě větu: "Konkrétní potřebu výstavby a modernizace železniční sítě popisuje příloha č. 2."
  - i) S. 19, 2.2.2., 1. Bod nahradit "Revidovat projekt TEN-T, neboť je předimenzovaný, nad ekonomické možnosti ČR, některé uvažované dálnice nejsou odůvodněny dopravně, další jsou špatně trasované, jiné těžce poškozují zdraví velkého počtu lidí, životní prostředí, krajinu a přírodu. Některé mají těchto negativ více. Konkrétní potřeba revidovat výstavbu komunikací dálničního typu je uvedena v příloze č. 2."
  - j) 2.2.3. na s. 19 dole přidat : "Zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi může být ekologicky únosné jen ve variantě výstavby plavebního kanálu v Ústí n.L. a v Děčíně." Na s. 20 vypustit body 1 a 5 (body 2. a 6. vodní doprava). V zásadě jsou přebytečné i body 2, 3 a 4 na s. 20.
  - k) 2.2.5. na s. 20 - za budování cyklistické infrastruktury doplnit: "formou cyklistických stezek, nikoliv cyklotras. K tomu využívat i četné polní a lesní cesty bez silniční dopravy."
  - l) 3.2., s. 21 dole před Opatření - vypustit 2 předcházející věty. Nutno konstatovat, že financování dopravy není v návrhu reálně řešeno, což je zásadní nedostatek navrhované dopravní politiky, který ji zcela zpochybňuje.
  - m) 4.1, s. 22 dole - přidat na první místo bod "zásadně zvýšit vymáhání respektování předpisů o bezpečné jízdě na silnici ze strany dopravní policie, zvýšit i její pravomoci a postihy za nedodržování předpisů o bezpečné jízdě na silnici". Vše ostatní v bezpečnosti silniční dopravy i dopravy jako celku je druhořadé.
  - n) S. 25, 4.3. - přidat "hledat cesty k přesunu části přepravy nebezpečných věcí z nebezpečné silniční dopravy na bezpečnou dopravu železniční, popř. vodní."

- o) S. 26, 4.5. - chybí tam opatření "zastavení podpory politiky státního terorismu USA", leč ho tam asi nepřipustí.
- p) K IV.5 přidat: "K tomu jim musí stát a kraje vytvořit přiměřené podmínky dvojího druhu: venkov musí mít zajištěnu přiměřenou údržbu a opravy silnic i železnic 3. a 2. třídy (peníze musí být dostatečné a chráněny před zneužitím na nové investice do dopravní infrastruktury velké i malé) a přiměřenou veřejnou dopravu, nejlépe na bázi IDS. Současně stát nesmí venkov ničit prosazováním dopravně neodůvodněných, špatně trasovaných a z hlediska zdraví lidí a životního prostředí katastrofálních dopravních projektů (nejednou obsahují těchto neduhů více), jak se dosud běžně děje. Neměl by je též obelhávat údajnými přínosy pro obce, které jsou často vylhané a zamítat negativa, která pro dané obce bývají značná."

## V. -

- a) s. 29 poslední bod u železnice - vypustit od "změnu vlastníka tratí..." a nahradit "rozvoj jednotlivých tratí včetně výstavby chybějících vlakových zastávek, narovnávání oblouků tratí, odstraňování závleku tratí, výstavba důležitých chybějících trianglů tratí a krátkých spojek, které podmiňují efektivní provozování nových dopravních relací vlaků, a výstavby chybějících tratí. Vybrané tratě elektrifikovat, vybavovat moderním automatickým zabezpečovacím zařízením a perspektivní silně zatížené jednokolejně tratě zdvoukolejňovat.",
- b) s. 30 - vypustit 8. bod z 10 (transformace a privatizace letiště Praha Ruzyně), vypustit body 2 a 5 u vodní dopravy,
- c) s. 31, bod 4 - lepší by bylo ho ukončit v obecné rovině, tj. nevázat na HDP a bez PPP,
- d) S. 34, novela zákona 104/00 Sb. zvážit zachování bodů 2 a 3 - koncesionářské smlouvy, resp. máli jít o princip PPP, nevidím důvod.
- e) S. 34, novela zákona 16/93 Sb. o silniční dani - doporučuji formulovat jako: "Zásadní zvýšení sazeb silniční daně pro auta nad 3,5 t hmotnosti, aby se zohlednil jejich vliv na opotřebení silnic bez vlivu na dálnice a vybrané silnice 1. třídy, které by měly být zpoplatněny elektronickým dálničním mýtem."
- f) S. 35, 2. 2. o., 6. ř. - za "větší" přidat "negativními", pokračuje "vliv", 7. a 9. Opatření vypustit (PPP nemá větší prostor, spotřební daň z minerálních olejů placená silniční dopravou by měla uhradit alespoň ekonomickou část škod na zdraví lidí, které silniční doprava způsobuje, což nečiní - v r. 2003 deficit přes 10 mld. Kč).

## VI - Indikátory

- a) s. 36, 3. bod zdola - doporučuji formulovat jako "podíl škod na vozidlech a podíl ekonomických škod na zdraví lidí způsobených nehodami hrazených z pojištění zaviněných jednotlivými druhy dopravy."
- b) S. 37, 1. Bod nahoře - za "emisí skleníkových plynů z fosilních paliv" přidat "spálených jednotlivými druhy dopravy". Podobně upravit u emisí NOx, vypustit u emisí SO2, podobně přidat u emisí CO, u emisí VOC a u emisí PAH. Níže u Změna trendu dělby přepravní práce, 4. Bod "podíl drážní a autobusové dopravy..." nahradit "podíl drážní dopravy, dopravy linkovými autobusy, dopravy elektrickými trakcemi MHD a dopravy autobusy MHD. U autobusů ještě rozlišit podíl s plynovým, s elektrickým, s bionaftovým a s naftovým pohonem."
- c) S. 37 - orientace dopravy na její uživatele - přidat bod "počet obcí bez veřejné dopravní obsluhy vůbec a počet obcí bez veřejné dopravy v nepracovních dnech + počet obyvatel takto postižených."
- d) S. 37 - údržba dopravní infrastruktury, k 1. bodu - přidat "dle jednotlivých druhů dopravní infrastruktury."
- e) S. 38, optimalizace úhrad veřejné služby - přidat tabulkou Nekalkulované náklady a výnosy pěti základních druhů dopravy v ČR (něco ve stylu mých tabulek). Finanční podpora veřejné dopravy - přidat "Počet vagónů/souprav pořízených s veřejnou podporou, podíl vagónů/souprav a lokomotiv s tichými diskovými brzdami a podíl nízkopodlažních vagónů/souprav na železnici."
- f) S. 38 vnitřní bezpečnost v dopravě - u obětí nehod přidat "v členění podle zavinění jednotlivými druhy dopravy".
- g) S. 39 vnější bezpečnost - 2 stejné indikátory - 1 vypustit.

**Příloha č. 1 - Potřeba redukce dálniční sítě konkrétně :**

Výstavbu dálnic je třeba konkrétně redukovat v následujících směrech:

- D 47 na Ostravu je dopravně neodůvodněná, neboť její jižní část vede v souběhu s R 48, Ostravská se dotýká jen na západě a dlouho nebude mít v Polsku pokračování. Určitý problém je i likvidace navržené ptačí oblasti Heřmanecký splav její stavbou,
- R 43 přes Brno Bystrc s 30 000 obyvateli je neúnosná z hlediska ochrany zdraví lidí a životního prostředí,
- R 35 nemá dopravní odůvodnění mezi Turnovem a Jičínem (i dle ŘSD), je neúnosná pro přírodu Českého ráje, v Pardubickém kraji je nepřijatelná v zastupitelstvem Pardubického kraje schválené tzv. severní variantě, která je proti jižní variantě (kolem Litomyšle) delší, asi o 6 mld. Kč dražší a z hlediska zdraví lidí mimořádně konfliktní (ohrožuje zdraví lidí v Ústí n.O., v Dlouhé a v České Třebové s 33 000 obyvateli a vážně poškozuje 3 další obce při trase),
- Vnější okruh Prahy R 1 přes Prahu Suchdol s 6 000 obyvateli a přivaděčem v trase ulice Jugoslávských partyzánů (asi dalších 6 000 obyvatel ohrozených). Zvyšuje znečištění ovzduší i v Praze 6, ač radní tvrdí opak. Únosná vyšla trasa vnějšího okruhu Prahy s mostem u Řeže, byť radní a SÚJB jsou proti,
- D 3 mezi Prahou a Táborem - je špatně trasovaná, neboť vede 13 km západně od města Benešov, dále devastuje zachovalou přírodu Středočeské pahorkatiny a velkou rekreační oblast dolního Posázaví (únosné je její vedení v parametrech R od Mirošovic kolem Benešova, Votic a Miličína + při chybějících obchvatů sídel). Dopravně neodůvodněná a ekologicky neúnosná je i R 3 České Budějovice - Dolní Dvořiště,
- D 8 přes CHKO České středohoří. Ohrožuje zdraví lidí a životní prostředí obce Vchynice (lze řešit vedením trasy východně od Vchynice), převážně povrchová trasa přes jádrové území CHKO, jež má být součástí chráněných evropských území NATURA 2000, je z hlediska ochrany přírody neúnosná, navíc má vést přes 4 velká sesuvná území u Kubačky, o kterých nikdo neví, co udělají. Lze vést D 8 podstatně šetrněji s tunelem 3,5 km dlouhým pod hlavním hřebenem Českého středohoří mimo sesuvná území (trasa z 80. let).
- R 52 z Pohořelic do Mikulova není dopravně odůvodněná a poškozuje tamní chráněná území (PR Mušovské jezero, CHKO Pálava). Na místě je dálniční spojení Brno - Vídeň vést po D2 a z obchvatu Břeclavi pokračovat v Rakousku na Vídeň. K Břeclavi bude časem přivedena i dálnice od Ostravy a Přerova.
- R 48 - prosazovaný tzv. jižní obchvat Frýdku Místku vážně poškozuje rekreační zázemí města, navíc nenapojuje Ostravu na dálnici. Proto vznikl ještě severozápadní obchvat, takže dálnice má jít kolem města ze tří stran. Levnější a šetrnější je od jižního obchvatu ustoupit a severozápadní spojku změnit na severní obchvat Frýdku Místku.
- D 11 - dnes končí v národní přírodní rezervaci Libický luh. Je nutné pokračovat přes tuto rezervaci, ale není nutné tak činit sypáným náspem, který rezervaci beznadějně rozděluje, jak je prosazováno. Požadavek ji vést po mostě je zde neodiskutovatelný.
- Silniční tunel pod Červenohorským sedlem dlouhý 6 km má odstranit dopravní izolovanost někdejšího okresu Jeseník. Jeho údajná ekologičnost je odvozena jen od úseku státovky v oblasti Červenohorského sedla, který má nahradit. Ignorovalo se, že má zásadně zvýšit počet projíždějících aut a tím i zásadně zhoršit životní prostředí při trase od Šumperku po Mikulovice a tím i vyhánět turisty a uživatele lázní v oblasti Jeseníků. Cestou vynaložení enormních nákladů by bylo podtrženo poslední odvětví, které v tomto ekonomicky těžce postiženém regionu vcelku prosperuje. Zajímavější by byl obdobný železniční tunel + výstavba tratě od Koutů n. D. do Jeseníků. I když by byl podstatně levnější a ekologicky šetrný, v dohledné době nebude z ekonomických důvodů reálné o jeho stavbě uvažovat.
- Dopravně problematická je i stavba velkokapacitní převážně tunelové silniční spojnice od břevnovské strany Strahovského tunelu na Pelc Tyrolku v Praze, neboť přivádí obrovský proud aut na denně kolabující severojižní magistrálu. Oficiální náklady mají činit asi 25 mld. Kč, realita bude asi 30 mld. Kč. Bankrot Prahy v důsledku této stavby nelze vyloučit, zejména ve spojení s dalšími megalomanskými stavbami, prosazované pražskou radnicí.

**Příloha č. 2 : potřeba rozvoje železničních tratí konkrétně:**

Studie SRKD kromě zjištění či spíše potvrzení zásadní potřeby zvýšit množství peněz na opravy a údržbu stávajících tratí ukazuje, že vysoce efektivní je výstavba :

- 1) důležitých krátkých spojek náchodské (staročeské - 1 km nové trati + výhybna odstraní dvojúvrat' a zkrátí spojení H. Králové - Náchod až o 17 km proti objížďce přes Tyniště), bělské (1 km nové trati propojí tratě 030 a 040 a relaci Trutnov – Semily zkrátí trať o 8 km proti zajíždění do Staré Paky), milovické (8 km nové trati zkrátí železnice z Prahy do Mladé Boleslavi o 6 km + zvýší rychlosť), libické (2,5 km nové trati zkrátí trať 020 o 4,5 km), litvínovské (propojení žst. Litvínov uzel MHD s tratí do Mostu), křenovické (lehká dráha propojí tratě 300 a 340), malé hulínské (propojí tratě 303 a 330 pro relaci Brno – Zlín) a v případě nestavění dlouhého jabloneckého tunelu i (velké) příčovické (030–036 - 2,5 km nové trati ji zkracuje o 4,5 km + odstraňuje jízdu úvratí přes Turnov), výstavba trianglu v Ústí n. O. (010-024), u Skalice n. Svitavou (260-262), v Jihlavě (240-225), v Mladé Boleslavi (070 – 064), u Břeclavi (250 – 330) a ve Starém Městě u Uherského Hradiště (330-341, zde jde o okruh),
- 2) chybějících zastávek ve městech (zejména tipu město, centrum, terminál, velké sídliště) včetně přesměrování zastavování rychlíků do zastávek v centrech měst – do Ústí n. O. město, Domažlice město, Letovice náměstí (nová), Kadaň sídliště (nová),
- 3) přivedení tratí do center měst Dvůr Králové n. L. (vlečku nutno protáhnout o 800 m k autobusovému nádraží), Kladno (lehká dráha tramvajového typu zástavbou Kladna kolem autobusového nádraží do Kladna Rozdělova), Havířov město (až do Těrlicka), přivedení všech vlaků s lidmi na žst. Karlovy Vary dolní výstavbou bohatické spojky a tuhnického trianglu, do centra Harrachova, Polné, Kouřimi, Hustopeče a Židlochovic, prodloužení trati k centru Štítnů,
- 4) odstranění úvratí – z nejmenovaných Kutná Hora, Pardubice (medlešická spojka na chrudimské trati), Turnov (jičínská trať - lze stavbou podchodu k průjezdné kolejí č. 23), Hrušovany n. Jevišovkou, popř. i Děčín, využití vleček – do průmyslové zóny v bývalém vojenském letišti Žatec, ad.
- 5) druhých kolejí tratí a ž.z. podmiňujících efektivní fungování IDS velkých měst a aglomerací – zdvoukolejnění tratí Chrudim – Pardubice (včetně medlešické spojky) – Hradec Králové – Jaroměř, Otrokovice – Zlín střed, Vratimov – Frýdek Místek, žst. Brno hlavní – Brno Vídeňská, Střelice – Zastávka u Brna, Chrastava - Liberec - Jablonec n. N. + regiotram Nisa na Liberecku, ale s dvousystémovými tramvajemi, Plzeň Kotterov - Nepomuk, nejméně 20 ž.z. v Praze, 5 v Plzni, 5 v Hradci Králové atd.,
- 6) napojení letišť Praha Ruzyně, Ostrava Mošnov a Brno Tuřany na železnici, parametrově vhodné i pro budoucí VRT,
- 7) obnovení železničních hraničních přechodů a přeshraniční dopravy na tratích Hevlín – Laa an der Thaya, Slavonice – Waldkirchen, Nové Údolí – Jandelsbrunn, Aš –Selb, Moldava – Holzhau, Dolní Poustevna – Sebnitz, Harrachov Mýtiny – Szklarska Poręba, Královec – Lubawka, Náchod Běloves – Kudowa Zdroj, Mikulovice – Głuchołazy – Jindřichovice ve Slezsku (Polsko odmítá), Chuchelná – Krzanowice Południe. Vesměs zde mají rozhodnutí v rukou zahraniční partneři, české koleje končí vesměs těsně u hranic. Jiné návryty na obnovu železničních hraničních přechodů považujeme za dopravně neodůvodněné.
- 8) hlavních ucelených tahů. Požadavek výstavby hlavních ucelených tahů vychází ze skutečnosti, že dílčí přeložky kromě krátkých spojek, i když by citelně zkrátily trať, samotné většinou zásadně příslušnou trať nezfektivní, resp. podstatné dopravní přínosy má většinou až modernizace ucelených železničních tahů. Kromě koridorů 1 - 4 (parametry 3. koridoru je ale nutné zlepšit) jde o koridor Praha - Mladá Boleslav - Liberec, Brno - Vyškov - Přerov a Praha - Kladno (- Karlovy Vary). U posledního je v dohledné budoucnosti zajímavá jen jeho část Praha - Kladno, resp. i silniční tah Praha - Karlovy Vary zůstává poměrně slabý.

Je třeba se vyhnout řešením, která bud' nejsou perspektivní nebo jsou z funkčního hlediska nekomplexní. Nelze opomíjet ani návazné akce. Nejde jen o sladění železničního jízdního řádu, ale zejména o zavedení návazných autobusových linek a ve větších městech i linek MHD k důležitým nádražím v návaznosti na příjezdy a odjezdy vlaků. Brzdou elektrizace méně frekventovaných tratí je, že elektrické osobní vlaky o nižší kapacitě ČD nemá. Otázka vlakotramvají jedno i dvousystémových

je aktuální i pro potřebnou integraci vlakové a tramvajové dopravy v některých městech. Větší rozvoj osobní železniční dopravy může prohloubit počínající krizi vyvolanou rostoucím nedostatkem vhodných vagónů.

1 systém metra, 7 systémů tramvají a 13 systémů trolejbusů provozovaných v ČR má vesměs možnosti dále se rozvíjet a rozšiřovat. Hlavní brzdou je nedostatek peněz. K chybám záměrům patří dopravně špatně trasovaná oficiální trasa metra D mezi Pankráci a Basilejským náměstím, neboť vede nejprve v těsném souběhu s trasou metra C a po té blízko tras A a B, což je neodůvodnitelný luxus, resp. (s přihlédnutím k asymetrické geografické poloze Prahy - hubené na severozápadě a tlusté na jihovýchodě) je na místě její vedení z Pankráce přes nám. bratří Synků a Slavii na Želivského a Basilejské náměstí s možností pokračování na Palmovku a Stírku. Dopravně nám nevyšla výstavba tramvaje z Mostu do Žatce. Aktuální je i zavedení trolejbusů do Karlových Varů a Frýdku Místku a jejich obnova v Děčíně. Rozhodnutí radních v Teplicích zrušit trolejbusy do r. 2008 je hrubou chybou, která ignoruje ochranu životního prostředí a silný pozitivní městotvorný efekt elektrické MHD.

Problémy jsou i s výstavbou cyklistických stezek. Z dopravního i zdravotního hlediska jsou velmi potřebné, leč v 90. letech na ně stát nedal ani 1 Kč. I když na ně SFDI v r. 2003 i 2004 vyčlenil po 60 mil. Kč, nečerpačí se v plném rozsahu, některé se čerpají v rozporu s určením, dochází i k zaměňování cyklostezek s cyklotrasami, kdy se silnice s provozem aut označí jako vhodná pro cyklisty na místo stavby specifické komunikace pro cyklisty, kde je neohrožují auta na životě ani neobtěžují emisemi a hlukem. Vzájemu zdravějšího životního způsobu i rozvoje cestovního ruchu je nutné budovat cyklistické stezky mnohem více než se dosud děje, dále je nutno pro ně mnohem více používat existující lesní a polní cesty.

Pokud jde o plány na případnou výstavbu vysokorychlostních tratí (VRT), mám za to, že jde o otázku vzdálené budoucnosti. Dnes je aktuální jen zajištění územní ochrany jejich tras. Je tu několik problémů:

- 1) ani ve spojení s velkými městy v zahraničí nevychází ekonomicky efektivní, resp. jejich případná realizace bez rozsáhlé finanční podpory EU nevychází,
- 2) nelze připustit, aby případná výstavba VRT vysávala rozhodující část rozpočtu ČR na železniční dopravní infrastrukturu,
- 3) vysoké požadavky na trasy případních VRT je činí podstatně konfliktnějšími než běžné železnice a to jak z hlediska výstavby, tak z hlediska provozu (podstatně vyšší zatížení okolí hlukem). Spor o VRT přes Českomoravskou vrchovinu (nemá zastavovat ani v Jihlavě) tudíž nepřekvapuje,
- 4) případné VTR musí být na mnoha místech propojeny se stávajícími tratěmi, aby po nich mohli jezdit i běžné rychlíky spojující rychle četná města v ČR,
- 5) s uvažovanými trasami v řadě případů nejsme spokojeni, např. v případě tras v Praze máme vážné výhrady k uvažovaným trasám všech tří VRT.

---

Jaroslav Martínek, CDV

#### *Specifický cíl*

#### **5.5 Využití možností nemotorové dopravy**

Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky v ČR jsou zatím nedostatečné. Ve většině měst cyklistické stezky úplně chybí, existující vyznačené cyklistické trasy jsou nevyhovující z bezpečnostního hlediska i z hlediska nabídky tras. V oblasti cyklistické dopravy je třeba rozlišovat dvě oblasti:

- cyklistickou dopravu plnící základní dopravní funkce jako alternativa k hromadné dopravě a k IAD – je v gesci resortu dopravy a musí být zahrnuta do dopravně politického procesu,
- rekreační dopravu – je v gesci resortu místního rozvoje a je součástí koncepce cestovního ruchu.

Cyklistická doprava se jen velmi obtížně stává další alternativou dopravy. Přínosy cyklistické dopravy jsou přitom velmi významné nejen v oblasti environmentální, ale i pro zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva při omezování civilizačních chorob. Je nadějnou alternativou v osobní dopravě mezi obcemi i ve městech do zaměstnání a škol. Pro její rozvoj bude nutné vybudovat hustou síť samostatných cyklistických stezek. Při navrhování nových dopravních projektů a při rekonstrukčních akcích je nutné počítat s dovybudováním cyklistických stezek.

**Opatření:**

- místní orgány v obcích, kde je to účelné, zpracují resp aktualizují koncepce cyklistické dopravy, přičemž v rámci těchto koncepcí bude třeba přehodnotit podle místních podmínek využití současných chodníků, (zda vzhledem k rozsahu pěší dopravy nejsou využitelné i pro dopravu cyklistickou), možnosti povolení cyklistického provozu v jednosměrných ulicích v obou směrech, posoudit v současnosti značené cyklistické trasy z hlediska bezpečnosti ap.,
  - **při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat schválenou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.**
-