

Doplňující údaje:

Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
0	08/2012	1.vydání	RNDr Grúz v.r.	RNDr Grúz v.r.	Mgr Bussinow, Ph.D. v.r.	RNDr.Bc. Bošák, MBA v.r.
Objednatel:	Česká republika – Ministerstvo dopravy, Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1				Souprava:	
Zhotovitel:	ECOLOGICAL CONSULTING a.s. Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc tel: 585 203 166, fax: 585 203 169 e-mail: <a href="mailto:ecological@ecological.cz">ecological@ecological.cz</a>					
Projekt:	„Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“				Číslo projektu:	411/12089
					VP (HIP):	RNDr Grúz
					Stupeň:	
KÚ:	OÚ, MÚ:				Datum:	08/2012
Obsah:	OZNÁMENÍ KONCEPCE -SEA Zpracované dle přílohy č.7 zákona č. 100/2001 Sb.				Archiv:	
					Formát:	
					Měřítko:	
					Část:	Příloha:
					-	-

**Objednatel:** Obchodní firma: Česká republika – Ministerstvo dopravy  
adresa: Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1  
IČ: 66003008  
DIČ: CZ 66003008

**Zpracovatel:** Ecological Consulting a.s.,  
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc  
RNDr. Jiří Grúz  
*číslo osvědčení odborné způsobilosti 85189/ENV/08*  
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 603 584 222  
e-mail: [ecological@ecological.cz](mailto:ecological@ecological.cz) ; [www.ecological.cz](http://www.ecological.cz)

Srpen 2012

RNDr. Jiří Grúz

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

**Rozdělovník:**

3x výtisk, 76x digitální verze: ČR- Ministerstvo dopravy, Nábřeží Ludvíka Svobody  
1222, 110 15 Praha 1  
0. výtisk: 0 digitální verze: Ecological Consulting a.s.

**Řešitelský kolektiv:**

RNDr. Jiří GRÚZ – vedoucí autorského kolektivu, technické složky životního prostředí

oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí  
(číslo osvědčení odborné způsobilosti 85189/ENV/08)

*Ecological Consulting a.s., . Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*

Mgr. Milan Bussinow, Ph.D. - biotopy, botanika

autorizovaná osoba ke zpracování biologických hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. OEKL/2906/05 ze dne 18.10.2005)

autorizovaná osoba k provádění posouzení podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (Natura 2000) (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j. 29539/ENV/09,998/630/09)

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585203166*

Mgr. Petra Reichlová - vliv koncepce na veřejné zdraví

oprávněná osoba k posuzování vlivů na veřejné zdraví (č. j. rozhodnutí osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví ze dne 28.8.2009 č.j.: 38259-OZV-32.1-24.08.09, pořadové číslo 6/2009)

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585203166*

## Obsah

ÚVOD.....	6
A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI KONCEPCE.....	7
B. ÚDAJE O KONCEPCI.....	7
B.1. NÁZEV.....	7
B.2. OBSAHOVÉ ZAMĚŘENÍ.....	7
B.3. CHARAKTER KONCEPCE.....	9
B.4. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY POŘÍZENÍ.....	10
B.5. ZÁKLADNÍ PRINCIPY A POSTUPY (ETAPY) ŘEŠENÍ.....	12
B.6. HLAVNÍ CÍLE.....	14
B.7. PŘEHLED UVAŽOVANÝCH VARIANT ŘEŠENÍ.....	16
B.8. VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM A MOŽNOST KUMULACE VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ S JINÝMI ZÁMĚRY.....	16
B.9. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN DOKONČENÍ.....	17
B.10. NÁVRHOVÉ OBDOBÍ.....	17
B.11. ZPŮSOB SCHVALOVÁNÍ.....	18
C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	19
C.1. VYMEZENÍ DOTČENÉHO ÚZEMÍ.....	19
C.2. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, KTERÉ MOHOU BÝT KONCEPCÍ OVLIVNĚNY.....	19
C.3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	20
C.3.1. Charakteristika území.....	21
C.3.2. Ovzduší.....	22
C.3.3. Geomorfologie.....	23
C.3.4. Hydrologické poměry.....	26
C.3.5. Ochrana přírody.....	27
C.3.6. Ostatní charakteristiky.....	31
C.4. STÁVAJÍCÍ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	32
D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	38
D.1. VODA.....	40

D.2.PŮDA .....	42
D.3.LESY .....	44
D.4.OCHRANA PŘÍRODY .....	44
D.5.OVZDUŠÍ .....	45
D.6.OSTATNÍ.....	48
E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE .....	50
E.1. VÝČET MOŽNÝCH VLIVŮ KONCEPCE PŘESAHUJÍCÍCH HRANICE ČESKÉ REPUBLIKY.....	51
E.2. MAPOVÁ DOKUMENTACE A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ KONCEPCE .....	51
E.3. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE PŘEDKLADATELE O MOŽNÝCH VLIVECH NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ .....	51
E.4. STANOVISKO ORGÁNU OCHRANY PŘÍRODY POKUD JE VYŽADOVÁNO .....	56
PŘÍLOHY.....	57
SEZNAM ZKRATEK.....	57

## ÚVOD

Předkládané **Oznámení koncepce „Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“** bylo vypracováno v souladu se zákonem č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).

**Důvodem pro vypracování** Oznámení koncepce je skutečnost, že současná Dopravní politika ČR má platnost do konce roku 2013. Byla schválena usnesením vlády č. 882 z 13.7.2005. Posléze vláda ČR na svém zasedání dne 20. července 2011 schválila usnesením vlády č. 565 materiál Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013 v roce 2011. Podle tohoto usnesení, jakož i podle Národního programu reformy má být vytvořena nová dopravní politika (DP) pro léta 2014 - 2020 a měla by být schválena do konce roku 2012.

Podmínkou hodnocené nové Dopravní politiky pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 je soulad s národními i komunitárními strategiemi, zejména s Bílou knihou k evropské dopravní politice a s politikou TEN-T (Trans- European Transport).

Dopravní politika jako vrcholový strategický dokument Vlády ČR identifikuje hlavní problémy sektoru, uvádí cíle a priority dopravy a navrhuje opatření na jejich řešení. V žádném případě však neřeší konkrétní střety dopravní infrastruktury ani situování jednotlivých liniových staveb. Proto i předložené Oznámení hodnotí tuto koncepci spíše z obecného hlediska, ve vztahu k relevantním národním a evropským strategiím.

Konkrétní dopravní infrastruktura bude až součástí navazujících dokumentů na bázi „akčních plánů“, tj. Dopravních sektorových strategií (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem), Operačního programu doprava aj. Dopravní sektorové strategie mají samostatné hodnocení SEA

Jedná se tedy o koncepci ve smyslu ustanovení §10a posledně citovaného zákona, kde dotčené území je zjevně tvořeno územím celé České republiky. Uvedená koncepce tak podléhá po předložení tohoto Oznámení zjišťovacímu řízení (§10d citovaného zákona) a posléze (po vydání závěru zjišťovacího řízení příslušným úřadem) Vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle ustanovení § 10e zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Příslušným orgánem státní správy pro provedení zjišťovacího řízení, vydání závěru zjišťovacího řízení a posléze i pro posouzení a vydání stanoviska k této koncepci je ve smyslu ustanovení §21 výše citovaného zákona v tomto konkrétním případě Ministerstvo životního prostředí.

Svým členěním odpovídá toto „Oznámení“ zákonu č.100/2001 Sb., příloze č.7. Rozsah zpracování jednotlivých kapitol je dán významem, který má oznamovaná koncepce zejména pro ochranu životního prostředí a veřejného zdraví.

Předkládaná koncepce je zpracována jako invariantní s tím, že celá řada detailů projektového charakteru není v této fázi řešena. Ty bude třeba řešit až v dalších krocích, včetně konečného posouzení vlivů jednotlivých záměrů na životní prostředí (EIA) ve fázi zpracování projektových návrhů.

## **A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI KONCEPCE**

**Název :** Česká republika – Ministerstvo dopravy  
**IČ:** 66003008  
**Sídlo :** Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1  
**Oprávněný zástupce předkladatele:** Ing.Lukáš Hampl, 1. náměstek ministra  
**E-mail:** lukas.hampl@mdcr.cz

## **B. ÚDAJE O KONCEPCI**

### **B.1. Název**

„Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“

### **B.2. Obsahové zaměření**

Posuzovaná koncepce představuje vrcholový strategický dokument v resortu dopravy. Jedná se o celostátní koncepci, navazující na řadu strategických dokumentů, přijatých na komunitární ( TEN-T, Bílá kniha) i národní (Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR, Národní program snižování emisí, Státní politika životního prostředí) úrovni.

Hlavním cílem Dopravní politiky je vytváření podmínek pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické, sociální a ekologické dopady. Na tento cíl navazují specifické priority sektorového a průřezového charakteru. Monitorování cílů Dopravní politiky bude prováděno na základě navrženého souboru indikátorů.

V uvedené koncepci jsou řešena zejména témata harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy, provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému, panevropská dopravní síť ve smyslu dokumentů EU, bezpečnost dopravy, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy a to především s ohledem na omezení negativních vlivů dopravy do složek životního prostředí a na veřejné zdraví. Koncepce předpokládá výrazný podíl systémů ITS (Intelligent Transport Systems) u všech druhů dopravy.

Nežádoucí vlivy dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví je nezbytné minimalizovat, přičemž strategické směry v oblasti tzv. čisté mobility podává zejména materiál Evropské komise (03/2011), „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“, tzv. „Bílá kniha“.

Tento materiál představuje novou evropskou dopravní politiku pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak následně navazuje TEN-T, jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh.

Bílá kniha zahrnuje 40 konkrétních iniciativ pro vybudování konkurenceschopného dopravního systému v příštím desetiletí. Hlavním a novým cílem je zásadně snížit závislost Evropy na dovážené ropě a snížit uhlíkové emise o 60 % do roku 2050, přestat používat konvenční pohon vozidel ve městech, využívat 40 % nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě, o 40 % snížit emise ve vodní dopravě. Toho se má dosáhnout následujícími postupy:

- přesunutím 50 % přepravy nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční a vodní dopravu
- v případě osobní dopravy výrazně zvýšit podíl železniční dopravy (a to i z dopravy letecké na vzdálenosti do 1000 km, zatímco letecké dopravě se tím uvolní vzdušný prostor pro dálkové lety).
- zaváděním alternativních energií pro dopravu
- zaváděním účinnějších motorů
- aplikací systémů ITS ve všech druzích dopravy s cílem optimalizovat dopravní a přepravní procesy.

Hlavními nástroji k dosažení těchto cílů by měly být:

- jednotný dopravní trh
- infrastruktura
- věda a výzkum
- harmonizace cen
- optimalizace systému veřejných služeb v přepravě cestujících
- vytváření podmínek pro posílení multimodality v dopravě
- vytváření podmínek pro zvyšování bezpečnosti v dopravě

Návrhová část hodnocené koncepce „Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“ obsahuje celkem 5 kapitol v následujícím složení:



- 1) Střednědobá a dlouhodobá vize
- 2) Východiska
- 3) Cíle Dopravní politiky
- 4) Priority a opatření
- 5) Nástroje, návazné strategické dokumenty, monitoring a kompetence

Z hlediska stávající legislativy je nezbytné provést posouzení celé koncepce ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., jelikož se jedná o koncepci ve smyslu ustanovení §10a citovaného zákona, kde koncepce stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů v oblasti dopravy.

Po předložení tohoto Oznámení tak uvedená koncepce podléhá zjišťovacímu řízení (§10d citovaného zákona) a posléze (po vydání závěru zjišťovacího řízení příslušným úřadem) Vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle ustanovení § 10e zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Příslušným orgánem státní správy pro provedení zjišťovacího řízení, vydání závěru zjišťovacího řízení a posléze i pro posouzení a vydání stanoviska k této koncepci je ve smyslu ustanovení §21 výše citovaného zákona v tomto konkrétním případě Ministerstvo životního prostředí ČR.

### **B.3. Charakter koncepce**

Oznamovaná koncepce svým charakterem spadá mezi strategické materiály obecné povahy, formulované na obecné úrovni. Je však základním strategickým sektorovým dokumentem, který má vliv na dopravně-politický proces. Jedná se o vrcholový dokument vlády pro sektor doprava, který stanovuje cíle a opatření týkající se celého sektoru a určuje základní směry jeho vývoje.

Uvedená koncepce má neoddělitelný dopad i na dopravní problematiku na úrovni krajů a obcí, kde jsou otázky dopravy v kompetenci samostatné působnosti samosprávy. Mnohá opatření se týkají regionů a mají pro ně doporučující charakter. Nicméně provázanost cílů celostátní a regionálních politik je velmi důležitá. Touto otázkou se zabývá dále uvedená priorita 9/ v koncepci, nazvaná Subsidiarita, odpovědnost jednotlivých úrovní.

Mimo rozpracování Dopravní politiky ve strategických dokumentech celostátního charakteru<sup>1</sup> bude další implementace na regionálních úrovních, včetně zapracování do územně plánovací dokumentace těchto úrovní. Koncepce tak dojde konkretizace z věcného, časového, ekonomického i environmentálního hlediska.

---

<sup>1</sup> Dopravní politika bude rozpracována v následujících dokumentech: Dopravní sektorové strategie, plány dopravní obslužnosti, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, Inovační technologie, Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů, Koncepce internalizace externalit (evropský proces), Koncepce letecké dopravy, Koncepce vodní dopravy, Národní strategie cyklistické dopravy, Národní kosmický plán

Nová Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 vychází z analýzy a hodnocení předchozí Dopravní politiky České republiky z roku 2005, z národních materiálů, materiálů EU, z porovnání stavu v regionech a z dalších hledisek. Přehledně lze její východiska seřadit takto:

- *Strategie Evropa 2020, Národní program reform a evropská Politika soudržnosti*
- *Plán jednotného evropského dopravního prostoru –vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha).*
- *Politika transevropských dopravních sítí TEN-T (v návrhu)*
- *Další strategie (Strategický rámec udržitelného rozvoje, Politika územního rozvoje, Státní politika životního prostředí, Strategie regionálního rozvoje /v návrhu/, Státní energetická koncepce aj.)*
- *Další východiska Dopravní politiky*

Hodnocená koncepce 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.

Na úrovni vnitrostátní se DP soustředí na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR a dále na nalezení rovnováhy mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějším využitím osobních automobilů i ekonomickou problematiku plateb za provedené přepravní služby.

Ve smyslu výše uvedených hlavních cílů „Bílé knihy“ EU se hodnocená koncepce zabývá m.j. revitalizací železniční dopravy, zlepšením kvality silniční dopravy a omezením vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. Naznačuje rovněž koncepce na úseku zvýšení bezpečnosti dopravy a rozvoje městské, příměstské a regionální hromadné dopravy.

Součástí koncepce je i propojení s komunitárními koncepcemi, s ohledem na provozní a technickou interoperabilitu evropského železničního systému a na transevropskou dopravní síť (TEN-T) včetně prioritních projektů EU. Návrh na revizi transevropského silničního systému na území ČR podle TEN-T (10/2011) tvoří přílohu 1 tohoto oznámení.

#### **B.4. Zdůvodnění potřeby pořízení**

Důvodem pro vypracování nové koncepce je skutečnost, že platnost současné Dopravní politiky končí v roce 2013. Z toho důvodu bylo v usnesení vlády č. 882 z 13.7.2005 nařízena aktualizace tohoto dokumentu v roce 2011. V návaznosti na tuto aktualizaci schválila vláda dne 20. července 2011 usnesením č. 565 v návaznosti na Národní program reform potřebu vytvoření nové dopravní politiky pro léta 2014 – 2020. Tato nová DP bude navazovat na současnou dopravní politiku a to v rámci tzv. dopravně-politického cyklu.

Mezi další důvody patří skutečnost, že rozvoj, zavádění a využití inteligentních

dopravních systémů, např. systémů řízení dopravy na dálnicích a silnicích, je nedostatečné. Železniční a vodní doprava není t.č. schopna plné integrace do logistických řetězců, což přispívá k růstu silniční dopravy a vzniku kongescí.

Současně lze konstatovat velké nedostatky v kvalitě dopravní infrastruktury v jednotlivých krajích (Dopravní politika řeší hlavní zásady rozvoje a údržby dopravní infrastruktury, které jsou návazně podrobně rozpracovány v návazných Dopravních sektorových strategiích). Jako nejvýznamnější závady lze uvést:

- *Jihočeský kraj* – chybí základní spojení v železniční i silniční infrastruktuře ve směru Praha – České Budějovice – Linec. Emisemi a hlukem jsou nejvíc postižena města České Budějovice, Tábor, Jindřichův Hradec. Mezi nejzatíženější tahy silniční dopravy patří I/3 (E55), I/4, I/19, I/34 a I/39.
- *Karlovarský kraj* – není dokončeno základní silniční a železniční spojení ve směru Praha – Karlovy Vary – Marktredwitz. Mezi nejzatíženější tahy silniční dopravy patří I/6, I/21, I/64, I/13, I/20 a I/25. Nejzatíženějšími hraničními přechody jsou Vojtanov, Pomezí nad Ohří, Aš, Svatý Kříž a Boží Dar.
- *Liberecký kraj* – zcela chybí železniční spojení pro osobní i nákladní dopravu (včetně přilehlé průmyslové oblasti Mladoboleslavská, jakož i páteřní kolejová infrastruktura pro propojení hlavních center v rámci kraje. Mezi nejzatíženější tahy silniční dopravy (nad 10 000 vozidel/24 hod) patří I/35, I/65 a II/283. Nejzatíženějšími hraničními přechody jsou Habartice-Zawidów, Harrachov-Jakuszyce a Hrádek n/Nisou-Porajów.
- *Plzeňský kraj* – není dokončeno železniční spojení v ose Praha – Plzeň – Regensburg. Kritická je doprava uvnitř Plzně. Mezi nejzatíženější profily této městské dopravy (nad 30 000 vozidel/24 hod) patří Karlovarská tř.-Pod Záhorskem a U Prazdroje - Gambrinus. Nejzatíženějšími hraničními přechody jsou Rozvadov a Folmava.
- *Kraj Vysočina* – chybí kvalitní propoj center kraje. Nejzatíženějším silničním tahem je dálnice D1 (nad 30 000 vozidel/24 hod). Provoz osobních vozidel zde činí cca 30 % celkových dopravních výkonů v kraji, u těžkých nákladních aut téměř polovinu (48 %). Významný podíl mají i další silnice I. třídy, na nichž je realizována přibližně čtvrtina dopravních výkonů (silnice I. třídy tvoří 14 % celkové délky sítě).
- *Hlavní město Praha a Středočeský kraj* – není dokončeno silniční spojení umožňující odvedení tranzitní dopravy z hlavního města a chybí kvalitní železniční spojení pro regionální dopravu z Prahy do tří největších měst Středočeského kraje. Nejzatíženějšími úseky na pražské komunikační síti (nad 10 000 vozidel/24 hod) zůstává „Jižní spojka“ a Barrandovský most.
- *Zlínský kraj* – chybí dokončení silničních tahů na Slovensko (R49, R55). Mezi nejzatíženější tahy silniční dopravy (nad 10 000 vozidel/24 hod) patří I/50, I/55, I/49 a

I/57. Nejzatíženějšími hraničními přechody na území kraje jsou Starý Hrozenkov – Drietoma a Střelná – Strelenka.

Jedním ze zásadních rysů hodnocené koncepce je přitom soulad s národními i komunitárními strategiemi, zejména s Bílou knihou k evropské dopravní politice a s politikou TEN-T (Trans- European Transport). S touto koncepcí budou v souladu další dokončované „infrastrukturní“ Dopravní sektorové strategie (resp. jejich 2. fáze).

Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje („Bílá kniha“) přitom shrnuje dosavadní vývoj mezioborové dělby přepravní práce a dává podněty ke změnám, m.j. s cílem snížení nepříznivých vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.

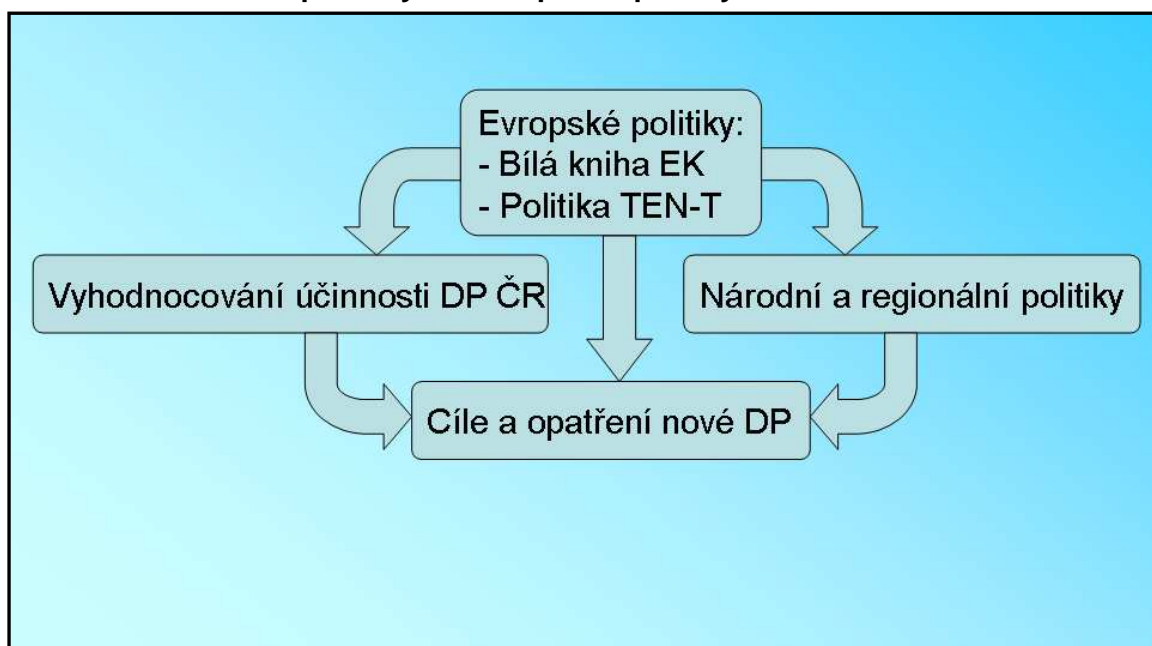
Na vnitrostátní úrovni je relevantní národní strategií Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010), Státní politika životního prostředí 2004 – 2010 (2004) a další

Podle výše uvedeného se tedy jedná o koncepci ve smyslu ustanovení §10a zákona č. 100/2001 Sb., kde dotčené území je zjevně tvořeno územním obvodem celé ČR.

## B.5. Základní principy a postupy (etapy) řešení

Tvorba vlastní koncepce sestávala z přípravy analytické části, návrhové a implementační části. Jejím atributem je soulad s národními i komunitárními strategiemi, zejména s Bílou knihou k evropské dopravní politice a s politikou TEN-T (Trans- European Transport) – viz obrázek 1.

Obrázek 1- Postup tvorby nové dopravní politiky



Zdroj: MD

Hodnocená koncepce přitom respektuje související dokumenty na vnitrostátní úrovni (Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR, Státní politika životního prostředí 2004 – 2010 a další). DP je zároveň metodickou pomůckou pro stanovení koncepce dopravy na regionální a obecní úrovni.

Co se týče formálního **procesu posouzení vlivů** koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, postup tohoto posouzení je dán ustanoveními § 10a a násl. zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Jedná se o následující kroky:

- předložení Oznámení koncepce příslušnému úřadu (Ministerstvo životního prostředí) ve smyslu ustanovení § 10c posledně citovaného zákona
- zveřejnění Oznámení příslušným úřadem a zajištění vyjádření k němu v průběhu zjišťovacího řízení
- vydání závěru zjišťovacího řízení příslušným úřadem (§ 10d citovaného zákona), v němž tento stanoví obsah a rozsah vyhodnocení, případně požadavek na zpracování variant koncepce
- zpracování Vyhodnocení návrhu koncepce oprávněnou osobou a jeho předložení příslušnému úřadu ve smyslu ustanovení § 10e výše citovaného zákona
- zveřejnění Návrhu koncepce vč. Vyhodnocení příslušným úřadem a zajištění vyjádření dotčených správních úřadů a samosprávných celků k němu
- veřejné projednání Návrhu koncepce včetně zpracovaného Vyhodnocení, jak je předepsáno ustanovením §10f citovaného zákona
- zpracování zápisu z veřejného projednání, jeho zveřejnění předkladatelem a zaslání příslušnému úřadu
- vydání stanoviska příslušného úřadu k posouzení vlivů provádění koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví ve smyslu ustanovení §10g zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
- zveřejnění stanoviska a jeho rozeslání příslušným úřadem předkladateli a dalším subjektům
- následné průběžné sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví předkladatelem ve smyslu ustanovení §10h výše citovaného zákona

Na uvedené kroky posouzení koncepce musí následně navazovat celá řada dalších, stávající legislativou vyžadovaných postupových kroků. Mimo zahrnutí koncepce do územně plánovací dokumentace nižších úrovní je to zejména (v projektové fázi) posouzení konkrétního záměru, tak jak je předepsáno výše citovaným zákonem. U takovýchto záměrů, spadajících pod režim zákona č.100/2001 Sb. v platném znění, je obecně nutno aplikovat závazný formální proces hodnocení „EIA“.

Jedná-li se o fakultativní záměry (kategorie II přílohy č. 1 citovaného zákona), je obligatorní součástí oznámení, zpracovaných dle přílohy č.3 tohoto zákona mimo jiné návrh opatření k prevenci, snížení či kompenzaci negativních vlivů záměru na životní prostředí.

Obdobná povinnost je rovněž u obligatorních záměrů, obsažených v kategorii I přílohy č.1 citovaného zákona a to při zpracování jejich dokumentací dle přílohy č.4 tohoto zákona.

## **B.6. Hlavní cíle**

Hlavním cílem oznamované koncepce je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické, sociální a ekologické dopady.

Hodnocená koncepce by současně měla poskytnout základní výchozí podklady, rezultující ve zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR, s úsilím o rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějším využitím osobních automobilů a objektivizací plateb za dopravu a přepravu.

Neméně důležitým cílem koncepce je nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy, tak jak je to vyžadováno materiály Evropské komise, např. Bílou knihou (03/2011). Tato vyžaduje snížení emisí z dopravy, přičemž k roku 2050 předpokládá polovinu dopravních výkonů (na delší vzdálenosti) přesunout na železniční, případně vodní dopravu. Současně předpokládá ke stejnému datu vnitřní dopravu ve městech vozidly bez pohonu klasickými motory.

Hodnocená koncepce za účelem splnění výše uvedených cílů zahrnuje celkem 9 priorit. Každá z priorit má řadu podpriorit (podkapitol), přičemž tyto podpriority vždy uvádí seznam opatření pro naplnění dané priority.

Přehled těchto priorit a jejich podpriorit (podkapitol) je tento:

### ***Priorita 1.***

#### **Uživatelé**

*Podkapitoly::*

Podmínky pro konkurenceschopnost ČR

Podmínky pro soudržnost regionů

Nákladní doprava jako součást logistického procesu

Veřejná služba v přepravě cestujících

Práva cestujících

Cestovní ruch

### ***Priorita 2.***

#### **Provoz**

*Podkapitoly::*

Podmínky pro kvalitní poskytování služeb  
Nepravidelnosti provozu  
Nákladní doprava – komodalita  
Osobní doprava  
Doprava ve městech  
Bezpečnost dopravy  
Restrukturalizace železnice  
Energie pro dopravu

**Priorita 3.**

**Zdroje pro dopravu**

*Podkapitoly::*

Klasické financování  
Alternativní financování  
Internalizace externích nákladů jako inovativní zdroj financování  
Rozdělování zdrojů  
Financování dopravní obslužnosti

**Priorita 4.**

**Dopravní infrastruktura**

*Podkapitoly::*

Údržba a provozování dopravní infrastruktury  
Rozvoj dopravní infrastruktury  
Urychlení přípravy staveb  
Úspory při přípravě a realizaci staveb  
Zvýšení kvality staveb v dopravě

**Priorita 5.**

**Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace, kosmické technologie**

*Podkapitoly::*

Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace  
Kosmické technologie

**Priorita 6.**

**Snižování negativního dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví**

**Priorita 7.**

## Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání, kvalifikace

### **Priorita 8.**

#### Další dlouhodobé vize

### **Priorita 9.**

#### Subsidiarita, odpovědnost jednotlivých úrovní

## **B.7. Přehled uvažovaných variant řešení**

Oznamovaná koncepce je navržena jako invariantní. To však neznamená, že při jejím rozpracování do dalších strategických dokumentů nebo ÚPD nemůže k variantám (zejména územním), tak jak jsou přehledně uvedeny v prioritě 4/ dojít. Tyto budou posuzovány zejména ve fázi projektového řešení, tj. v průběhu procesu podle dílu 2 zákona č. 100/2001 Sb.

V takovéto fázi posuzování vlivů záměru na životní prostředí je u daných staveb dopravní infrastruktury (kategorie I výše cit. zákona) vesměs povinností předložit i „nástin studovaných hlavních variant“ (§6 odst.4 zák. č. 100/2001 Sb.).

V případě méně podstatných změn této dopravní infrastruktury (kategorie II) si může předložení variant vyžádat příslušný úřad (§7 odst.5 posledně citovaného zákona).

## **B.8. Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry**

Při posouzení vztahu oznamované koncepce k jiným koncepčním materiálům byly brány v úvahu zejména dokumenty, zpracované na národní a mezinárodní úrovni a platná legislativa ČR.

Zohledněna byla rovněž platná legislativa o PÚR, Územně plánovacích podkladech a Územně plánovací dokumentaci (tj. stavební zákon a jeho prováděcí předpisy). V úvahu byla přitom vzata skutečnost, že koncepce se týká území celé České republiky.

Z **národních** koncepčních dokumentů, s nimiž byla navrhovaná koncepce konfrontována, lze uvést zejména:

- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010)
- Státní politika životního prostředí 2011 – 2020 (verze 2010)
- Plán odpadového hospodářství ČR. MŽP 10/2003
- Státní energetická koncepce ČR (aktualizace 2010)
- Politika územního rozvoje ČR. MMR Praha, schváleno 07/2009
- Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013 (MD ČR, 2005)
- Operační program doprava, MD ČR, 04/2009
- Koordinační studie VRT 2003. IKP s.r.o. Praha, 07/2004
- Plán hlavních povodí ČR. MZe a MŽP, schváleno 23.5.2007.



- Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy. Technické podmínky č. 180. MD, 2006.
- Národní program snižování emisí ČR. MŽP, 06/2007
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky. MŽP, 2005
- Další platné koncepční materiály s celostátní působností

Dokumenty **mezinárodní** úrovně:

- Aarhuská úmluva (Úmluva EHK OSN o přístupu k informacím, účasti veřejnosti při rozhodování a právní ochraně ve věcech životního prostředí)
- Bílá kniha evropské dopravní politiky pro r.2010, komise ES 2001
- Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha). EU, 03/2011
- A Handbook on Environmental Assessment of Regional Development Plans and EU Structural Funds Programmes. EU, 08/1998
- TEN-T. Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky (Zelená kniha). EU, 02/2009
- TEN-T-Revision of TEN-T Guidelines. EU, 10/2011
- Urban sprawl in Europe. EU, 10/2006
- ESDP- Evropské perspektivy územního rozvoje. EU 05/1999

Co se týče možné kumulace koncepce s jinými záměry, tuto lze teoreticky předpokládat až ve fázi projednávání jednotlivých záměrů. Kumulace mohou nastat např. při průchodu R55 ptačí oblastí na Hodonínsku, při situování VRT v oblasti Poodří aj.

Ve fázi hodnocení koncepce kumulace vlivů v takovémto měřítku nepředpokládáme.

## **B.9. Předpokládaný termín dokončení**

Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 sestává ze tří částí a to:

- část analytická
- část návrhová
- část implementační

K vlastní koncepci je nutno zpracovat Oznámení a následně Vyhodnocení SEA podle zákona č. 100/2001 Sb., jak bylo svrchu uvedeno.

Dohotovnění koncepce i jejího hodnocení v materiálu SEA a následné předložení vládě ČR ke schválení se předpokládá v termínu 15.12.2012.

## **B.10. Návrhové období**

Oznamovaná koncepce bude (prostřednictvím Dopravních sektorových strategií) (prostřednictvím Dopravních sektorových strategií) mít následnou vazbu na Politiku

územního rozvoje (PÚR) a dále na územně plánovací podklady, resp. dokumentace, zejména v krajském měřítku (ÚAP, ZÚR). Koncepce navazuje na řadu strategických dokumentů, přijatých na komunitární (TEN-T, Bílá kniha) i národní (Národní program snižování emisí, Státní politika životního prostředí) úrovni. Jejím cílem je zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR, s úsilím o rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějším využitím osobních automobilů a objektivizaci plateb za dopravu a přepravu.

Z uvedených důvodů a rovněž vzhledem k návrhovým obdobím souvisejících materiálů nadnárodní úrovně bylo zvoleno návrhové období koncepce na období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050.

### **B.11. Způsob schvalování**

Oznamovaná koncepce musí v první fázi projít hodnocením jejího vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, jak bylo zmíněno výše. Přitom musí být zachován postup předepsaný platnou legislativou, zejména zákonem č. 100/2001 Sb. v platném znění. Přehled jednotlivých kroků posouzení vlivů podle citovaného zákona je v tabulce 1.

**Tabulka 1- Přehled základních kroků posouzení koncepce podle zákona č. 100/2001 Sb.**

<b>Obsah kroku</b>	<b>Zajišťuje</b>	<b>Ustanovení zák.č. 100/2001 Sb.</b>	<b>Poznámka</b>
předložení oznámení	předkladatel	§ 10c	předkladatel zde=Ministerstvo dopravy
provedení zjišťovacího řízení a vydání jeho závěru	příslušný orgán	§ 10d	příslušný orgán zde= Ministerstvo životního prostředí
zpracování Vyhodnocení koncepce	oprávněná osoba	§ 10e	
zveřejnění Návrhu koncepce vč. Vyhodnocení a zajištění vyjádření k němu	příslušný orgán	§ 10f	
veřejné projednání Návrhu koncepce	předkladatel	§ 10f	Vyhodnocení je součástí Návrhu koncepce
rozeslání a zveřejnění zápisu z veřejného projednání	„	§ 10f	
vydání stanoviska k Návrhu koncepce, vč. jeho zveřejnění	příslušný orgán	§ 10g	
průběžné sledování vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví	předkladatel	§ 10h	

Po vydání souhlasného stanoviska příslušného orgánu (Ministerstvo životního prostředí) ve smyslu ustanovení § 10h citovaného zákona je možné přistoupit ke schválení této koncepce. Schválení přísluší vládě ČR, která má v kompetenci rozhodování v obdobných věcech celostátního charakteru. Schválení bude provedeno formou usnesení vlády ČR.

## **C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ**

### **C.1. Vymezení dotčeného území**

Hodnocená koncepce je celostátního charakteru, s návazností na celoevropské strategie. Dotčeným územím, na němž se koncepce nachází je tedy celá Česká republika.

### **C.2. Výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny**

Vzhledem ke zmíněnému rozsahu koncepce je nutno konstatovat, že dotčenými územními samosprávnými celky jsou jak celky jednotlivých krajů (NUTS 3) , tak i obvody obcí. Vzhledem k tomuto rozsahu je racionelní, uvažovat jako dotčené samosprávné celky pouze kraje ČR. Jedná se o následujících 14 celků (krajů), seřazených dle rozlohy:

- Středočeský
- Jihočeský
- Plzeňský
- Jihomoravský
- Kraj Vysočina
- Moravskoslezský
- Ústecký
- Olomoucký
- Královéhradecký
- Pardubický
- Zlínský
- Karlovarský
- Liberecký
- Hlavní město Praha

Podle jednotlivých složkových zákonů mají řadu kompetencí, včetně kompetencí krajů rovněž újezdni úřady ve vojenských újezdech. V současné době existuje na území ČR celkem 5 vojenských újezdů a to (stav 03/2007):

- vojenský újezd Boletice, okres Český Krumlov, Jihočeský kraj, sídlo újezdu: Boletice (základní sídelní jednotka na území vojenského újezdu), 219 km<sup>2</sup>, 276 obyvatel

- vojenský újezd Brdy (má být zrušen), okres Příbram, Středočeský kraj, sídlo újezdu: Jince (mimo území vojenského újezdu), 260 km<sup>2</sup>, 50 obyvatel
- vojenský újezd Březina, okres Vyškov, Jihomoravský kraj, sídlo újezdu: město Vyškov (mimo území vojenského újezdu), 158 km<sup>2</sup>, 6 obyvatel
- vojenský újezd Hradiště, okres Karlovy Vary, Karlovarský kraj, sídlo újezdu: město Karlovy Vary (mimo území vojenského újezdu), 332 km<sup>2</sup>, 605 obyvatel
- vojenský újezd Libavá, okres Olomouc, Olomoucký kraj, sídlo újezdu: Město Libavá (které však není městem ani obcí, ale katastrálním územím v rámci vojenského újezdu), 327 km<sup>2</sup>, 1174 obyvatel

### C.3. Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území

Česká republika je vnitrozemský stát střední Evropy, sousedící na západě s Německem (délka hranice 810 km), na severu s Polskem (762 km), na východě se Slovenskem (252 km) a na jihu s Rakouskem (466 km). Rozkládá se na území tří historických zemí (Čech, Moravy a části Slezska) na ploše 78 867 km<sup>2</sup>. V roce 2012 v Česku žilo přibližně 10,5 milionu obyvatel. Hlavním městem je Praha. Administrativně se dělí na 14 samosprávných krajů. Jejich situování je zřejmé z obrázku 2.

Obrázek 2 – Dělení ČR na jednotlivé kraje (NUTS 3)



Česká republika je demokratický právní stát s liberálním státním režimem a politickým systémem založeným na svobodné soutěži politických stran a hnutí. Česká republika je členem OSN, NATO, OECD, WTO, Rady Evropy, OBSE, EEA, Evropské celní unie, EU, Schengenského prostoru a Visegrádské skupiny.

### **C.3.1. Charakteristika území**

Území, řešené v oznamované koncepci se nachází ve středu Evropy, takže bezprostředně sousedí se čtyřmi státy (Německo, Rakousko, Slovensko a Polsko). Hodnocená koncepce bere na tuto skutečnost zřetel.

Nejnižše položené místo v ČR je vodní tok Labe na odtoku ze země u Hřenska, 115 m n. m. Nejvýše položené místo je Sněžka, 1602 m n. m.

Z hlediska fyzicko-geografického leží ČR na rozhraní dvou horských soustav. Západní a střední část vyplňuje Česká vysočina, mající převážně ráz pahorkatin až vrchovin (Šumava, Český les, Krušné hory, Jizerské hory, Krkonoše, Orlické hory, Králický Sněžník, Jeseníky). Do východní části státu zasahují Západní Karpaty (Beskydy).

Z celkové plochy Česka leží 52 817 km<sup>2</sup> (67 %) v nadmořské výšce do 500 m, 25 222 km<sup>2</sup> (32 %) ve výšce 500 až 1 000 m a pouze 827 km<sup>2</sup> (1,05 %) ve výšce nad 1 000 m; střední nadmořská výška činí 430 m.

Délka **silniční** dopravní sítě činí 55 653 km, 734 km tvoří dálnice, 422 km rychlostní komunikace a 6 255 km silnice 1. třídy (údaje z roku 2010). Dálniční síť je stále ve výstavbě. Páteřní komunikací bude po svém dokončení dálnice D1 která spojí Prahu a Brno s Ostravou a polskými Katovicemi. Již dokončenými komunikacemi jsou dálnice D2 spojující Brno a Bratislavu a dálnice D5 spojující Prahu, Plzeň a německý Norimberk. Dokončení dálnice D8 plánované na rok 2012 dlouhodobě komplikuje dostavba úseku přes CHKO České středohoří. Dlouhodobě naplánovaná je také dostavba dálnice D11, spojující Prahu s Hradcem Králové, k polské hranici (Wrocław) (z Jaroměře jako rychlostní silnice) a dálnice D3, která má spojit Prahu a Linec (z Českých Budějovic jako rychlostní silnice).

Česká republika má se svými 9 568 km jednu z nejhustších **železničních** sítí v Evropě. Z toho je 3 212 km tratí elektrizováno a 1 906 km je dvou a vícekolejných, žádné nejsou t.č. vysokorychlostní. Převážný výkon necelých 165 milionů cestujících při 6 590 milionech osobokilometrů i 13 770 milionů tunokilometrů v nákladní dopravě znamená za poslední desetiletí značný pokles.

Největším železničním dopravcem jsou České dráhy. Jejich dceřiná společnost ČD Cargo je pátým největším železničním nákladním přepravcem v Evropě. Nákladní železniční trh je liberalizován, liberalizace v osobní dopravě probíhá. Většina osobní železniční dopravy je podporována z veřejných rozpočtů prostřednictvím dlouhodobých smluv s dopravci.

Většina letecké dopravy se v Česku realizuje přes letiště Praha-Ruzyně, které ročně přepraví kolem 12 milionů pasažérů. V Česku je celkem 46 letišť se zpevněným povrchem. Hlavním českým leteckým dopravcem jsou České aerolinie.

Vodní doprava v Česku je provozována na vodních tocích Labe a Vltava. Nejvýznamnějším provozovatelem vodní dopravy je Československá plavba labská.

### C.3.2. Ovzduší

Na hodnoceném území převládá po větší část roku proudění západních směrů, které přináší na území vlhčí vzduchové hmoty. Střetávají se zde vlivy Atlantského oceánu od západu a euroasijského kontinentu z východu, tedy vlhčího oceánického klimatu s klimatem kontinentálním.

Vzhledem k rozsáhlosti území zde lze prakticky nalézt třináct teplotních oblastí. Nejteplejší oblasti (T4) jsou vesměs v údolních nivách vodních toků Morava a Labe. Běžnou nejchladnější oblastí v ČR je CH4, vyskytující se spíše v hornatých územích okrajů ČR.

Oblast T4 je charakteristická velmi dlouhým létem, velmi teplým, velmi suchým a velmi krátkým přechodným obdobím s teplým jarem a podzimem. Typická je krátká, mírně teplá, suchá až velmi suchá zima s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky. Průměrná teplota v lednu činí -2 až -3°C, v červenci 19- 20°C. Celkový srážkový úhrn činí 500 až 650 mm.

Od nejchladnější jednotky CH4 k jednotce T4 se klima vyznačuje postupným prodlužováním léta a přechodem od vlhkého k teplému a suchému klimatu.

Rozsah základních klimatologických ukazatelů pro obě krajní oblasti (T4 a CH4) udává následující tabulka 2.

Tabulka 2- Rozsah klimatických charakteristik ČR

Název jevu	T4	CH4
Počet letních dnů	60 – 70	0 – 20
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	170 – 180	80 – 120
Počet mrazových dnů	100 – 110	160 – 180
Počet ledových dnů	30 – 40	60 – 70
Průměrná teplota v lednu	-2 – -3	-6 – -7
Průměrná teplota v červenci	19 – 20	12 – 14
Průměrná teplota v dubnu	9 – 10	2 – 4
Průměrná teplota v říjnu	9 – 10	4 – 5
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	80 – 90	120 – 140
Srážkový úhrn ve vegetačním období	300 – 350	600 – 700
Srážkový úhrn v zimním období	200 – 300	400 – 500
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 – 50	140 – 160
Počet dnů zamračených	110 – 120	130 – 150
Počet dnů jasných	50 – 60	30 – 40

Zdroj: Quitt, 1971

**Kvalitu ovzduší** na území ČR výrazně ovlivňuje rozsah tohoto území. Negativní vliv na ovzduší mají zejména emise z lokálních zdrojů a emise z dopravy. Nejvyšší koncentrace škodlivých látek jsou v ovzduší při špatných rozptylových a povětrnostních podmínkách (např. inverzních stavech) a v chladnější polovině roku.

Stav ovzduší v ČR monitorují desítky automatických monitorovacích zařízení. Na základě jejich výsledků je prováděno každoroční hodnocení kvality ovzduší ČR a vymezovány „Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší“ (OZKO). Tyto oblasti se podle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění vymezují jako území v rámci zóny nebo aglomerace, na kterém došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro jednu nebo více znečišťujících látek.

Imisní limity pro zásadní znečišťující látky v ovzduší jsou stanoveny nařízením vlády č. 597/2006 Sb. v  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (viz tabulka 3).

**Tabulka 3- Platné limity pro znečišťující látky dle nař. vl.č. 597/2006 Sb.**

Znečišťující látka	Doba průměrování	Hodnota imisního limitu, $\mu\text{g}/\text{m}^3$
<b>SO<sub>2</sub></b>	1 hodina	350
	24 hodin	125
<b>PM<sub>10</sub></b>	24 hodin	50
	1 rok	40
<b>PM<sub>2,5</sub></b>	1 rok	25 (k 12/2014)
<b>Benzen</b>	1 rok	5
<b>NO<sub>2</sub></b>	1 hodina	200
	1 rok	40
Znečišťující látka	Doba průměrování	Cílový imisní limit
<b>Arsen</b>	1 rok	6 $\text{ng}/\text{m}^3$ (k 12/2012)
<b>Kadmium</b>	1 rok	5 $\text{ng}/\text{m}^3$ (k 12/2012)
<b>Benzo-a-pyren</b>	1 rok	1 $\text{ng}/\text{m}^3$ (k 12/2012)
<b>O<sub>3</sub> – troposférický ozon</b>	24 hodin	120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (k 12/2009)

Na území ČR je dle údajů za rok 2010 (Věstník MŽP, 2012) jednoznačně nejhorší situace v Moravskoslezském kraji, kde došlo k překročení imisních limitů (LV) pro  $\text{PM}_{10}$  (denní limit), benzen a benzo-a-pyren. Číselné hodnoty pro zóny a aglomerace ČR jsou uvedeny v tabulce 4.

Grafické znázornění oblastí OZKO v České republice za rok 2010 je na obrázku 3.

### C.3.3. Geomorfologie

Podle geomorfologického členění ČR (DEMEK 1987) se Česká republika nachází na území čtyř geomorfologických provincií. Zdaleka největší rozsah z nich má Česká vysočina, k níž náleží 3/4 území ČR (celé Čechy a západní část Moravy a Slezska až k Brnu a Ostravě). Jihovýchodní a východní část českého území patří k Západním Karpatům. Zbylé dvě provincie

zasahují pouze malou část českého území. Na jihovýchodě je to Dolnomoravským úvalem Západopanonská pánev, na severovýchodě Opavskou pahorkatinou Středoevropská nížina.

**Tabulka 4- Území s překročenými imisními limity (% plochy), r. 2010**

<b>Zóna, Aglomerace</b>	<b>PM<sub>10</sub> (r IL)</b>	<b>PM<sub>10</sub> (d IL)</b>	<b>NO<sub>2</sub> (r IL)</b>	<b>Benzen (r IL)</b>	<b>Souhrn Překročení IL</b>	<b>B(a)P (Cíl)</b>	<b>As (Cíl)</b>	<b>Souhrn překročení Cíl(bez O<sub>3</sub>)</b>
Aglomerace hl.m. Praha	-	27,90	1,61	-	28,18	98,25	-	98,25
Zóna Středočeský kraj	0,11	18,40	0,02	-	18,44	19,06	0,05	19,06
Zóna Jihočeský kraj	-	0,12	-	-	0,12	1,73	-	1,73
Zóna Plzeňský kraj	-	0,19	-	-	0,19	2,58	-	2,58
Zóna Karlovarský kraj	-	-	-	-	-	1,48	-	1,48
Zóna Ústecký kraj	-	53,40	-	-	53,44	9,47	-	9,47
Zóna Liberecký kraj	-	3,15	-	-	3,15	3,41	-	3,41
Zóna Královéhradecký kraj	-	-	-	-	-	1,62	-	1,62
Zóna Pardubický kraj	-	5,43	-	-	5,43	1,31	-	1,31
Zóna kraj Vysočina	-	0,06	-	-	0,06	0,51	-	0,51
Zóna Jihomoravský kraj	-	30,14	0,01	-	30,14	6,97	-	6,97
Aglomerace Brno	-	59,74	3,32	-	59,74	65,02	-	65,02
Zóna Olomoucký kraj	-	60,12	-	-	60,12	32,80	-	32,80
Zóna Zlínský kraj	-	53,77	-	-	53,77	48,08	-	48,08
Aglomerace Moravskoslezský kraj	26,74	69,88	0,04	0,02	69,88	61,69	-	61,69
<b>Česká republika</b>	<b>1,86</b>	<b>21,21</b>	<b>0,03</b>	<b>0,001</b>	<b>21,21</b>	<b>14,47</b>	<b>0,01</b>	<b>14,47</b>

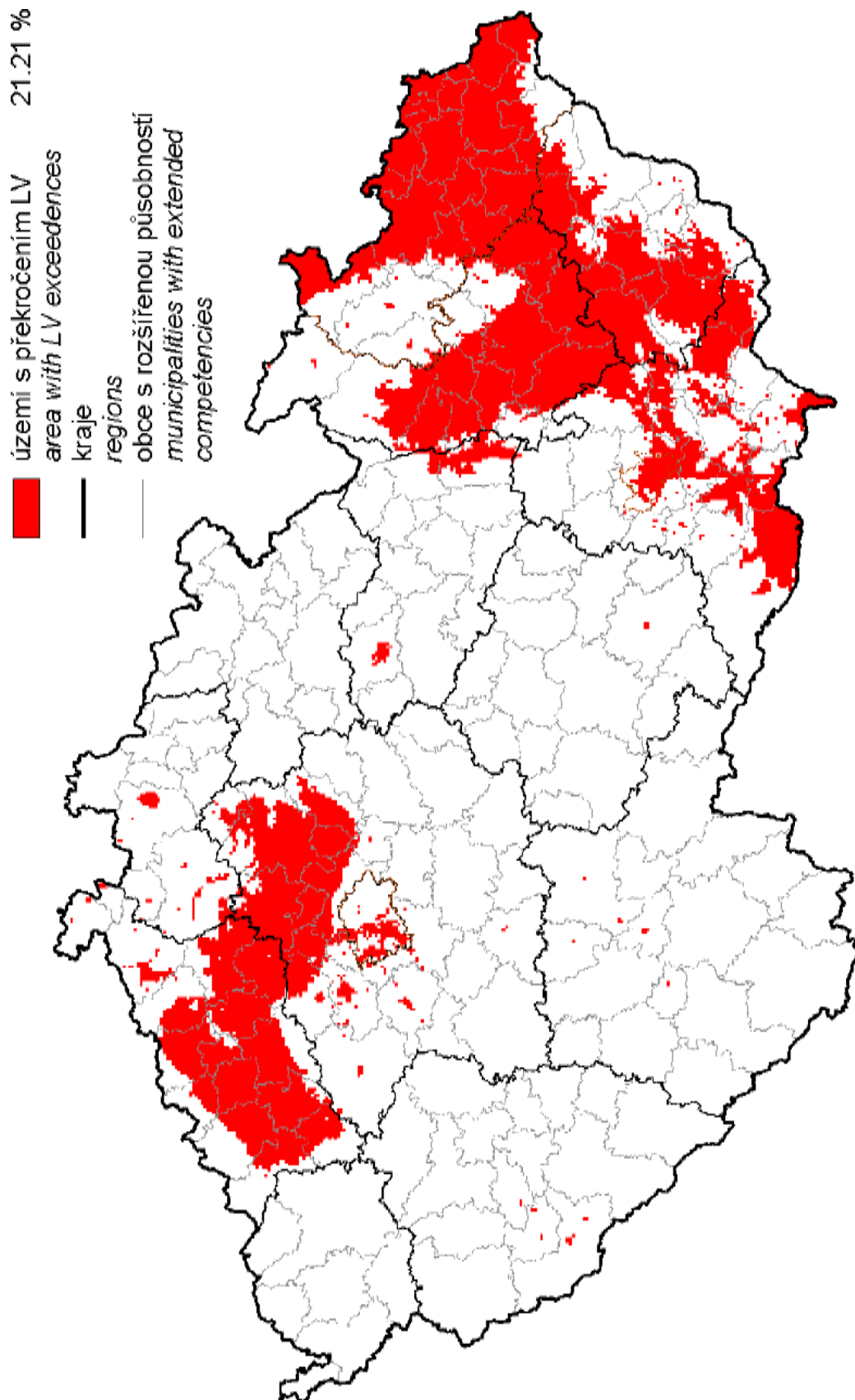
*Zdroj: MŽP*

K největší provincii Českávysočina náleží následující subprovincie:

- Šumavská subprovincie
- Česko-moravská subprovincie
- Krušnohorská subprovincie
- Krkonošsko-jesenická subprovincie (Sudetská subprovincie)
- Poberounská subprovincie
- Česká tabule



Obrázek 3- Překročení denního limitu PM<sub>10</sub>, rok 2010



### C.3.4. Hydrologické poměry

Česká republika představuje z hlediska hydrografické pozice prakticky střechu Evropy, je významnou pramennou oblastí evropského kontinentu. Nachází se na hlavním evropském rozvodí – patří do úmoří Severního (povodí Labe), Baltského (povodí Odry) a Černého moře (povodí Dunaje).

Podle toho rozdělujeme ČR na tři hlavní evropská povodí :

*Povodí Labe* - zahrnuje skoro celé Čechy s hlavními toky Labe a Vltava a odvádí vody do Severního moře,

*Povodí Dunaje* - zahrnuje jižní příhraniční oblasti Čech celou střední a jižní Moravu s hlavními toky Morava a Dyje,

*Povodí Odry* - zahrnuje severní oblasti Moravy a kousky příhraničního území na severu Čech.

Z hlediska kvality povrchových vod pokračuje trend postupného zlepšování jakosti vody ve vodních tocích v základních sledovaných ukazatelích dle ČSN 75 7221. Kvalitativní stav těchto vod dokumentuje obrázek 4.

Obrázek 4 – Jakost vody v tocích ČR, rok 2009-2010



Zdroj: VÚV T.G.M.

Jak je z obrázku zřejmé, je většina hodnocených úseků vodních toků klasifikována v I. až III. třídě jakosti vod. U všech sledovaných ukazatelů znečištění ( $BSK_5$ ,  $CHSK_{Cr}$ ,  $N-NO_3^-$ ,  $P_{celk.}$ , Cd, adsorbovatelné organicky vázané halogeny (AOX), termotolerantní koliformní bakterie (FKOLI) a chlorofyl) došlo v letech 1993–2010 např. v povodí Labe ke snížení průměrných ročních koncentrací ve vodních tocích.

Vývoj za posledních deset let zaznamenal u většiny uvedených ukazatelů již pouze mírný pokles či stagnaci průměrných koncentrací oproti předchozímu desetiletí. Podíl profilů s překročením norem environmentální kvality v povodí Labe se sice (s výjimkou AOX) snižuje, ale dosud jsou normy environmentální kvality překračovány na 47 % profilů v případě AOX a až na 15 % profilů v ukazatelích  $N-NO_3^-$ ,  $CHSK_{Cr}$ ,  $BSK_5$  a  $P_{celk.}$ .

V případě podzemních vod lze konstatovat, že v případě mělkých vrtů došlo ke zlepšení v procentuálním zastoupení objektů s překročením limitů B nebo C (podle Metodického pokynu MŽP z 15. 9. 1996 část 2 – Kriteria znečištění zemin a podzemní vody).

Výrazné zlepšení nastalo ve skupině objektů hlubokých vrtů a pramenů.

### C.3.5. Ochrana přírody

Na hodnoceném území ČR se nachází celá řada velkoplošných i maloplošných zvláště chráněných území (ZCHÚ) a stejně tak území systému NATURA 2000. Jedná se o území podle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. V rámci ČR je síť chráněných území NATURA 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO).

Celkové počty uvedených území v ČR jsou tyto:

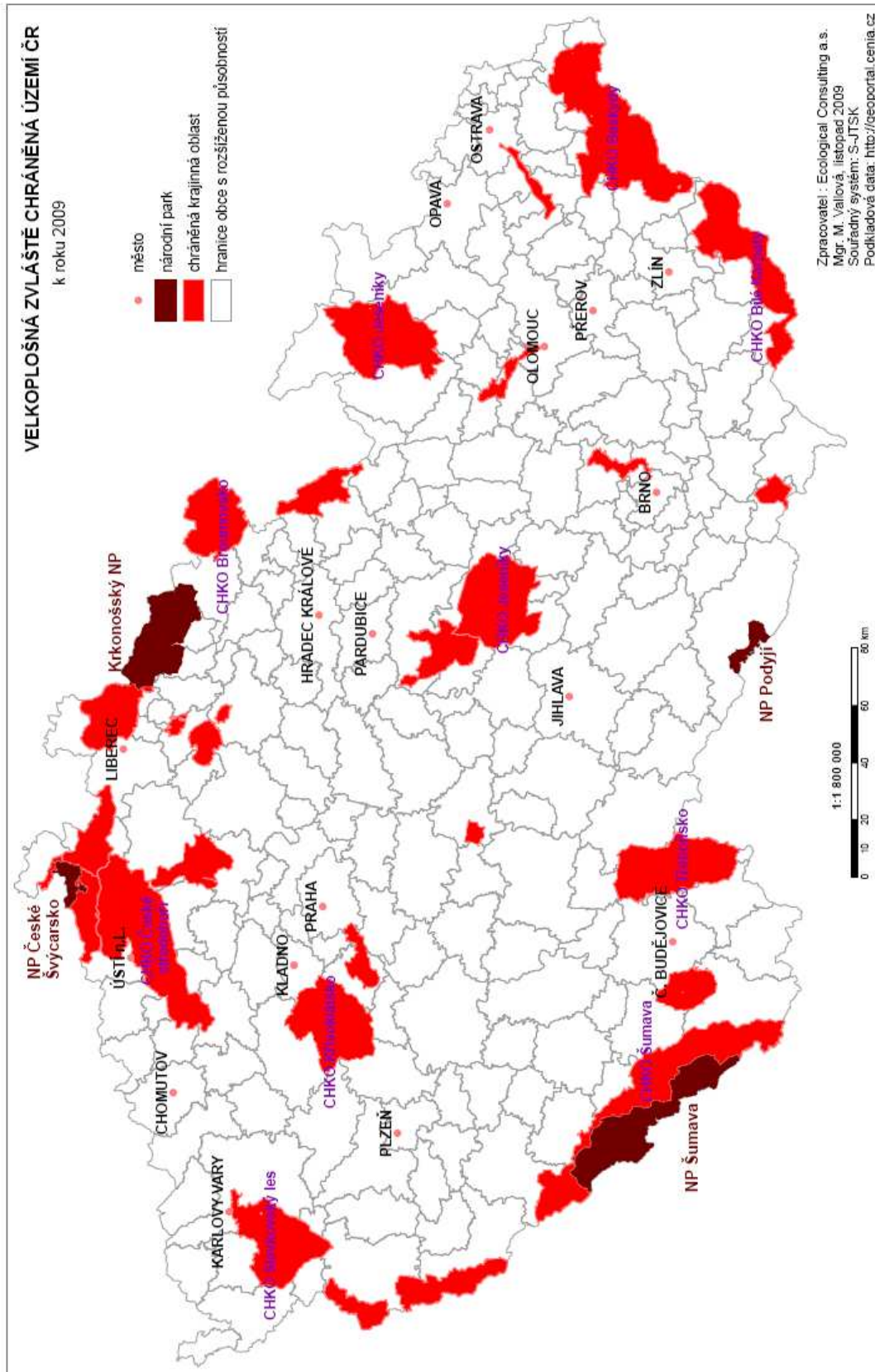
Národní parky .....	4
CHKO.....	25
EVL.....	1084 (zařazené do evropského seznamu, nař. vl.č. 208/2012 Sb.)
PO.....	41

Situování velkoplošných ZCHÚ (NP, CHKO) na území ČR je zřejmé z obrázku 5.

#### Národní parky

Největší část území, vylučovaného z možnosti realizace dopravní infrastruktury (nepůjde-li o výjimku) z titulu zákona č. 114/1992 Sb. tvoří I. zóny velkoplošných zvláště chráněných území, t.j. národních parků a chráněných krajinných oblastí (§§ 16, 26 zák.č. 114/1992 Sb.). Na území ČR se v současnosti nachází čtyři národní parky a to:

Obrázek 5- Národní parky a chráněné krajinné oblasti ČR



- Šumava
- Podyjí
- Krkonošský národní park
- České Švýcarsko

Území národních parků představuje celkem rozlohu 1 185,6 km<sup>2</sup>, což činí cca 1,5% území celé ČR.

První zóny těchto národních parků, které jsou vyloučeny z možnosti stavby dopravní infrastruktury (nebude-li udělena výjimka) zaujímají obvykle 10-20% celkové rozlohy NP.

#### Chráněné krajinné oblasti

I. zóny chráněných krajinných oblastí patří mezi největší část území, vylučovaného z možnosti výstavby dopravní infrastruktury (nepůjde –li o povolení výjimky) z titulu posledně uvedeného zákona. Uvedený regulativ odpovídá i omezením, doporučeným na většině území krajů ČR a to v souladu s metodickými pokyny a ustanoveními (§§ 26, 43) zákona č. 114/1992 Sb.

Na území ČR se v současnosti nachází celkem 25 CHKO. Jejich celková rozloha činí 10 416,12 km<sup>2</sup>, což je 13,21 % plochy území ČR.

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.

Tam, kde se zvláště chráněné území nenachází, může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným právním předpisem **přírodní park** (§12 zák.č. 114/1992 Sb.) a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území. V současné době je (podle počtu v jednotlivých krajích) evidováno celkem 141 přírodních parků. V současné době jsou nejspornějšími zásahy do krajinného rázu velkoplošné terénní úpravy a stožárové stavby.

Co se týče významných krajinných prvků (dále jen **VKP**), je nutno je při realizaci hodnocené koncepce tyto respektovat v souladu se závaznými stanovisky jednotlivých orgánů ochrany přírody.

Územní systém ekologické stability (**ÚSES**) je vymežován na základě zákona č.114/1992 Sb. a je charakterizován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany

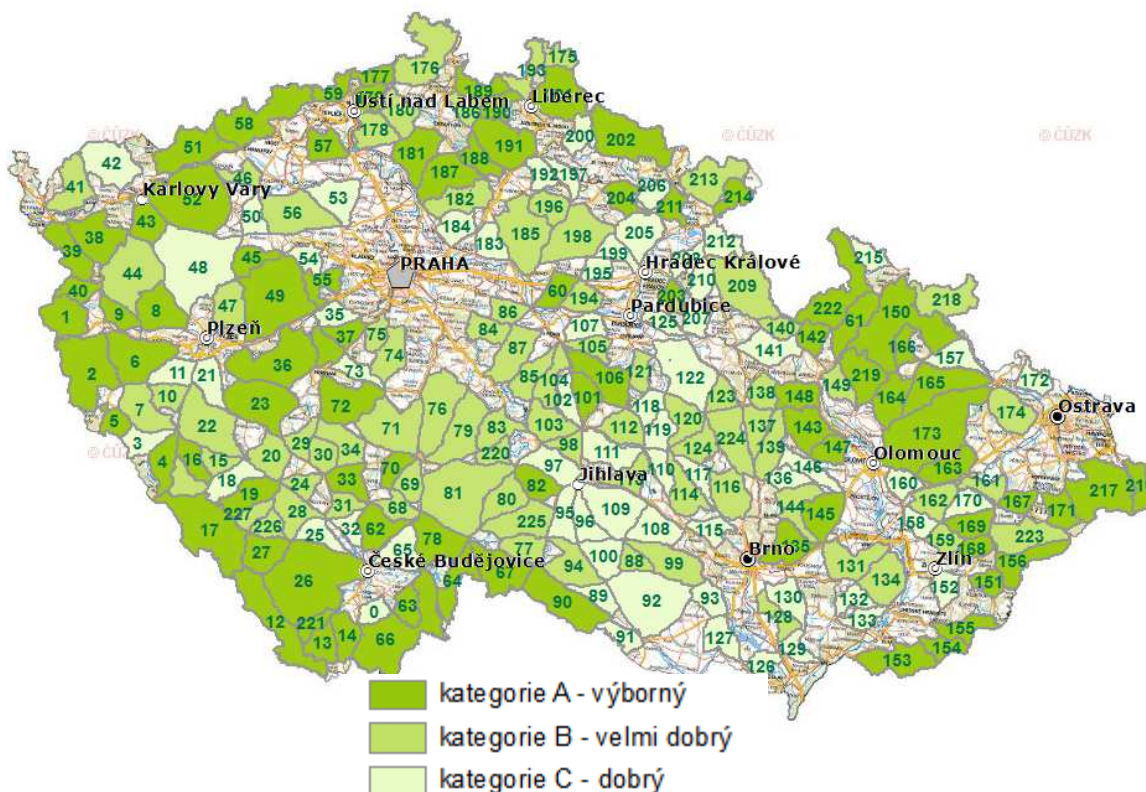


zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Rozlišují se tři úrovně ÚSES: lokální, regionální a nadregionální. V ČR se nalézají všechny uvedené prvky ÚSES a tyto je nutno v následných krocích, při realizaci koncepce respektovat.

Mezi hlavní důsledky při následné realizaci koncepce patří m.j. 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 velikostí ploch ekosystémů, ale také fragmentací lokalit. Dopravní sítě rozčleňují přírodní lokality na menší, izolované segmenty a vytváří bariéry mezi těmito segmenty. 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.

Ohrožení biodiverzity fragmentací území je zásadní m.j. ve spojení s možným zhoršením **migrační propustnosti**. Toto ohrožení je o to významnější, že v současné době cca 1/3 území ČR spadá do kategorie A, hodnocené podle zpracovaných polygonů UAT (Unfragmented Areas by Traffic) jako výborný stav, jak je tato situace zřejmá z obrázku 6.

Obrázek 6 – Polygony UAT, aktuální stav



Zdroj: [geoportal.gov.cz](http://geoportal.gov.cz)

Naznačené ohrožení **fragmentací** krajiny je třeba chápat 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, může popsaný efekt fragmentace dále zvýraznit.

Plocha lesů certifikovaná podle zásad trvale udržitelného hospodaření v lesích dle PEFC dosáhla v roce 2006 maxima a v posledních letech dochází k poklesu až na současných 72 % z celkové plochy lesů na území ČR. Plocha lesů certifikovaná náročnějším, ale environmentálně šetrnějším systémem FSC je stále velmi nízká (2 % z celkové plochy lesů). Z celkové plochy území ČR tvoří lesy 33,7% a jsou tak po orné půdě (38,1 %) druhou největší skupinou využití území. K roku 2010 tak celková výměra lesní půdy dosáhla 2 661 tis. ha a vzrostla tak oproti roku 2003 cca o 17 tis. ha.

### C.3.6. Ostatní charakteristiky

Z ostatních charakteristik, zásadních pro území ČR hrají zásadní roli **hlukové poměry**. Hygienické limity hluku jsou stanoveny nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Mezní hodnoty hlukových ukazatelů pro účely strategického hlukového mapování v ČR jsou dány vyhláškou č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování. Tento předpis udává pro silniční dopravu mezní hodnoty celodenního deskriptoru  $L_{dn}$  pro výpočet celodenního obtěžování hlukem 70 dB a pro  $L_n$  (výpočet rušení spánku)...60 dB. Obdobně pro železniční dopravu jsou zde limity 70/65 dB a pro leteckou dopravu 60/50 dB ( $L_{dn}/L_n$ ).

Hluková zátěž v ČR je způsobena zejména silniční dopravou, v některých lokalitách jsou však významné i jiné zdroje hluku jako je např. letecká a železniční doprava, stavební činnost, průmysl apod.

V Praze, Brně a Ostravě je vystaveno účinkům hluku přesahujícím hygienické limity přibližně 10 % obyvatel. V některých obcích v blízkosti frekventovaných komunikací je nadměrnému hluku z dopravy vystavena více jak čtvrtina všech obyvatel a hluk tak může negativně ovlivňovat ekonomickou i sociální situaci těchto obcí a brzdit jejich další rozvoj. Zasažení obyvatel hlukem z železniční dopravy je v ČR oproti silniční zanedbatelné, významnější je pouze lokálně. Letecká doprava zatěžuje pouze obyvatelstvo žijící v okolí letišť.

Jako podklad pro hodnocení emisí hluku lze využít výsledky dosud provedeného Strategického hlukového mapování, které bylo provedeno dle evropské směrnice END pro aglomerace nad 250 tis. obyvatel (Praha, Brno a Ostrava), pro silnice s intenzitou dopravy nad 6 mil. vozidel za rok (cca 20 tis. vozidel denně) a pro významná letiště a železniční tratě.

V těchto lokalitách si podle provedeného šetření stěžuje na obtěžování hlukem 80% obyvatel (v případě  $L_{dvn}$  70,7 – 75,9 dB) a ještě 20% obyvatel při ekvivalentní hladině akustického tlaku  $L_{dvn}$  52,4 -54,5 dB. Přitom dle šetření v zemích EU uvádí její obyvatelé z 80% jako zdroj hluku silniční dopravu.

Z dat vývoje dopravy lze předpokládat, že celková hluková zátěž obyvatel ze silniční dopravy do roku 2005 stoupala, od tohoto roku stagnuje. Současně dochází k nárůstu hlukové zátěže v blízkosti nově vybudovaných komunikací (např. Pražský okruh) a naopak k jejímu poklesu při silnicích paralelních s nově vybudovanými komunikacemi.

Z hlediska ochrany obyvatel jsou zásadní hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru objektů pro bydlení, jak jsou tyto udány v nař.vl.č. 272/2011 Sb.

Chráněným venkovním prostorem se přitom rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou prostor určených pro zemědělské účely, lesů a venkovních pracovišť. Hygienické limity jsou uvedeny v příloze 3 posledně uvedené právní normy.

Co se týče existujícího znečištění hornin a podzemní vody (**stará zátěž**) ropnými látkami, chlorovanými uhlovodíky (dichlorethylén) a dalšími kontaminanty, toto je na základě vydaných rozhodnutí průběžně sanováno.

Průběžná sanace v konkrétních lokalitách probíhá zejména čerpáním podzemní vody z jednoho nebo více vrtů a jejím následným čištěním (obvykle stripování) a vypouštěním do recipientu. Tyto procesy byly zásadní zejména v letech 1995 až 2005, v současné době je již řada starých zátěží na půdě a podzemní vodě sanována.

**Odnětí půdy** pro stavby dopravní infrastruktury je základní problematikou u silničních staveb. V případě dálnic a rychlostních komunikací je potřeba odnětí půdy v řádu 3,0 ha/km délky. Mimo zmíněnou fragmentaci území přináší stavby silniční infrastruktury do dosud nezasaženého území zvýšený hluk a emise, znečištění půdy (případně vody) a nevhodným situováním často vznikající postagrární lada.

Znečištění půdy z dopravy je způsobeno zejména atmosférickými depozicemi perzistentních organických pollutantů (POPs, PAH). V roce 2003 překročilo limitní hodnotu PAH z 34 vzorků na orné půdě 17 vzorků z ornice a 10 vzorků z podorničí. Uhlovodíky s nejvyššími nálezy jsou fluoranten a pyren – látky toxikologicky rizikové. Hodnoty těžkých kovů z dopravy (zejména olova) v půdě v souvislosti se změnou paliv cca od roku 2003 klesají.

#### **C.4. Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území**

Problémy životního prostředí v daném území byly zmíněny již v předchozí kapitole C.3. Do značné míry tvoří tyto problémy v území (emise, hluk) z hlediska hodnocené koncepce stávající doprava.



V případě **silniční dopravy** lze konstatovat, že na území ČR se nachází cca 128 tisíc km silnic, z toho délka dálnic činila (rok 2006) 633 km a 331 km rychlostních komunikací. Silnic I. třídy je celkem 5 843 km, silnic II. třídy 14 669 km a silnic III. třídy je 34 128 km. Dálnice a některé silnice I. třídy přenášejí největší podíl dopravního výkonu a spojují nejdůležitější centra. Sem náleží i síť mezinárodních tras podle evropské dohody AGR (Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem), jejichž délka činí 2 601 km. V majetku státu je 6 807 km silnic. Po téměř 40 letech výstavby sítě dálnic a rychlostních silnic tak dosahuje celková délka pouze 964 km z plánovaných téměř 2 200 km. Dosud chybí vybudovat většinu délky páteřní infrastruktury silniční dopravy:

- v provozu je jen 44 % z délky plánované sítě (59 % dálnic a 31 % rychlostních silnic),
- 10 % délky je v realizaci (15 % sítě dálnic a 5 % sítě rychlostních silnic),
- 8 % se aktivně připravuje k zahájení výstavby.

Porovnání hustoty silniční a dálniční sítě s některými evropskými státy uvádí tabulka 5.

**Tabulka 5 – Hustota silniční a dálniční sítě**

Země	Hustota státních a regionálních silnic		Hustota dálnic	
	km/km <sup>2</sup>	km/tis. obyvatel	km/km <sup>2</sup>	km/tis. obyvatel
ČR	0,697	5,379	0,007	0,053
Rakousko	0,402	4,123	0,020	0,204
Belgie	0,455	1,332	0,057	0,168
Finsko	0,229	14,826	0,002	0,125
Maďarsko	0,329	3,031	0,006	0,056
Nizozemí	0,311	0,794	0,056	0,144
Slovensko	0,144	1,314	0,006	0,059

Zdroj: Eurostat

Tabulka 5 ukazuje na jedné straně vysokou hustotu silnic, na straně druhé nedokončenou dálniční síť, což způsobuje v případě mnoha obcí problémy, způsobené průjezdy kamionové dopravy, s důsledky na hlukovou a imisní situaci. Navíc se nedokončené úseky dálnic a rychlostních silnic podílí rovněž na vysoké nehodovosti.

Silniční doprava ovlivňuje kvalitu ovzduší a způsobuje hlukovou zátěž obyvatel. Nejrizikovější z pohledu lidského zdraví je expozice suspendovanými částicemi velikostní frakce PM<sub>2,5</sub>, které jsou produkovány jak spalovacími motory (zejména dieslovými), tak i z otěrů brzd a pneumatik a vířením existujícího znečištění z povrchu komunikací. Nadměrný hluk narušuje spánek, ovlivňuje oběhový systém, oslabuje imunitu a může zhoršovat psychické nemoci. Jemné prachové částice jsou příčinou respiračních nemocí a vzhledem ke

svému chemickému složení, zejména vysokému obsahu karcinogenních látek, také zdrojem dalších závažných onemocnění.

Ekosystémy a vegetaci poškozují znečišťující látky v ovzduší (přízemní ozon), které vznikají z prekurzorů produkovaných dopravou, zejména oxidů dusíku, benzenu a VOC. Proto je třeba jako důležitou oblast spatřovat výstavbu obchvatů měst a obcí, která je nutná především ze zmíněných důvodů negativních vlivů na životní prostředí a bezpečnost provozu.

Vliv pomalé dopravy po silnicích II. a III. tříd na produkované měrné emise je zvláště patrný při srovnání rychlostí 30 a 100 km/hod u HDV (Heavy duty Vehicles) (dieselové motory nákladních vozidel). Srovnání je patrné (EURO 3, sklon 0%, plynulost 1) z tabulky 6.

**Tabulka 6 – Měrné emise dieselových motorů při různých rychlostech**

Znečišťující látka	Emise, g/km při dané rychlosti	
	30 km/hod	100 km/hod
NO <sub>x</sub>	2,4409	2,1977
NO <sub>2</sub>	0,2995	0,0941
CO	4,3538	3,0491
PM <sub>10</sub>	0,3081	0,1829
benzen	0,0238	0,0101
Benzo-a-pyren	0,2153	2,3715

Zdroj: MŽP, MEFA

Jak je z předloženého vidět, dochází při zvětšené rychlosti s výjimkou benzo-a-pyrenu k poměrně výraznému snížení měrných emisí všech zbývajících znečišťujících látek. K tomu je nutno dále připočíst pozitivní vliv faktoru plynulosti dopravy, který na dálnicích výrazně podporuje snížení emisí, což tabulka 6 nezahrnuje. Uvedené rozdíly by tím ještě dále vzrostly.

Pokud jde o srovnání krajů, pak k nejhůře vybaveným patří kraje Zlínský, Karlovarský a Jihočeský. Tyto kraje dosud nemají dálnici ani rychlostní silnici. K podprůměrným patří kraje Moravskoslezský a Královéhradecký, kde je závažným nedostatkem propojení východním směrem (R35) jako alternativy k přetíženému tahu D1.

Všechny zmíněné problémy se obzvláště silně projevují na silniční síti v Praze a okolí. Celá oblast centra a navazujícího středního pásma města je přetížená a doba, po kterou je kapacita komunikací vyčerpána, se neustále prodlužuje. Kongesce se pravidelně tvoří na komunikacích s nedostatečnou kapacitou a to především v důsledku absence pražského (vnějšího) okruhu.

V případě **železniční dopravy** lze konstatovat (zvláště u elektrické trakce) výrazně nižší emise do ovzduší, než je tomu u silniční dopravy. Provozní délka tratí (r. 2004) byla

celkem 9 612 km, z čehož bylo 2 982 km (31 %) tratí elektrizovaných a to včetně mezinárodních koridorů.

Hustota železniční sítě je 0,122 km železničních tratí na 1 km<sup>2</sup>. Téměř celá síť veřejných železnic je státní, ve správě Správy železniční dopravní cesty, s.o. (dále jen „SŽDC“). Celkově se dá říci, že železniční síť neodpovídá svým technickým stavem a v některých případech návazností požadovaným potřebám. Rovněž i průběžná obnova dopravní cesty je nedostatečná. Rozsáhlejší akce jsou soustředěny až na výjimky na modernizace tratí koridorů.

Negativním trendem je vzrůstající počet nehod na úrovňových přejezdech. Na tento fakt má rozhodující vliv zabezpečení přejezdů a neukázněnost řidičů. V roce 2004 bylo na železniční síti SŽDC 8507 úrovňových přejezdů, z toho jen 31% bylo vybaveno zabezpečovacím zařízením se závorami a 57 % bylo vybaveno pouze výstražnými kříži.

Pokud jde o srovnání krajů, nejhůře vychází kraj Liberecký (zcela bez kvalitního železničního spojení meziregionálního i vnitrokrajského), dále kraj Karlovarský (nedostatečné spojení s Prahou) a Jihočeský kraj (zde je třeba modernizovat IV. koridor).

Další skupinu hůře vybavených krajů tvoří hl. m. Praha (nedostatečné parametry pražského železničního uzlu s negativním dopadem na příměstskou a městskou železniční dopravu), dále Středočeský kraj (chybí úseky III. a IV. koridoru, s čímž je spojena nedostatečná konkurence s dálniční infrastrukturou zejména v západním a severovýchodním směru) a z hlediska páteřních vnitrokrajských vazeb neumožňuje železniční infrastruktura spojení v požadovaných parametrech z Prahy do tří největších měst v kraji (Kladno, Mladá Boleslav, Příbram). Do této skupiny je nutno zařadit i kraj Zlínský (chybějící spojení se Vsetínem a nevyhovující napojení krajského města na železniční koridor) a Královéhradecký kraj, který má nedostatečné vnitrokrajské vazby, včetně spojení se sousedním krajským městem Pardubice.

K pouze průměrně vybaveným krajům patří Plzeňský kraj s nerealizovanou modernizací III. železničního koridoru.

V případě **vodní dopravy** tato může být vhodným doplňkem systému dopravní obslužnosti. Je rovněž atraktivním cílem pro turistický ruch, který je důležitou součástí ekonomiky regionů. Ve srovnání s ostatními druhy dopravy je samotný provoz výrazně ekologičtější, s minimálními nebo žádnými vlivy na odnětí půdy, fragmentaci území, hlukové a emisní poměry.

Smlouvou o přistoupení ČR k EU byla zařazena mezi síť TEN-T vodní cesta Labe od Pardubic po státní hranici s SRN a Vltava od Třebenic po soutok s Labem. Dle dohody AGN (Evropská dohoda o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu) je labská vodní cesta vnitrozemská vodní cesta mezinárodního významu (vodní cesta E - hlavní vodní magistrála).

Již v roce 2006 vyhlásila EK program NAIADES, jehož cílem je napomoci zapojení vnitrozemské vodní dopravy do evropského dopravního řetězce (zlepšení infrastruktury, podpora modernizace). Po skončení programu v roce 2013 se předpokládá zřízení pokračovacího projektu

Labsko- vltavská vodní cesta pro mezinárodní dopravu trpí kolísáním přípustných parametrů v úseku (40 km) mezi Ústím nad Labem a Hřenskem. Pro plnění uvedených dohod a programů je nezbytné zlepšení plavebních podmínek realizací potřebné infrastruktury. Dalším problémem nákladní vodní dopravy po této cestě je i nedostatečná podjezdná výška na středním Labi.

V ČR je dále řada vodních cest regionálního významu, kde je zřejmý značný potenciál zvýšení ekonomické výkonnosti cestovního ruchu.

V případě odstranění výše uvedených překážek se může vodní doprava stát součástí pravidelných linek kombinované dopravy, a může tak působit v rámci konkurenčního prostředí na snižování cen v železniční a silniční dopravě.

Dle zmíněné „Bílé knihy“ se má **letecká doprava** zaměřit zejména na dálkovou transkontinentální dopravu s přepravními vzdálenostmi nad 1000 km. Vyplývá z toho m.j. požadavek přímo napojit hlavní letiště na dálkovou železniční dopravu.

Řada regionálních letišť má v současnosti volné kapacity, které by mohly být využity ke snížení přetížení a přeplnění na hlavních letištích a k minimalizaci dopadů na životní prostředí. Letecké cargo je významným segmentem trhu nákladní dopravy zaměřeným na expresní zásilky na dlouhé vzdálenosti. Další rozvoj je podmíněn kvalitním propojením vybraných letišť se silniční a železniční infrastrukturou, jakož i se sítí hlavních letišť a s logistickými centry, což může přispět ke zvýšení efektivity přepravy zboží, jakož i snižování zátěže na životní prostředí.

Rozšiřování v tomto směru je nutno případ od případu řádně posoudit, vzhledem k nejvyššímu produkovanému hluku ze všech druhů dopravy (rozšiřování letiště Mošnov).

Pro zajištění **cyklodopravy** pro denní dojíždění a pro zvýšení každodenní fyzické aktivity občanů dle jejich požadavku i požadavků WHO chybí v ČR infrastruktura husté sítě bezpečných cyklostezek oddělených od automobilového provozu. Neexistence sofistikované infrastruktury pro cyklodopravu limituje masivní využívání tohoto způsobu dopravy, jehož vliv na životní prostředí je prakticky nulový.

Souhrnně lze největší nedostatky v kvalitě dopravní infrastruktury v jednotlivých krajích specifikovat následovně:

- *Jihočeský kraj* – chybí základní spojení v železniční i silniční infrastruktuře ve směru Praha – České Budějovice – Linec
- *Karlovarský kraj* – není dokončeno základní silniční a železniční spojení ve směru

Praha – Karlovy Vary – Marktredwitz

- *Liberecký kraj* – zcela chybí železniční spojení pro osobní i nákladní dopravu (včetně přilehlé průmyslové oblasti Mladoboleslavska, jakož i páteřní kolejová infrastruktura pro propojení hlavních center v rámci kraje
- *Plzeňský kraj* – není dokončeno železniční spojení v ose Praha – Plzeň – Regensburg
- *Kraj Vysočina* – chybí kvalitní infrastruktura propojující důležitá centra kraje.
- *Hlavní město Praha a Středočeský kraj* – není dokončeno silniční spojení umožňující odvedení tranzitní dopravy z hlavního města a chybí kvalitní železniční spojení pro regionální dopravu z Prahy do tří největších měst Středočeského kraje.
- *Zlínský kraj* – chybí dokončení silničních tahů na Slovensko (R49, R55). Chybí železniční propoj se Vsetínem a napojení krajského města na železniční koridor
- *Královéhradecký kraj* – chybí dokončení R35 jako alternativy k přetížené D1. Nedostačující železniční propoj s Pardubicemi
- *Ústecký kraj* – neexistující infrastruktura na Labi, mezi Ústím nad Labem a Hřenskem, ke zlepšení plavebních podmínek

Z obecného pohledu lze dále konstatovat, že vývoj emisí z dopravy se postupně snižuje. Výrazně klesají emise oxidů dusíku (meziročně v roce 2010 o 7,4 %), VOC (o 10,7 %) a oxidu uhelnatého (o 11,8 %). Emise prašných částic z dopravy po období růstu na začátku 21. století a následné stagnace v roce 2010 meziročně rovněž poklesly o 8,9 %. Emise skleníkových plynů (CO<sub>2</sub> a N<sub>2</sub>O) v roce 2010 ve srovnání s předcházejícím rokem stagnovaly.

V případě skleníkového plynu CO<sub>2</sub> je vývoj těchto emisí pro jednotlivé druhy dopravy zřejmý z tabulky 7.

**Tabulka 7 – Podíl jednotlivých druhů dopravy na emisích CO<sub>2</sub> (tisíce t)**

	2002	2004	2006	2008	2009	2010
<b>Individuální automobilová doprava</b>	7 927	9 266	9 812	10 238	10 327	10 204
<b>Silniční veřejná doprava vč. MHD</b>	1 336	1 637	1 996	1 940	1 967	1 995
<b>Silniční nákladní doprava</b>	3 484	4 421	5 442	5 338	5 415	5 488
<b>Železniční doprava-motorová trakce</b>	295	285	264	329	298	286
<b>Vodní doprava</b>	12	19	18	13	16	13
<b>Letecká doprava</b>	653	1 072	1 118	1 170	1 070	1 003
<b>Celkem</b>	<b>13 707</b>	<b>16 700</b>	<b>18 650</b>	<b>19 027</b>	<b>19 093</b>	<b>18 988</b>

Zdroj: CDV

Jak je z tabulky vidět, dochází dlouhodobě k nárůstu CO<sub>2</sub> (a obdobně N<sub>2</sub>O) z dopravy. Důvodem je trvalý růst spotřeby pohonných hmot, bez ohledu na to, že jsou na trh dodávána nová vozidla s nižší spotřebou paliv.

Nejlépe se daří stabilizovat a snižovat emise oxidu uhelnatého (CO), metanu (CH<sub>4</sub>) i nemetanových uhlovodíků, neboť nová vozidla musí splňovat stále přísnější limity EURO (v současné době již EURO IV).

## **D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ**

Vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví je nutno zvažovat již v etapě před konkretizací jednotlivých záměrů. Postupné kroky hodnocení koncepce, event. záměru jsou uvedeny přehledně v kapitole B.5., B.11. a dalších. Možné nepříznivé vlivy koncepce jsou naznačeny v následujících kapitolách D.1. až D.6.

V dalších krocích, zejména při posuzování konkrétního záměru („projektová EIA“) je třeba navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí ve smyslu ustanovení §5 odst.4 zákona č.100/2001 Sb.

U fakultativních záměrů (kategorie II přílohy č. 1 citovaného zákona) je návrh kompenzačních opatření obligatorní součástí oznámení, zpracovaných dle přílohy č.3 tohoto zákona. V těchto oznámeních jsou kompenzační opatření předmětem části D, bod 4.

U obligatorních záměrů, obsažených v kategorii I přílohy č.1 citovaného zákona je jejich návrh povinnou součástí dokumentací, zpracovaných dle přílohy č.4 tohoto zákona. V těchto dokumentacích jsou kompenzační opatření předmětem části D, kapitola IV.

Obecně lze jako negativní (dále rozvedené) vlivy dopravy na životní prostředí uvést:

- Znečišťování ovzduší, vody i půdy při spalování pohonných hmot
- Znečišťování ovzduší, vody i půdy bez vazby na klasické spalovací motory
- Produkce odpadů (vraky aut, staré pneumatiky, autobaterie..)
- Destrukce fyzických statků v důsledku vibrací či exhalací
- Zvýšení prašnosti u silniční dopravy
- Zvýšení hlukové zátěže
- Negativní působení posypových látek (chloridy) na vegetaci, půdu a vody
- Narušování migračních koridorů zvěře (savci)
- Fragmentace krajiny s negativním vlivem na biodiverzitu
- Další vlivy (ZPF, PUPFL, vibrace aj.)

Obdobně lze vlivy dopravy na veřejné zdraví rozdělit jako

- Exhalace a produkce kapalných i pevných toxických látek
- Faktory biologické - zvyšování únavy a nedostatek klidu k regeneraci, hluk
- Nehodovost

Řadu těchto vlivů se podařilo v minulosti různými opatřeními minimalizovat. Např. emise oxidu uhelnatého byly před 10 lety výrazně redukovány zavedením katalyzátorů na bázi platinových kovů.

Obdobně hodnoty těžkých kovů z dopravy (zejména olova) v půdě v souvislosti se změnou paliv cca od roku 2003 klesají.

Jednotlivé druhy dopravy, tak jak jsou zmíněny v hodnocené koncepci a jejich vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví lze souhrnně charakterizovat takto:

**Silniční doprava** je nenahraditelná při plošné obsluze území a při svozu a rozvozu. V současnosti se ale výrazně uplatňuje v těch segmentech dopravního trhu, kde jsou z celospolečenského hlediska výhodnější jiné druhy dopravy. Vzhledem k nedostatečné kvalitě železniční sítě musí kapacitní autobusové linky rovněž doplňovat síť páteřních linek, a to jak v regionální, příměstské, tak dálkové dopravě.

Zásadním negativním vlivem této dopravy je hlukové zatížení. Hluk je jedním ze zásadních faktorů životního prostředí, který ovlivňuje lidské zdraví a kvalitu života.

Silniční doprava dále významně ovlivňuje kvalitu ovzduší a lidské zdraví, především emisemi suspendovaných částic velikostní frakce PM<sub>2,5</sub>, které jsou produkovány spalovacími motory (zejména dieselvými), z otěrů brzd a pneumatik a vířením stávajícího znečištění z povrchu komunikací.

Významným negativním vlivem stavby silniční infrastruktury je dále zábor půdy (cca 3,0 ha/km délky) a eventuelní fragmentace území. Nevhodným situováním těchto staveb vznikají nežádoucí postagrární lada.

U **železniční dopravy** je požadováno, aby tato plnila funkci kvalitní a rychlé páteřní linky, na kterou navazuje plošně-obslužná autobusová doprava. Železniční doprava obvykle není vhodná pro obsluhu malých obcí, protože železniční zastávku nelze většinou vybudovat v místě, které je z hlediska obsluhy obce nejvýznamnější (byť existují výjimky).

U tohoto druhu dopravy lze obecně konstatovat výrazně nižší emise, než je tomu u silniční dopravy. Výjimka z ekvivalentní hladiny akustického tlaku může nastat v případech, kdy trať je vedena zastavěným územím obcí, s větší frekvencí pohybů na trati.

Negativním trendem tohoto druhu dopravy je vzrůstající počet nehod na úrovňových přejezdech. Situaci je třeba řešit minimálně dovybavením úrovňových přejezdů automatickým zabezpečovacím zařízením, pokud možno kombinovaným se závorami. V roce 2004 bylo na železniční síti SŽDC 8507 úrovňových přejezdů, z toho jen 31% bylo vybaveno zabezpečovacím zařízením se závorami a 57 % bylo vybaveno pouze výstražnými kříži.

Železniční doprava má rovněž potenciál pro přepravu expresního carga na vzdálenosti do přibližně 1 000 km. Předpokladem je realizace sítě rychlých spojení (vysokorychlostních tratí) napojených na vhodné Rail – Road Terminaly (RRT) či hlavní mezinárodní letiště.

**Letecká** doprava se má dle evropské Bílé knihy orientovat zejména na dálkovou transkontinentální dopravu nad 1000 km. Podle uvedeného z toho vyplývá požadavek, napojit hlavní letiště na dálkovou železniční dopravu.

Volné kapacity lze konstatovat u řady regionálních letišť, které by mohly být využity ke snížení přetížení a přeplnění na hlavních letištích a k minimalizaci dopadů na životní prostředí. Rovněž plány na rozvoj sítě železniční a silniční dopravy budou brát v úvahu umístění letišť se snahou začlenit je do budovaných místních dopravních sítí, což přispěje ke zvýšení mobility občanů a efektivity přepravy zboží.

Rozvoj leteckého carga je podmíněn propojením vybraných letišť se silniční a železniční infrastrukturou, jakož i s logistickými centry, což může přispět ke zvýšení efektivity přepravy zboží, jakož i snižování zátěže na životní prostředí.

I když emise a hluk letecké dopravy jsou enormní, jejich vliv je vesměs omezen na blízké okolí letišť, včetně vzletového a přistávacího koridoru. Vzhledem k navržené dálkové dopravě jsou tyto vlivy relativně nevýznamné.

**Vodní doprava** může být vhodným doplňkem systému dopravní obslužnosti – zejména přívozy u velkých řek dokážou výrazně zkrátit cestovní doby, neboť zejména na dolním Labi a na střední a dolní Vltavě je počet mostů poměrně malý. Ve srovnání s ostatními druhy dopravy je samotný provoz výrazně ekologičtější, s minimálními nebo žádnými vlivy na odnětí půdy, fragmentaci území, hlukové a emisní poměry.

Na druhé straně je nutno přiznat možnost depozitů PAH (benzo-a-pyren) do vody, i když v zanedbatelných koncentracích. Přehlédnout nelze ani možnost ropných havárií, které mohou mít ve srovnání s ostatními druhy dopravy výrazně závažnější důsledky.

## D.1.Voda

Na území oznamované koncepce, t.j. území ČR se nachází celkem 19 chráněných oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV), pokrývajících cca 20% plochy státu.

Obdobný rozsah mají i ochranná pásma vodních zdrojů (§30 vodního zákona) a zranitelné oblasti, vyhlášené nař.vl.č. 262/2012 Sb. Ve všech těchto oblastech je třeba minimalizovat průnik znečišťujících látek do povrchových a podzemních vod.

Rozhodujícím typem znečištění z dopravy, které by mohlo ohrožovat kvalitu vod, je znečištění PAH (polyaromatické uhlovodíky), resp. POPs a dále nadměrný průnik chloridů do vody.

Teoreticky by bylo možno jako nejhorší z tohoto hlediska hodnotit lodní dopravu se spalovacími motory, kdy vznikající PAH mají možnost přecházet ve značném procentu do

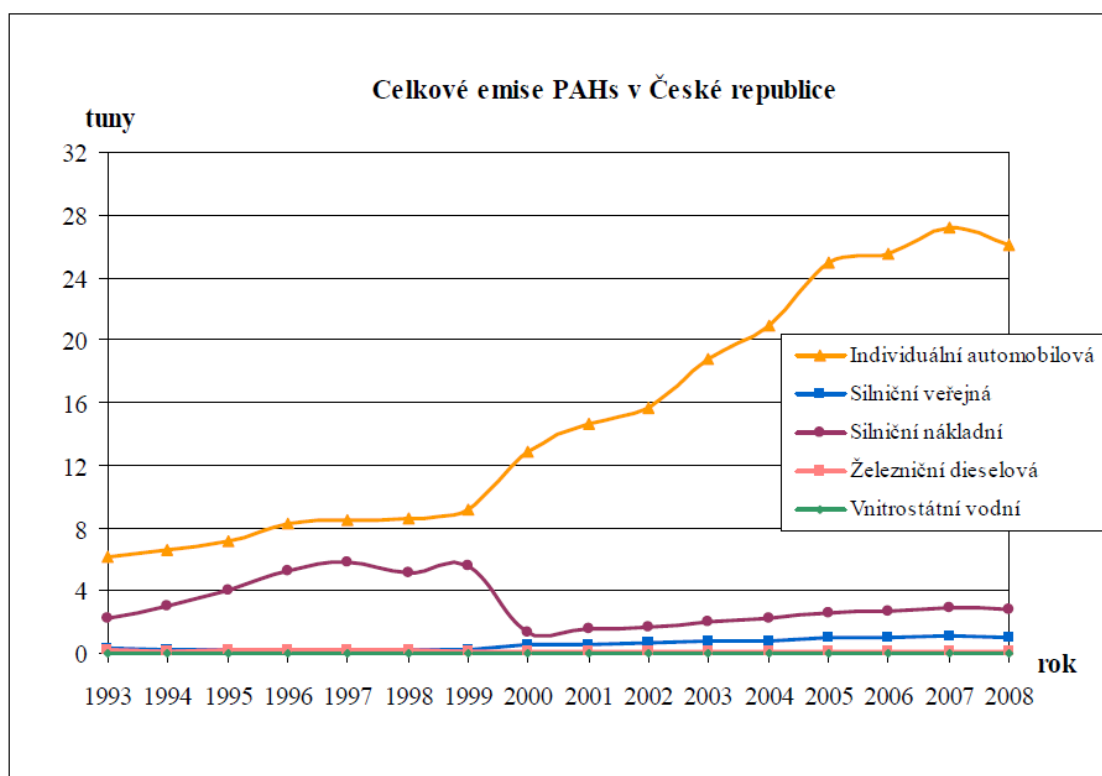


vodního prostředí a kdy současně nelze vyloučit ropné havárie na toku.

Ze statistického hodnocení je ale zřejmé, že vzhledem k zanedbatelným absolutním množstvím PAH z tohoto druhu dopravy jde spíše o spekulativní možnost.

Nejvyšší absolutní produkce PAH byla jednoznačně konstatována u individuální silniční dopravy (27,3 t/2008) , jak je zřejmé z porovnání emisí na obrázku 7.

**Obrázek 7 – Celkové emise PAH v České republice**



Zdroj: CDV

Co se týče rizika ovlivnění kvality vody anorganickými solemi (chloridy) i zde má prvenství silniční doprava. Chloridy vnikají do podzemních a povrchových vod zejména v jarním období, jako důsledek solení silnic.

Norma environmentální kvality (příloha 3 nař.vl. č. 61/2003 Sb.) vyžaduje v tomto směru nepřekročení standardu NEK-RP.....150 mg Cl<sup>-</sup>/l (kaprové vody). Podle vodnosti toku může nárůst obsahu chloridů v recipientu uvedeném období činit až desítky mg/l. Výše uvedená hodnota imisního standardu tak může být jednorázově překročena zejména v okolí mostů přes vodní toky. U ostatních druhů dopravy je znečištění anorganickými solemi zanedbatelné.

Další nepříznivé vlivy koncepce by bylo možné očekávat na úseku ochrany vod před ropnými látkami. Toto ohrožení může vznikat u všech druhů motorové dopravy. Jeho důvodem mohou být:

- \* úkapy ropných látek ze spalovacích motorů
- \*znečištění terénu kyslíkatými organickými látkami (např. při odmrazování letadel)
- \*dalšími vlivy (havárie, neodborná manipulace se závadnými látkami a pod.)

Z uvedených závislostí a skutečností lze u vlivů dopravy na kvalitu podzemních a povrchových vod předpokládat spíše stagnaci, se zachováním současného stavu. Přesun dopravy směrem od dopravy silniční k železniční (Bílá kniha) je z hlediska možnosti znečišťování vod možno hodnotit pozitivně.

## D.2.Půda

Zásadní vliv na půdu mají stavby dopravní infrastruktury a to zejména pro silniční, případně železniční dopravu. Potřeba odnětí se přitom může týkat jak zemědělského půdní fondu (ZPF), tak pozemků určených pro funkci lesa (PUPFL).

V případě dálnic a rychlostních komunikací je potřeba odnětí půdy v řádu 3,0 ha/km délky. Stavbami dopravní infrastruktury jsou často ohroženy nejkvalitnější půdy v území, vzhledem k tomu, že koridory infrastruktury jsou vedeny začasť v údolních nivách vodních toků. Přitom dochází zhusta k nežádoucí fragmentaci území.

Pozemky ZPF jsou hodnoceny dle bonitované půdně ekologické jednotky (BPEJ) a řazeny do pěti tříd ochrany. Tyto třídy ochrany jsou charakterizovány ve vyhlášce č. 48/2011 Sb., s následující přesnější slovní specifikací dle Metodického pokynu MŽP OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu:

- o Do I. třídy ochrany jsou řazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu
- o Do II. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.
- o Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro event. výstavbu.
- o Do IV. třídy ochrany jsou zahrnuty půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.

- Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty pozemky, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvýše ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

Vliv dopravy na znečištění půdy je závažnější zejména v případě perzistentních organických pollutantů (POPs, PAH) typu benzo-a-pyrenu, pyrenu, fluoranthenu, fenantrenu, perylenu a dalších. V roce 2003 překročilo limitní hodnotu PAH z 34 vzorků na orné půdě 17 vzorků z ornice a 10 vzorků z podorničí. Uhlovodíky s nejvyššími nálezy jsou fluoranten a pyren – látky toxikologicky rizikové.

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.

Od roku 1995 byl patrný klesající trend u většiny sledovaných kontaminantů a to i vzhledem ke skutečnosti, že emise z dopravy se podařilo v minulosti různými opatřeními minimalizovat. Např. emise oxidu uhelnatého byly před 10 lety výrazně redukovány zavedením katalyzátorů na bázi platinových kovů.

Obdobně hodnoty těžkých kovů z dopravy (zejména olova) v půdě v souvislosti se změnou paliv cca od roku 2003 klesají. Výrazný pokles emisí olova z dopravy ilustruje tabulka 8.

**Tabulka 8 – Vývoj emisí olova z dopravy, tuny/rok**

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Individuální automobilová doprava</b>	58	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9
<b>Silniční nákladní doprava</b>	2	0	0	0	0	0	0
<b>Letecká doprava</b>	7	0	0	0	0	0	0
<b>Doprava celkem</b>	<b>67</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>

Zdroj: MD

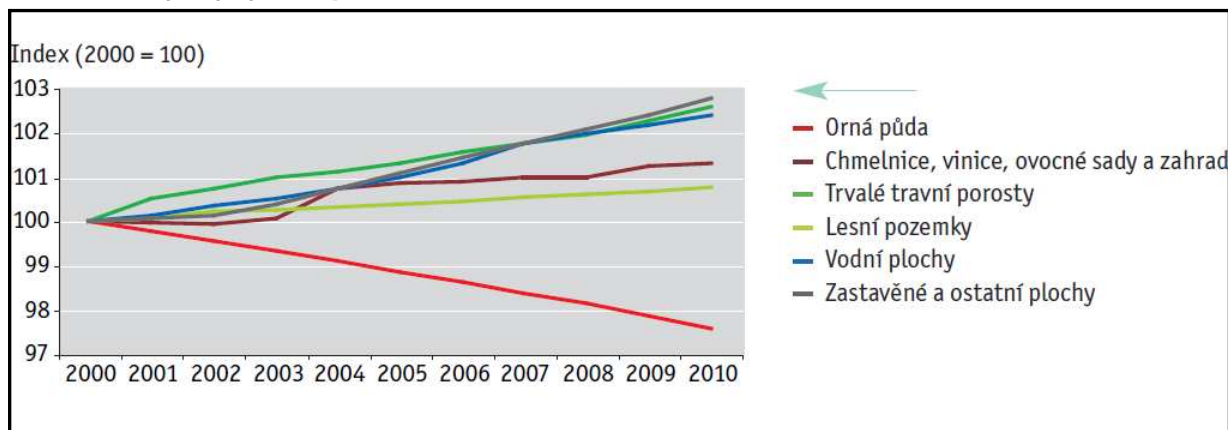
Z uvedených závislostí a skutečností lze u vlivů dopravy na kvalitu půd předpokládat spíše stagnaci, nebo mírné zlepšování. Přesun dopravy směrem od dopravy silniční k železniční (Bílá kniha), akceptovaný v hodnocené koncepci, je z hlediska možnosti znečišťování půd možno hodnotit rovněž pozitivně.

### D.3.Lesy

Nejzávažnější vliv dopravy na lesy představuje jednak odnímání pozemků PUPFL a dále možná fragmentace dosud celistvých území (UAT). 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.

Z celkové plochy území ČR tvoří lesy 33,7% a jsou tak po orné půdě (38,1 %) druhou největší skupinou využití území. K roku 2010 tak celková výměra lesní půdy dosáhla 2 661 tis. ha a vzrostla tak oproti roku 2003 cca o 17 tis. ha. Uvedený vývoj velikosti pozemků podle jejich způsobu využití je ilustrován na obrázku 8.

Obrázek 8- Vývoj využití pozemků



Zdroj: ČUZK

Doprava, zejména silniční může ovlivňovat i zdravotní stav lesa. Tento je významný nejen z hlediska trvalého zdroje dřeva (hospodářské lesy), ale i jako zdroj mimoprodukčních funkcí (zejména ochrana půd před erozí, podpora vodního režimu, ochrana přírody, regulace záplav a sucha, zdravotně-hygienická funkce a další). Zhoršování zdravotního stavu lesa tak má dopady nejen na ekosystémy a druhy žijící v něm, ale i na celou lidskou společnost.

Poškození lesních porostů defoliací (odlistění) v ČR již nepostupuje tak rychle jako v minulosti. I přesto je defoliace v ČR stále velmi vysoká. Zastoupení starších porostů jehličnanů (nad 59 let) ve 2.–4. třídě defoliace v roce 2010 činí 72,9 %, u mladších jehličnanů (pod 59 let) 24,1 %, u starších listnáčů 38,6 % a u mladších listnáčů 22,8 %.

Podle dosavadních poznatků lze u vlivů dopravy na rozsah pozemků PUPFL předpokládat spíše stagnaci, s výraznějšími vlivy u staveb nových liniových objektů dopravní infrastruktury. Vliv na zdravotní stav lesa bude setrvalý nebo mírně pozitivní (odklon od silniční k železniční dopravě).

### D.4.Ochrana přírody

Území České republiky zahrnuje řadu velkoplošných i maloplošných ZCHÚ a území systému NATURA 2000. Z velkoplošných ZCHÚ se jedná o 4 národní parky a 25 chráněných

krajinných oblastí. U soustavy NATURA 2000 je t.č. vyhlášeno 1084 EVL, zařazených do evropského seznamu) a 41 PO.

**Výstavba** dopravní infrastruktury, zejména silniční má negativní důsledky na ochranu přírody zejména v případech jejího necitlivého vedení. Může tak docházet k naznačené fragmentaci až izolaci přírodních lokalit. Izolace jako následek fragmentace ohrožuje přežití citlivějších druhů.

Fragmentace území bývá často kombinována s možným zhoršením migrační propustnosti pro živočichy. Toto ohrožení je o to významnější, že v současné době cca 1/3 území ČR spadá do kategorie A, hodnocené podle zpracovaných polygonů UAT (Unfragmented Areas by Traffic) jako výborný stav.

Při výstavbě liniových dopravních staveb může docházet i k nevhodným zásahům do krajinného rázu, zejména v důsledku velkoplošných terénních úprav a stožárových staveb. Takovéto zásahy jsou nežádoucí zvláště na území vyhlášených přírodních parků.

Samotný **provoz** dopravy, vedoucí přes cenné přírodní lokality může způsobovat usmrcování a rušení živočichů, znečištění okolí a může tak současně zvyšovat popsany efekt fragmentace.

Dalším důsledkem provozu (hluk, emise) může být 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 velikostí ploch ekosystémů nebo vybitím ohrožených druhů živočichů ale také fragmentací lokalit. Dopravní sítě rozčleňují přírodní lokality na menší, izolované segmenty a vytváří bariéry mezi segmenty. 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.

Z uvedených závislostí a skutečností lze u vlivů dopravy na ochranu přírody a krajiny předpokládat spíše setrvalý stav, s významným zhoršením v lokalitách realizace nových liniových staveb. Přesun dopravy směrem od dopravy silniční k železniční (Bílá kniha) je z hlediska možnosti vlivů na ochranu přírody možno hodnotit jednoznačně pozitivně.

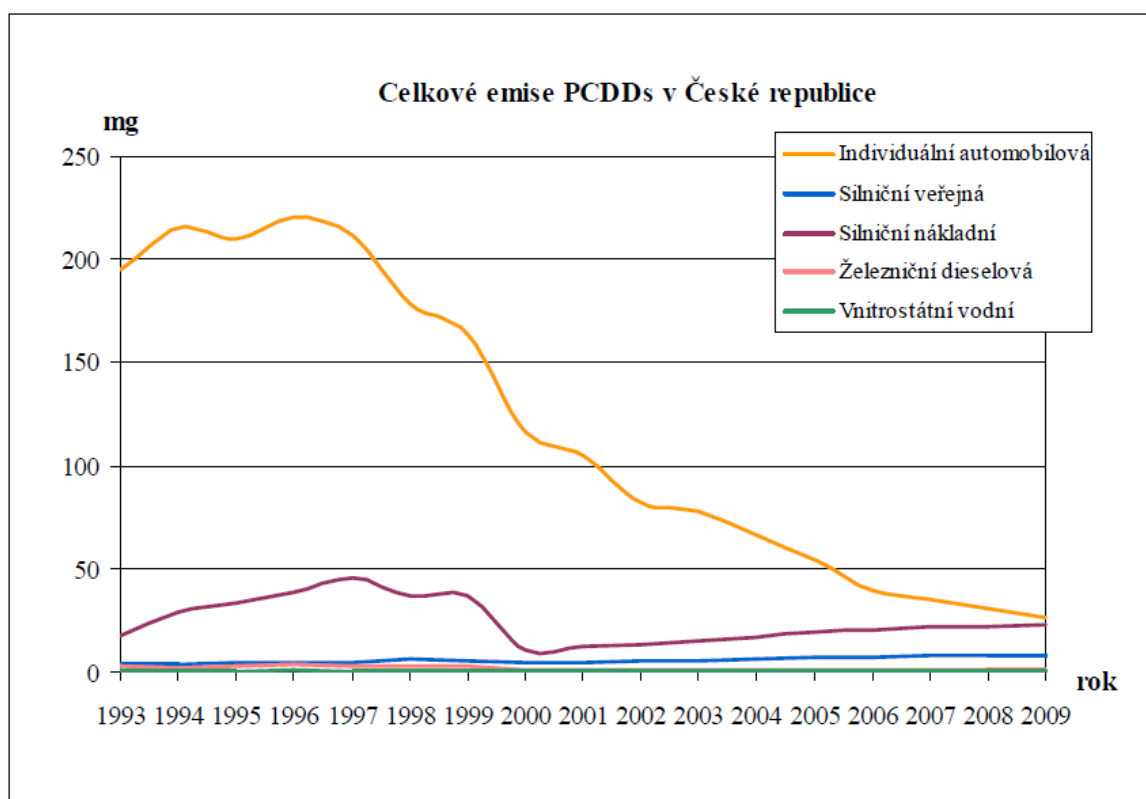
## **D.5.Ovzduší**

Emise z dopravy t.č. výrazně klesají u oxidů dusíku (meziročně v roce 2010 o 7,4 %), VOC (o 10,7 %) a oxidu uhelnatého (o 11,8 %). Emise prašných částic po období růstu na začátku 21. století a následné stagnace v roce 2010 meziročně rovněž poklesly o 8,9 %. Emise skleníkových plynů v roce 2010 ve srovnání s předcházejícím rokem stagnovaly. Tento vývoj emisí v roce 2010 je však nutné hodnotit v souvislosti s následky ekonomické krize. Proto pokračování takto výrazných poklesů nelze v budoucnosti očekávat.

Emise prašných částic pochází nejen ze spalovacích motorů, ale i z otěrů pneumatik, brzd a z povrchu komunikací. Tyto sekundární emise, nepostížené v emisních inventurách budou dle modelových simulací s růstem přepravních výkonů) v budoucnu narůstat.

Mimo výše zmíněné karcinogenní PAHs mají obdobně negativní karcinogenní účinek na lidské zdraví i zplodiny PCB a to PCDF (polychlorované dibenzofurany) a PCDD (polychlorované dibenzodioxiny). Tyto emise spalovacích motorů mohou být vdechnuty nebo požitý s kontaminovanými potravinami. I stopové koncentrace těchto látek přitom extrémně zvyšují pravděpodobnost onemocnění rakovinou a riziko poškození zdravého vývoje plodu. Vývoj emisí PCDD v dopravě za posledních 17 let udává obrázek 9.

Obrázek 9- Emise polychlorovaných dibenzodioxinů z dopravy



Zdroj: CDV

Co se týče produkce skleníkových plynů z dopravy, tato byla zmíněna již dříve. Mimo výše uvedenou produkci CO<sub>2</sub> (tabulka 7) je dalším významným skleníkovým plynem oxid dusný. Vývoj jeho produkce z jednotlivých druhů dopravy udává tabulka 9.

Přehledné srovnání emisí (a tím i energetické náročnosti) podává Zeman (2007). V případě nákladní dopravy je toto srovnání založeno na počtu ujetých čistých tunokilometrů (čtkm) na produkovanou 1 t emise. Srovnání obsahuje tabulka 10.

Hodnoty v této tabulce 10 i následující tabulce 11 byly vzaty z průměrných skutečně dosahovaných přepravních výkonů u jednotlivých druhů dopravy. U elektrické trakce byly zohledněny emise, produkované elektrárnami.

Tabulka 9 – Vývoj produkce emisí N<sub>2</sub>O (tuny) z jednotlivých druhů dopravy

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Individuální automobilová doprava	1 805	1 828	1 910	1 801	1 817	1 818
Silniční veřejná osobní doprava včetně autobusů MHD	91	92	93	92	91	89
Silniční nákladní doprava	310	320	336	343	350	366
Železniční doprava - motorová trakce	16	17	17	19	17	16
Vodní doprava	1	1	1	1	1	1
Letecká doprava	139	147	153	162	148	139
<b>Doprava celkem</b>	<b>2 362</b>	<b>2 404</b>	<b>2 509</b>	<b>2 417</b>	<b>2 424</b>	<b>2 429</b>

Zdroj: MD

Tabulka 10 – Porovnání emisí v nákladní dopravě

Ukazatel	Silniční	Železniční – motorová trakce	Vodní	Železniční – elektrická trakce
Objem přepravy, mil. čtkm	46 010	1 690	410	13 040
CO <sub>2</sub> absolutní, t	4 120 000	167 511	9 000	526 027
CO <sub>2</sub> , čtkm/t emise	11 167	10 089	<b>45 556</b>	24 790
CO absolutní, t	72 882	1 055	59	587
CO, čtkm/t emise	608 598	1 601 896	6 949 153	<b>22 228 453</b>
NO <sub>x</sub> absolutní, t	48 571	1 812	102	920
NO <sub>x</sub> , čtkm/t emise	947 273	832 486	4 019 608	<b>14 178 233</b>
VOC absol. ,t	16 415	250	14	75
VOC, čtkm/t emise	2 802 924	6 756 217	29 285 714	<b>174 199 440</b>
SO <sub>2</sub> absolutní ,t	919	28	2	852
SO <sub>2</sub> , čtkm/t emise	50 065 288	61 187 545	<b>205 000 000</b>	15 303 474
TZL absolutní, t	3 702	140	8	45
TZL, čtkm/t emise	12 428 417	12 071 429	51 250 000	<b>291 158 740</b>
PAH absolutní, t				0,0007669
PAH, čtkm/t emise	5 457 889 000	19 416 360 000	20 500 000 000	<b>27 977 129 000 000</b>

Zdroj: Zeman (2007), ČD, CDV

Z tabulky 10 je patrné, že v nákladní dopravě ČR je na jednotku většiny emitovaných znečišťujících látek nevykonnější železnice v elektrické trakci a hned na druhém místě je nákladní říční doprava. Tato dokonce u některých druhů emisí (SO<sub>2</sub> a CO<sub>2</sub>) předstihuje



železniční elektrickou trakci, co do výkonu na jednotku emise. Nejhorší příčku v nákladní dopravě obsadila pro většinu emisí nákladní silniční doprava (hned za motorovou železniční trakcí).

Obdobně je provedeno srovnání osobní dopravy, založené na počtu ujetých osobokilometrů (osbkm) různými druhy dopravy na produkovanou 1 t emise. Srovnání obsahuje tabulka 11.

**Tabulka 11– Porovnání emisí v osobní dopravě**

Druh dopravy	Výkon, mil.osbkm	Osobkm/t CO <sub>2</sub>	Osobkm/t NO <sub>x</sub>	Osobkm/t VOC	Osobkm/t SO <sub>2</sub>
IAD	68 370	7 705	2 541 258	2 771 944	61 153 846
Linkový bus	8 520	10 277	853 425	2 809 470	45 947 258
Železnice - el. trakce	5 030	18 490	10 575 442	129 936 580	11 414 752
Železnice - mot. trakce	1 560	18 064	1 670 880	12 106 162	80 495 356
MHD metro	3 841	<b>53 089</b>	<b>30 363 600</b>	<b>373 059 350</b>	32 773 379
MHD tramvaj	4 885	29 715	16 995 432	208 812 690	18 344 259
MHD trolejbus	1 104	23 063	13 190 904	162 068 730	14 237 787
MHD bus	5 598	8 306	692 676	2 724 883	37 934 540
Letecká	8 810	8 241	2 223 063	13 328 290	<b>133 484 850</b>

Zdroj: Zeman (2007), ČD, CDV

Podle uvedeného je patrné, že v osobní dopravě je na jednotku většiny emitovaných znečišťujících látek nejvýkonnější MHD metro, případně další typy MHD (tramvaj). Druhé místo v rozhodujících emisích (skleníkové plyny) zaujímá opět železnice v elektrické trakci.

Pozitivní přínos elektrické MHD pro čistotu ovzduší ve městech i mimo ně je zřejmý. V případě emisí tuhých látek, SO<sub>2</sub> a PAH se před ně dostává letecká doprava, která tyto škodliviny podle Centra dopravního výzkumu, v.v.i. (CDV) neprodukuje vůbec. Podstatně hůře vychází linkové autobusy, autobusy MHD a individuální automobilní doprava (IAD).

Z uvedených závislostí a skutečností lze u vlivů na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví předpokládat pozvolně se zlepšující situaci. Důvodem k tomuto tvrzení je na jedné straně neustále se zlepšující kvalita spalovacích motorů (EURO IV a vyšší) a na druhé straně přesun pohonů směrem k hybridním motorům a elektromotorům a konečně i k železniční dopravě, jak to v souladu s politikou EU (Bílá kniha) požaduje hodnocená Dopravní politika ČR.

## D.6.Ostatní

Hodnocená Dopravní politika ČR předpokládá v souladu s materiály EU průběžné snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. Jedním z těchto negativních vlivů je i **hlukové zatížení**.

Hlavním zdrojem hluku v ČR je silniční doprava, která způsobuje nadměrnou hlučnost



nejen v obytných budovách, ale i ve školách a zdravotnických zařízeních. 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.

V Praze, Brně a Ostravě je vystaveno účinkům hluku přesahujícím hygienické limity nař. vl. č. 272/2011 Sb. přibližně 10 % obyvatel.

Zasažení obyvatel hlukem z železniční dopravy je v ČR oproti silniční dopravě významnější pouze lokálně. Letecká doprava zatěžuje pouze obyvatelstvo žijící v okolí letišť.

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.

V rámci tohoto výzkumu organizovaného SZÚ „Hluk a zdraví“ v roce 2007 bylo na základě vzorku cca 5 tis. respondentů hodnoceno subjektivní vnímání hluku občany v lokalitách hlučných (nad 70 dB v denním průměru), středně hlučných (mezi 69 a 55 dB) a tichých (pod 55 dB). V hlučných lokalitách uvedlo obtěžování hlukem 80 % osob a rušení spánku 66 % osob. Nejčastěji udávaným zdrojem hluku byla individuální automobilová doprava (59 % všech respondentů), na druhém místě nákladní silniční a motocyklová doprava. Pouze u tichých lokalit byl v případě rušení hlukem uváděn (na 2. místě po silniční dopravě) jako významný hluk uvnitř budov (technická zařízení, např. výtahy, hluk od sousedů apod.).

Nepříznivý vliv hluku byl konstatován i na faunu, v daném případě zejména při provozu silniční dopravy v přírodně hodnotných lokalitách. Jak vyplývá ze studií chování živočichů, jsou např. ptáci výrazně ovlivňováni hladinou hluku v okolí silnic (Reijnen et al. 2002). Mezní hladiny hluku udává tabulka 12. V místech s vyšším hlukovým zatížením bylo zjištěno výrazné snižování počtu hnízdicích ptáků. Některé druhy taková území opouští a nehnízdí v nich.

**Tabulka 12- Mezní hodnoty hluku (v dB) pro hnízdicí ptáky. Při nižších hodnotách by density ptáků neměly být hlukem výrazně ovlivněny**

Prostředí	Mezní hodnoty hluku pro jednotlivé druhy	Mezní hodnoty hluku pro sledované druhy dohromady
Les	36 – 58	42 – 52
Otevřené travní porosty	43 – 60	47

*zdroj: Reijnen et al., 2002*

Neméně závažným problémem, který negativně ovlivňuje životní prostředí, je problematika **odpadů**, vznikajících z dopravy.

Celková produkce odpadů v České republice poklesla mezi roky 2003 a 2010 téměř o 12 %. Meziročně došlo k poklesu celkové produkce odpadů a to o 1,4 %. Produkce odpadů v kategorii nebezpečný odpad se mezi roky 2003 a 2009 zvyšovala, nicméně v roce 2010 se produkce nebezpečných odpadů blížila stavu v roce 2003. Meziročně (2009-2010) došlo k významnému poklesu, a to o 17 %. Nejčastějším způsobem odstraňování odpadů v roce 2010 je i nadále ukládání v úrovni nebo pod úrovní terénu (skládkování), které zaujímalo 95 % z vybraných způsobů odstraňování odpadů.

Zásadní produkce odpadů z dopravy představují odpady ze silniční dopravy, zejména potřeba využívání autovraků k recyklaci. Počet vyřazovaných vozidel v ČR se pohybuje mezi 100 000 – 130 000 ročně. K hlavním ekologickým rizikům patří mimo množství autovraků především možnost úniku provozních kapalin, které samy o sobě mají charakter nebezpečných odpadů, kterými jsou např. oleje, mazací tuky, nemrznoucí kapaliny (ethanol, tenzidy), brzdové kapaliny (glykoly a organická rozpouštědla), chladicí kapaliny (ethylen glykol), azid sodný (zdroj hnacího plynu v air-bagu), těžké kovy apod.

Kromě autovraků v ČR vzniká ročně dle různých odhadů 40 000 – 120 000 t opotřebovaných (odpadních) pneumatik. Podle údajů je t.č. shromažďováno k materiálovému využití cca 1/3 tohoto množství.

Nebezpečí představují i vyřazené autobaterie. Ekologická závadnost primárních článků a baterií spočívá v obsahu toxických složek (Hg, Pb, Ni, Cd atd.). Primární články a baterie přispívají k celkovému obsahu Hg v komunálním odpadu z 80 – 90 %. Při nakládání se zpětně odebranými olověnými akumulátory a bateriemi bylo 99,95 % materiálově využito, 0,05 % bylo odstraněno (r. 2010). Se všemi odpady musí být nakládáno v souladu se schválenými plány odpadového hospodářství (tj. plánem odpadového hospodářství ČR, plány krajů a plány jednotlivých původců) a v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech.

Z uvedených závislostí a skutečností lze u vlivů dopravy na hlukové poměry a tvorbu odpadů předpokládat stagnující nebo mírně se zhoršující situaci. V případě odpadů (autovraky, autobaterie) je ale pozitivem vysoké procento jejich zpětného materiálového využití a to s očekávaným dalším nárůstem. Omezování hlukového zatížení je třeba dosáhnout redukcí silniční dopravy s přesunem zejména k dopravě železniční a dále výstavbou obchvatů obcí a uvážlivým výběrem koridorů nových dopravních staveb (mimo oblasti UAT).

## **E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE**

V předchozím textu byly shrnuty zásady navrhované koncepce a jejího event. vlivu na některé oblasti životního prostředí. Odhad vlivu oznamované koncepce na vybrané referenční ukazatele životního prostředí, resp. veřejného zdraví je obsahem dalších kapitol.

Doplňující ukazatele v této fázi nejsou k dispozici.

## **E.1. Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky**

U vlastní koncepce se vlivy, přesahující hranice státu nepředpokládají. Na druhé straně v následných krocích, rozpracovávajících jednotlivá opatření podpriorit koncepce tento vliv zcela vyloučit nelze. Míra vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví bude také v dalších krocích záviset na konkrétní územní lokalizaci navržených opatření.

V těchto následných krocích u jednotlivých navržených opatření koncepce lze předpokládat možné vlivy zejména na ovzduší, vodu, krajinu a zdraví obyvatel, přesahující hranice státu.

## **E.2. Mapová dokumentace a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení koncepce**

Hodnocená koncepce neobsahuje žádné mapové přílohy.

Předložené oznámení obsahuje spíše z demonstrativních důvodů mapu výstavby a rekonstrukce dálnic a rychlostních komunikací (příloha 1), jak je předpokládána dle (dosud neschváleného) návrhu na revizi TEN-T Guidelines (EU, 10/2011).

## **E.3. Další podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví**

Na základě předložené analýzy stavu životního prostředí v daném území a ve vztahu k platné legislativě, event. dalším koncepčním dokumentům (viz kapitola B.8.) byla snaha navrhnout několik zásadních referenčních cílů ochrany životního prostředí. Přitom bylo dbáno na to, aby byly navrženy pouze takové referenční cíle, které jsou pro dané území relevantní.

Jako referenční cíle ochrany životního prostředí byly po výběru navrženy ty cíle, které měly pokud možno silnou vazbu jak na priority hodnocené koncepce (viz kapitola B.6.), tak na v této koncepci navržená opatření.

Po zvážení zaměření posuzované koncepce bylo navrženo celkem 10 referenčních cílů, jak jsou uvedeny v tabulce 13.

Orientační hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí tak bylo provedeno pomocí uvedených referenčních cílů a sice jako soulad (nesoulad) priorit (resp. jejich opatření) hodnocené koncepce (kapitola B.6.) s těmito referenčními cíli.

Kladný vliv byl hodnocen +1 až +2 body, záporný vliv -1 až -2 body. V případě, že prioritou koncepce byla na referenční cíle ochrany životního prostředí bez vlivu, byl počet bodů označen 0.

**Tabulka 13- Referenční cíle ochrany životního prostředí**

1	Zlepšovat kvalitu povrchových a podzemních vod
2	Minimalizovat odnímání ZPF I. a II. třídy ochrany
3	Minimalizovat zásahy do PUPFL
4	Zvláštní zřetel věnovat ochraně přírody
5	Zlepšovat kvalitu ovzduší
6	Snižovat hlukovou zátěž obyvatel
7	Zvyšovat akumulaci a retenční schopnost území, vč. revitalizace
8	Omezovat vznik odpadů
9	Snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů energie
10	Nezhoršovat stav a funkci ekosystémů v území

Výsledek multikriteriálního hodnocení (MCA) je v tabulce 14.

**Tabulka 14 - Hodnocení vztahu mezi referenčními cíli ochrany životního prostředí a prioritami hodnocené koncepce**

Priorita koncepce	Přidělené hodnocení na jednotlivých úsecích dle referenčních cílů ochrany ŽP 1 až 10									
	1 Voda	2 ZPF	3 PUPFL	4 OP	5 Ovzd.	6 Hluk	7 Revit.	8 Odpad	9 Ener.	10 Ekosys
1-Uživatelé	0	-1	-1	-1	0	0	0	0	+1	-1
2-Provoz	-1	-1	0	-1	+1	+1	0	+1	+1	-1
3-Zdroje pro dopravu	0	0	0	0	+1	+1	0	0	+1	0
4-Dopravní infrastruktura	-1	-2	-2	-1	+1	0	-1	0	0	-1
5-Moderní tlg, výzkum, vývoj	0	0	0	+1	+1	+1	0	0	+1	0
6-Snižování dopadu na ŽP a VeřZdr	+1	-1	-1	+1	+2	+2	0	+1	+2	-1
7-Soc.otázky, zaměstnanost,kvalif	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8-Další dlouhodobé vize	-1	-1	-1	-1	+1	0	0	+1	+2	-1
9-Subsidiarita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Z předloženého se jeví, že jednoznačně kladný vliv na životní prostředí (celkem +6 bodů) představuje priorita 6, „Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí“. Tato priorita ve svých opatřeních předpokládá m.j. minimalizaci hluku a emisí z dopravy,

minimalizaci střetů se zvěří (pachové ohradníky), budování obchvatů obcí, úsporu fosilních paliv aj., tj. postupy, které mají na ochranu životního prostředí vesměs pozitivní dopad.

Naproti tomu nejhůře hodnocenou prioritou koncepce ve vztahu k životnímu prostředí (celkem -7 bodů) je priorita 4 „Dopravní infrastruktura“. Tato priorita ve svých opatřeních předpokládá m.j. dobudování infrastruktury železnic a silnic v souladu s TEN-T, rozvoj letišť a vodní dopravy, rozvoj příměstské dopravy aj., tj. postupy s řadou výše popsaných negativních vlivů na životní prostředí.

U popsaného multikriteriálního hodnocení byl dle tabulky 14 nalezen celkový počet bodů +2, což představuje **neutrální či mírně pozitivní** dopad hodnocené koncepce na ochranu životního prostředí.

Vliv hodnocené koncepce na **veřejné zdraví** byl hodnocen ve světle přijatých deklarací států Světové zdravotnické organizace (WHO), zahrnujících základní politické principy péče o zdraví v jeho nejširších společenských souvislostech. K signatářům těchto materiálů patřila také Česká republika.

Na základě uvedeného byl vládou ČR dne 30.10.2002 projednán materiál "Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR - Zdraví pro všechny v 21. století". Materiál byl akceptován Usnesením vlády ČR č. 1046.

Význam dlouhodobého programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva České republiky - Zdraví pro všechny v 21. století (dále jen „ZDRAVÍ 21“) je v tom, že představuje racionální, dobře strukturovaný model komplexní péče společnosti o zdraví a jeho rozvoj, vypracovaný týmy předních světových odborníků z medicínských oborů a odborníků pro zdravotní politiku a ekonomiku.

Vlastní program ZDRAVÍ 21 obsahuje ve 124 stranách celkem 21 cílů. Jednotlivé cíle jsou rozděleny na dílčí úkoly, kterých je celkem 68, resort vnitra je uveden v 32 dílčích úkolech.

Na základě uvedeného bylo k hodnocení předložené koncepce vybráno celkem 8 pro danou problematiku relevantních referenčních cílů ochrany veřejného zdraví a to z uvedeného dokumentu cíle číslo 3,4,5,7,8,10,11,13. Jedná se o následující referenční cíle ochrany veřejného zdraví / zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva České republiky (viz tabulka 15).

Orientační hodnocení vlivů koncepce na veřejné zdraví tak bylo provedeno pomocí uvedených referenčních cílů a sice jako soulad (nesoulad) priorit (resp. jejich opatření) hodnocené koncepce (kapitola B.6.) s těmito referenčními cíli.

Kladný vliv byl hodnocen +1 až +2 body, záporný vliv -1 až -2 body. V případě, že priorita koncepce byla na referenční cíle ochrany veřejného zdraví bez vlivu, byl počet bodů označen 0.

Výsledek multikriteriálního hodnocení (MCA) je v tabulce 16.

Tabulka 15 - Referenční cíle ochrany veřejného zdraví

Číslo referenčního cíle	Název referenčního cíle ochrany veřejného zdraví, poznámka	Číslo dle programu „ZDRAVÍ 21“
1.	<b>Zdravý start do života</b> (zdravější stav narozených a předškolních dětí)	3
2.	<b>Zdraví mladých</b> (zlepšit do roku 2020 zdravotní stav mladých občanů)	4
3.	<b>Zdravé stárnutí</b> (zlepšit aktivitu a zdravotní stav populace nad 65 let)	5
4.	<b>Prevence infekčních onemocnění</b> (zvládnutí, event. vymýcení infekčních nemocí)	7
5.	<b>Snížení výskytu neinfekčních nemocí</b> (snížit do roku 2020 nemocnost a předčasnou úmrtnost)	8
6.	<b>Zdravé a bezpečné životní prostředí</b> (zajistit do roku 2015 bezpečnější ŽP, nepřekračování limitů)	10
7.	<b>Zdravější životní styl</b> (zajistit do roku 2015, aby si lidé osvojili zdravější životní styl)	11
8.	<b>Zdravé místní životní podmínky</b> (zajistit do roku 2015, aby lidé měli příležitost žít ve zdravých životních podmínkách)	13

Tabulka 16 - Hodnocení vztahu mezi referenčními cíli ochrany veřejného zdraví a prioritami hodnocené koncepce

Priorita koncepce	Přidělené hodnocení na jednotlivé referenční cíle ochrany veřejného zdraví 1 až 8							
	1 Start	2 Mladí	3 Staří	4 Infekce	5 Nemoci	6 ŽP	7 Živ.styl	8 Podmínky
1-Uživatelé	0	0	+1	0	0	0	0	0
2-Provoz	0	+1	+1	0	0	0	0	0
3-Zdroje pro dopravu	0	0	+1	0	0	+1	0	0
4-Dopravní infrastruktura	0	0	0	0	0	-2	0	0
5-Moderní tlg, výzkum, vývoj	0	0	+1	0	0	0	0	0
6-Snižování dopadu na ŽP a VeřZdr	+1	+2	+1	0	0	+2	0	+1
7-Soc.otázky, zaměstnanost,kvalif	0	+1	0	0	0	0	0	0
8-Další dlouhodobé vize	0	0	0	0	0	+1	0	0
9-Subsidiarita	0	0	0	0	0	0	0	0

Z předloženého se jeví, že jednoznačně kladný vliv na veřejné zdraví (celkem +7 bodů) představuje (stejně jako v případě ochrany životního prostředí) priorita 6, „Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí“. Tato priorita ve svých opatřeních předpokládá m.j. minimalizaci hluku a emisí z dopravy, realizaci opatření proti hluku a vibracím, budování obchvatů obcí, úsporu fosilních paliv aj., tj. postupy, které mají na ochranu veřejného zdraví vesměs pozitivní dopad.

Naproti tomu nejhůře hodnocenou prioritou koncepce ve vztahu k ochraně veřejného zdraví (celkem -2 body) je priorita 4 „Dopravní infrastruktura“. Tato ve svých opatřeních předpokládá m.j. dobudování infrastruktury železnic a silnic v souladu s TEN-T, rozvoj letišť a vodní dopravy, rozvoj příměstské dopravy aj., tj. postupy, které mohou mít některé negativní vlivy na veřejné zdraví. Současně se jedná o jedinou prioritu, kde byl nalezen negativní vliv (-2 body) a to na referenční cíl 6 – „Zdravé a bezpečné životní prostředí“.

U popsaného multikriteriálního hodnocení (MCA) byl dle tabulky 16 nalezen celkový počet bodů +13, což představuje významný **pozitivní dopad** hodnocené koncepce na ochranu veřejného zdraví.

Výše uvedené multikriteriální hodnocení tedy předběžně vyznívá pro oznamovanou koncepci relativně příznivě, zvláště z pohledu ochrany veřejného zdraví.

Pro bodové hodnocení je příznačné, že jak u předpokládaných vlivů na životní prostředí, tak veřejné zdraví byl nejlepší a nejhorší výsledek vždy dosažen u stejných priorit koncepce.

U nejhoršího výsledku se jednalo o prioritu 4 „Dopravní infrastruktura“. Takovýto výsledek byl nalezen v důsledku navrhovaných opatření, směřujících k výstavbě chybějících úseků silniční sítě, dobudování železničních koridorů a uzlů, k přípravě průplavního spojení Dunaj –Odra- Labe aj.

U nejlepšího výsledku se jednalo o prioritu 6, „Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí“. Takovýto výsledek byl nalezen v důsledku navrhovaných opatření, směřujících k minimalizaci negativních vlivů hluku a emisí, k podpoře nízkoemisní nákladní dopravy, budování opatření na stávající infrastruktuře aj.

Z dalších, spíše nepřímých pozitivních vlivů koncepce lze uvést:

- Vliv na zaměstnanost v jednotlivých regionech (subsidiarita), vč. růstu průměrných mezd v dotčených oblastech
- Snižování spotřeby neobnovitelných zdrojů (fosilních paliv), úspora času při dojíždění do zaměstnání (cyklostezky, příměstská doprava)
- Rozvoj ekonomického potenciálu dotčených oblastí, vč. podpory podnikatelských aktivit a investic (i zahraničních) v regionech

- Návrh řešení financování jednotlivých projektů, včetně upřednostňování údržby a opravy stávající infrastruktury před výstavbou novostaveb
- Zvýšení cestovního ruchu, rozvoj turisticky atraktivních cílů, rozvoj volnočasových aktivit
- Možná podpora koncepce z prostředků EU

#### **E.4. Stanovisko orgánu ochrany přírody pokud je vyžadováno**

Hodnocená koncepce může nesporně mít zprostředkovaný vliv i na území soustavy NATURA 2000. Jedná-li se o „významný vliv“ (§45i zákona č. 114/1992 Sb.) je na zvážení místně a věcně příslušných orgánů státní správy.

Prostřednictvím MD dopisem č.j. 200/2012-520-DOP/1 ze dne 29.6.2012 byly v uvedeném smyslu osloveny tyto orgány:

- Krajské úřady , hlavní město Praha (celkem 14 orgánů)
- AOPK Praha (1x)
- AOPK/SCHKO (celkem 25 orgánů)
- SNP (celkem 4 orgány)

Uvedené orgány vzhledem k obecnému charakteru koncepce a principu předběžné opatrnosti ve většině k dnešnímu dni došlých vyjádření významný vliv na území NATURA 2000 nevyloučily.

Z toho důvodu bude v dalším stupni, jako samostatná příloha Vyhodnocení SEA zpracováno hodnocení vlivu koncepce na území soustavy NATURA 2000.



## PŘÍLOHY

Příloha 1 Návrh revize transevropského silničního systému TEN-T

### Seznam zkratk

CDV	Centrum dopravního výzkumu
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	čistírna odpadních vod
D-O-L	(průplav) Dunaj-Odra-Labe
DP	dopravní politika
EO,e.o.	ekvivalentní obyvatel
EVL	evropsky významná lokalita
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IAD	individuální automobilová doprava
LBC, LBK	lokální biocentrum, biokoridor
NPP, NPR	národní přírodní památka, rezervace
NRBC,NRBK	nadregionální biocentrum, biokoridor
OP	ochranné pásmo vodního zdroje
PO	ptačí oblast
PP, PR	přírodní památka, rezervace
pSCI	evropsky významná lokalita
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR	politika územního rozvoje
RBC, RBK	regionální biocentrum, biokoridor
SPA	ptačí oblast
ÚPP	Územně plánovací podklady
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VOC	těkavé organické látky
VPS	veřejně prospěšné stavby
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje

## **Seznam vybraných podkladových materiálů:**

### **Projektová dokumentace, studie, ...**

- Politika územního rozvoje ČR. MMR Praha, schváleno 07/2009
- Plán odpadového hospodářství ČR. MŽP 10/2003
- Státní energetická koncepce ČR. MPO, aktualizace 2010
- Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013 (MD ČR, 2005)
- Operační program doprava, MD ČR, 04/2009
- Koordinační studie VRT 2003. IKP s.r.o. Praha, 07/2004
- Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti, ŘSaD ČR, 2000, 2005, 2010
- Plán hlavních povodí ČR. MZe a MŽP, schváleno 23.5.2007.
- Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy. Technické podmínky č. 180. MD, 2006.
- Zpráva o životním prostředí ČR. Cenia, 2010
- Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha). EU, 03/2011
- A Handbook on Environmental Assessment of Regional Development Plans and EU Structural Funds Programmes. EU, 08/1998
- TEN-T. Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky (Zelená kniha). EU, 02/2009
- TEN-T-Revision of TEN-T Guidelines. EU, 10/2011
- Národní program snižování emisí ČR. MŽP, 06/2007
- Státní politika životního prostředí ČR, 2011-2020. MŽP, 2010.
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky. MŽP, 2005
- Urban sprawl in Europe. EU, 10/2006
- ESDP- Evropské perspektivy územního rozvoje. EU 05/1999
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010)

### **Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny**

- Zákon č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.185/2001 Sb., o odpadech (ve znění pozdějších změn a doplňků).

- Zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.
- Zákon č.254/2001 Sb., o vodách (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 597/2006 Sb., o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší.
- Vyhláška č.381/2001 Sb., katalog odpadů.
- Vyhláška č.450/2005 Sb. o náležitostech nakládání se závadnými látkami
- Vyhláška č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.
- Metodika posuzování vlivů koncepcí podle zákona č. 100/2001 Sb., MŽP 05/2004

### **Mapové podklady**

- Česká republika - obecně zeměpisná mapa. 1:1000 000, Kartografie Praha, 1993
- Quitt, E. (1971): Klimatické oblasti Československa. 1:500 000. Geografický ústav ČSAV, Brno
- Soubor geologických a účelových map ČR, Hydrogeologická mapa, 1: 50 000. ČGÚ 1997
- Soubor geologických a účelových map ČR, Geologická mapa, 1: 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1995
- Soubor geologických a účelových map ČR, Mapa inženýrsko-geologického rajónování, 1: 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1996
- Soubor geologických a účelových map ČR, Mapa nerostných surovin, 1 : 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1996
- Syntetická půdní mapa ČR, 1 : 20 000. MŽP a MZe, Praha, 1991
- Odvozená mapa radonového rizika ČR, 1:200 000, ČGÚ Praha,
- Mapa seizmického rajónování ČSSR, Geofyzikální ústav ČAV, 1987

### **Publikace**

- BERAN, L. (2002): Vodní měkkýši České republiky, rozšíření a jeho změny, stanoviště, šíření, ohrožení a ochrana, červený seznam. Sborník Přírodovědného klubu v Uherském Hradišti. Supplementum č. 10/2002. 258 pp.
- CULEK M. a kol. 1996: Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha, 347 pp.
- DEMEK, J. 1987: Hory a nížiny. ČSAV, Praha, 584 pp.
- DEMEK, J. a kol. 1992: Neživá příroda. Vlastivědná společnost, Brno, 243 pp.
- FACEK – ADAMEC 1990: Kategorizace půd podle odolnosti vůči antropogennímu znečištění
- GRÚZ J. (2008) : Interní podklady společnosti pro šíření vibrací. Ecological Consulting a.s., nepublikováno.

- HLAVÁČ V., ANDĚL P. (2001): Metodická příručka pro zajištění průchodnosti dálničních staveb pro volně žijící živočichy. AOPK ČR, Praha.
- CHYTRÝ M., KUČERA T. & KOČÍ M. (eds) (2001): Katalog biotopů České republiky. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha.
- KONEČNÝ P. & MICHNA P. (eds) 1996: Seznam nemovitých kulturních památek Olomouce. Památkový ústav v Olomouci, Olomouc, 150 pp.
- KUKAČKA J. et al., 2004. Studium proudění a zranitelnosti podzemních vod v karbonátech skupiny Branné.
- Löw & spol., s.r.o. (2005): Typologie České krajiny. Brno.
- NAKAMICHI, HIGASHINARI-KU (2003): *Environmental technology information. Noise a. vibration*. Dostupné z: [www.menlh.go.id/apec\\_vc/osaka/eastjava/noise\\_en/index.html](http://www.menlh.go.id/apec_vc/osaka/eastjava/noise_en/index.html)
- NEUHÄUSLOVÁ Z. a kol. 1998: Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Academia, Praha, 341 pp.
- REIJNEN R., FOPPEN R., VEENBAAS G. & BUSSINK H. (2002): Disturbance by traffic as a threat to breeding birds: evaluation of the effect and considerations in planning and managing road corridors. In: Sherwood B., Cutler D. & Burton J.A. (eds.): *Wildlife and Roads. The Ecological Impact*. Imperial College Pres, London: 249 – 267.
- ZEMAN J., Energetická a environmentální náročnost jednotlivých druhů dopravy ČR v r. 2004. Vědeckotechnický sborník ČD 23, (2007)