

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne: 26. 9. 2013

Č.j.: 68052/ENV/13

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

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

Identifikační údaje:

Název: Revize Operačního programu Doprava 2007 - 2013

Charakter koncepce:

Operační program Doprava (dále jen „OPD“) je dokumentem reagujícím na doporučení Evropské komise předložit za Českou republiku pro období 2007 – 2013 operační program zahrnující rozvojové priority sektoru doprava v ČR, které mohou být spolufinancovány ze strukturálních fondů EU (ERDF – Evropského fondu pro regionální rozvoj) a z Fondu soudržnosti.

Předložený návrh změn Operačního programu Dopravy na období 2007-2013 (dále též jen „revize OPD“) zahrnuje celkem 3 změny finanční i věcné povahy. Podstatnou změnou je realokace finančních prostředků mezi Operačním programem Životní prostředí (dále jen „OPŽP“) a OPD spočívající v přesunu finančních prostředků ve výši 3,7 mld. Kč ve prospěch prioritní osy 5 OPD „Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze“. Přesun uvedených prostředků povede k navýšení podpory na již Evropskou komisí schválený projekt „Prodloužení trasy metra A v Praze“, a dále umožní modernizaci metra včetně již existujících stanic. O přesunu uvedených prostředků OPŽP ze zdrojů Fondu soudržnosti rozhodla vláda svým usnesením č. 387 ze dne 22. května 2013 a následně jej schválil 13. monitorovací výbor OPŽP.

Změna č.1:

Navýšení alokace Prioritní osy 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze o část prostředků Fondu soudržnosti, které ČR realokuje z OPŽP, vč. zpřesnění typů intervencí v prioritní ose 5.

Řídicí orgán OPD zvolil prioritní osu 5 také z toho důvodu, že se jedná o finanční prostředky z OPŽP, který je primárně zaměřen na ochranu životního prostředí. Realokované prostředky v rámci projektů v prioritní ose 5 budou mít také příznivý dopad na ochranu ovzduší prostřednictvím podpory environmentálně příznivé formy dopravy v hlavním městě (tzn. metro). Tím částečně přispěje k cílům OPŽP v oblasti ochrany ovzduší. Realizací projektů v rámci prioritní osy 5 se zvýší atraktivita městské hromadné dopravy pro cestující a v konečném důsledku omezí negativní vliv individuální automobilové dopravy.

S navrhovanou změnou souvisí i návrh nových indikátorů v rámci prioritní osy 5: „Počet zrekonstruovaných stanic metra“, „Úspory energie v důsledku realizace podporovaných projektů“ a „Zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících“. V případě prvního a třetího indikátoru je třeba zažádat Národní orgán pro koordinaci o zařazení do Národního číselníku. Druhý indikátor je již součástí číselníku. Nastavení cílových hodnot je konzultováno s potenciálním příjemcem dotace. Na plnění stávajících indikátorů v rámci prioritní osy 5 nemá realokace z OPŽP do OPD žádný vliv.

Změna č. 2:

Zpřesnění typů intervencí v prioritních osách 1, 2, 3, 7. Byly zpřesněny typy intervencí, které pouze upravují činnosti, které jsou či budou podporovány z OPD a to z důvodu komplexní péče o dopravní infrastrukturu z pozice jejich správců. Konkrétně v rámci prioritních os 1, 2 a 3 dochází k explicitnímu uvedení vybraných typů možných intervencí, které naplňující cíle příslušné prioritní osy již podle stávajícího vymezení. Zpřesnění v podobě doplnění příslušných intervencí umožní zcela jednoznačnou interpretaci souladu daných aktivit s příslušnou prioritní osou OPD. Za účelem jednoznačného potvrzení možnosti podpory projektů, jejichž součástí může být i odstraňování povodňových škod, je v prioritních osách 1, 2, a 3 doplněna i intervence v podobě „*odstraňování závad na příslušné infrastruktuře...*“. V rámci technické pomoci dochází ke zpřesnění z důvodu konkretizace využití technické pomoci při počáteční fázi realizace Operačního programu Doprava 2014 – 2020.

Změna č. 3:

Realokace z prioritní osy 6 – Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy do prioritní osy 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T.

V rámci prioritní osy 4 budou přesunuté prostředky využity na spolufinancování nově zařazeného projektu R4 Skalka - křiž. II/118, kterým budou po jeho schválení a realizaci navýšeny hodnoty výstupových indikátorů za schválené projekty měřících délku rekonstruovaných silnic (37 06 00 Délka rekonstruovaných silnic o 4,788 km).

Umístění: Česká republika

Předkladatel: Ministerstvo dopravy

Průběh zjišťovacího řízení:

Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 28. 8. 2013 zveřejněním informace o oznámení změny koncepce a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet (dále též jen „informace“) na úřední desce posledního kraje. Oznámení koncepce bylo též zveřejněno v Informačním systému SEA: <http://eia.cenia.cz/sea/koncepce/prehled.php>, kód koncepce MZP158K. Informace o oznámení koncepce byla písemně zaslána také dotčeným správním úřadům.

Souhrnné vypořádání připomínek:

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, oddělení SEA, obdrželo vyjádření celkem od 33 subjektů, z nichž 28 bylo bez připomínek a 5 obsahovalo připomínky k oznámení a ke koncepci. Kopie všech obdržených vyjádření byly předány předkladateli koncepce k využití a případnému zohlednění v koncepci.

1. **Vyjádření MŽP, odboru odpadů ze dne 3. 9. 2013**

Připomínky:	Vypořádání:
<p>„K obdrženému materiálu zahájení zjišťovacího řízení ke koncepci „Revize Operačního programu Doprava 2007 - 2013“ uvádíme následující připomínky:</p> <p><i>Doporučuji upravit větu uvedenou na str. 34 v třetím odstavci, sedmá věta shora: "V roce 2010 je tak ukládání v úrovni nebo pod úrovní terénu (skládkování) zaujímalo 95 % z množství odstraňování odpadů", na "V roce 2010 ukládání v úrovni nebo pod úrovní terénu (skládkování) zaujímalo 82 % z celkové produkce směsných komunálních odpadů."</i></p> <p><i>Z věty uvedené v koncepci není zcela zřejmé, jaký druh odpadu (směsný komunální odpad) byl z 95 % celkového množství odstraněných odpadů skládkován. Vzhledem k tomu, že se v odpadovém hospodářství spíše uvádějí data vztahená k celkové produkci odpadů, navrhuje uvést podíl skládkovaných směsných komunálních odpadů z "celkové produkce směsných komunálních odpadů", nikoli z celkového množství odstraňovaných odpadů.</i></p> <p><i>Jako vhodný zdroj dat k produkci odpadů v České republice doporučujeme též využít data uvedená v Šesté hodnotící zprávě o plnění Plánu odpadového hospodářství ČR za rok 2010. MŽP v souladu s § 42 odst. 8 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, pravidelně provádí vyhodnocení závazné části Plánu odpadového hospodářství. S výsledky vyhodnocení je na základě rozhodnutí ministra seznamována vláda ČR.“</i></p>	<p>Připomínky bere MD, odbor fondů EU na vědomí.</p>

2. **Vyjádření MŽP, odboru ochrany ovzduší ze dne 5. 9. 2013**

Připomínky:	Vypořádání:
<p>„K předmětu návrhu revize OP Doprava 2007 - 2013, který zahrnuje trojici změn finanční nebo věcné povahy v textu OPD nemáme žádné připomínky.“</p>	<p>Připomínky bere MD, odbor fondů EU na vědomí.</p>

<p><i>K samotné textové části oznámení změn koncepce "Revize OP Doprava 2007 - 2013" uvádím následující:</i></p> <p><i>Na straně 16 je odkazováno na oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO). Upozorňuji, že s platností zákona o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb., se tento pojem již nepoužívá. Stávající úroveň znečištění ovzduší v ČR je mimo jiné hodnocena na základě map úrovní znečištění konstruovaných v síti 1x1 km. Tyto mapy obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace pro všechny znečišťující látky za předchozích 5 kalendářních let, které mají stanoven imisní limit (kromě ozonu a oxidu uhelnatého). Předmětné mapy každoročně zveřejňuje MŽP prostřednictvím ČHMÚ na internetových stránkách.</i></p> <p><i>Na straně 39 by mělo být slovní spojení "rozsáhlé plošné překračování hodnot imisních limitů pro polycyklické aromatické uhlovodíky, vyjádřené jako benzo(a)pyren" nahrazeno slovním spojením "rozsáhlé plošné překračování hodnot imisních limitů stanovených pro benzo(a)pyren" tak, aby byl název této znečišťující látky v souladu s názvem uvedeným v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb."</i></p>	
--	--

3. Vyjádření pana J. Šrámka ze dne 15. 9. 2013

Připomínky:	Vypořádání:
<p>Pan Šrámek vydává ke koncepci nesouhlasné stanovisko a zasílá obsáhlé nesouhlasné vyjádření z důvodu nesouhlasu s trasou obchvatu obce Vrchoviny a Nového Města nad Metují.</p>	<p>Netýká se Revize OPD. Financování obchvatu Vrchovin a Nového Města nad Metují není součástí tohoto materiálu.</p>

4. Vyjádření Středočeského kraje ze dne 16. 9. 2013

Připomínky:	Vypořádání:
<p>„Středočeský kraj souhlasí s koncepcí „Revize Operačního programu Doprava 2007 – 2013“, přičemž s politováním</p>	<p>Obsahem Revize OPD je realokace prostředků Fondu soudržnosti, které nelze na rekonstrukci silnic II. a III. třídy použít.</p>

<p>konstatuje, že považuje za velké selhání MŽP a SFŽP, že nedokázalo zajistit čerpání 3,7 mld Kč z OP ŽP.</p> <p>Se stavbou silnice R4 souhlasí.</p> <p>Zároveň upozorňuje, že Středočeský kraj má připraveno dostatek projektů pro financování z prostředků EU. Dosud nemá finančně pokryto několik desítek připravovaných projektů dopravních staveb (silnice II. a III. třídy) v celkové výši 0,7 – 0,8 mld. Kč. Zároveň má nejdelší a nejhustší silniční síť, kterou nutně potřebuje rekonstruovat. “</p>	<p>Prostředky Evropského fondu regionálního rozvoje jsou použity na výstavbu R4 ve Středočeském kraji.</p>
--	--

5. **Vyjádření KÚ Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství ze dne 16. 9. 2013**

<p>Připomínky:</p> <p>„Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Podle ust. § 77a odst. 4 písm. n) zákona a v souladu s ust. § 45i odst. 1 citovaného zákona, sděluje, že nelze vyloučit významný vliv předložené koncepce samostatně i ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na příznivý stav předmětu ochrany nebo na celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, stanovených příslušnými vládními nařízeními.“</p>	<p>Vypořádání:</p> <p>O stanovisko k vlivu na lokality soustavy Natura 2000 požádalo MD, odbor fondů, dopisem ze dne 26.7.2013, přičemž lhůta pro vydání stanoviska dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny je 30 dnů. Stanovisko tedy není vydáno v zákonné lhůtě dle zákona č. 114/1992 Sb. Přesto je však vhodné upozornit, že Hodnocení vlivů Revize OPD na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, které bylo vypracováno autorizovanou osobou se závěrem:</p> <p><u>„Operační program doprava 2007 – 2013, revize 2013“ nemá významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí,</u></p> <p>je součástí připomínkovaného oznámení Revize OPD.</p>
--	---

6. **Vyjádření Libereckého kraje ze dne 20. 9. 2013**

<p>Připomínky:</p> <p>„Liberecký kraj k oznámení koncepce „Revize Operačního programu Doprava 2007-2013“ v rámci zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, neuplatňuje žádné závažné připomínky a nepožaduje měněnou koncepci posuzovat podle zákona.</p> <p>Liberecký kraj se domnívá, že:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spolu s podporou systému „Tram-Train“ spojující systém tramvajové a železniční 	<p>Vypořádání:</p> <p>Připomínky bere MD, odbor fondů EU na vědomí.</p> <p>Připomínky týkající se programového období 2014 – 2020 budou využity při přípravě Operačního programu Doprava 2014 – 2020.</p>
---	---

<p>dopravy, který je zmíněn na str. 18, 26, 56, 94 a 95, by měla být řešena především legislativní stránka tohoto kolejového systému buď v rámci některé prioritní osy OP Doprava, a nebo v rámci jiného OP ještě v tomto programovacím období nebo v programovacím období 2014 – 2020 (pozn.: Liberecký kraj v této oblasti již některé kroky podniknul, avšak podpora tohoto systému by měla vzejít především od státu),</p> <p>- v rámci revize měla být v oblasti kombinované dopravy po ukončení provozu doprovázené dopravy (RoLa) zmíněna kromě přepravy kontejnerů i přeprava návěsů a vyměnitelných nástaveb (kap. 1.2.1.3, str. 20 – 22 a dále str. 103, kap. 3.1.6.1, odst. 2).“</p>	
---	--

7. **Vyjádření KÚ Libereckého kraje ze dne 20. 9. 2013**

Připomínky:	Vypořádání:
<p>Z hlediska odboru dopravy:</p> <p>„Krajský úřad, odbor dopravy nemá k této koncepci z hlediska dopravy žádné závažné připomínky, pouze se domnívá, že:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v tab. 3, na str. 17, kap. 1.2.1.2 a v tab. 6, na str. 21, kap. 1.2.1.3 mohly být uvedeny skutečné hodnoty, které byly do doby revize k dispozici, - na str. 27, kap. 1.2.2.1.2, odst. 5 je uveden chybný údaj o délce jižního silničního spojení s Rakouskem prostřednictvím D3/R3 – 369 km, - na str. 30, kap. 1.2.2.2.2, odst. 4 by měl být text „aktualizován“ k roku 2013 tak, aby nerealizované jednotlivé úseky vyplynuly vždy ze současného aktuálního stavu z postupně již dokončovaných a zprovozněných úseků (např.: „Z dalších již probíhajících a připravovaných akcí jde především o stavby na dálnicích D1 (úsek do Lipníku nad Bečvou), D3 (celý úsek na území Středočeského kraje a zbývající úsek k česko-rakouské hranici), D8 (zbývající úsek v oblasti Českého Středohoří), D11 (70 km úsek z Hradce Králové k česko-polským hranicím) a rychlostních silnicích R4 (52 km 	<p>Připomínky bere MD, odbor fondů EU na vědomí.</p>

<p><i>úsek Skalka – Třebkov), R6 (z Nového Strašecí do Karlových Varů a zbývající úsek ve směru na Německo), R7 (65 km Slaný – Chomutov), R35 (cca 165 km z Turnova do Olomouce, přičemž některé úseky nejsou doposud stabilizovány), R48 (úsek od D1/D47 směrem k česko-polské hranici), R49 (celý úsek v délce 60 km), R52 (cca 19 km Pohořelice – česko-rakouské hranice, trasa ještě není vytyčena) a R55 (téměř celý úsek ve směru k D2).“),</i></p> <p><i>- spolu s podporou systému „Tram-Train“ spojující systém tramvajové a železniční dopravy, který je zmíněn na str. 18, 26, 56, 94 a 95, by měla být řešena především legislativní stránka tohoto kolejového systému buď v rámci některé prioritní osy OP Doprava, a nebo v rámci jiného OP ještě v tomto programovacím období nebo v programovacím období 2014 – 2020 (pozn.: Liberecký kraj v této oblasti již některé kroky podniknul, avšak podpora tohoto systému by měla vzejít především od státu),</i></p> <p><i>- v rámci revize měla být v oblasti kombinované dopravy po ukončení provozu doprovázené dopravy (RoLa) zmíněna kromě přepravy kontejnerů i přeprava návěsů a vyměnitelných nástaveb (kap. 1.2.1.3, str. 20 – 22 a dále str. 103, kap. 3.1.6.1, odst. 2).“</i></p>	<p>Připomínky týkající se programového období 2014 – 2020 budou využity při přípravě Operačního programu Doprava 2014 – 2020.</p>
--	---

Žádné z doručených vyjádření neobsahuje zásadní připomínky ke koncepci a požadavek na další posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Závěr:

Na podkladě oznámení změny koncepce a vyjádření obdržných k oznámení změny koncepce provedlo Ministerstvo životního prostředí podle kritérií uvedených v příloze č. 8 zákona zjišťovací řízení ve smyslu § 10d zákona s následujícím závěrem:

Změnu koncepce pod názvem „Revize Operačního programu Doprava 2007 - 2013“ není nutné dále posuzovat podle zákona.

Odůvodnění:

Porovnání s kritérii pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 8 zákona:

1. Z hlediska obsahu koncepce:

- a) Účelnost stanovených variant – bylo navrženo jednovariantní řešení, z hlediska cílů koncepce dostačující.
- b) Míra, v jaké koncepcí stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti – jednotlivé projekty, realizované na základě předkládané změny koncepce stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů uvedených v příloze č. 1 zákona. Tyto však budou předmětem posuzování vlivů na životní prostředí na projektové úrovni.
- c) Míra, v jaké ovlivňuje jiné koncepce – Revize OPD má vztah k celé řadě dokumentů na národní i regionální úrovni, dle charakteru koncepce nepředpokládáme jejich negativní ovlivnění.
- d) Význam koncepce pro začlenění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejné zdraví – při výběru projektů navrhovaných na základě revize OPD budou využívána kritéria a indikátory navržené ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí původního programového dokumentu, která by měla zajistit vyloučení možného negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví. Realokované prostředky v rámci projektů v prioritní ose 5 budou mít také příznivý dopad na ochranu ovzduší prostřednictvím podpory environmentálně příznivé formy dopavy v hlavním městě (Prodloužení metra A). Tím částečně přispěje k cílům OPŽP v oblasti ochrany ovzduší. Realizací projektů v rámci prioritní osy 5 se zvýší atraktivita městské hromadné dopavy pro cestující a v konečném důsledku omezí negativní vliv individuální automobilové dopavy.
- e) Vliv koncepce na udržitelný rozvoj dotčeného území – Podpora rozvoje pražského metra, především pak v trasách spojených s definičními charakteristikami urbánního uzlu, tedy umožňující efektivnější propojení mezi ostatními druhy dopavy (především železniční, leteckou či autobusovou), představuje přínos, který pocítí nejen obyvatelé Prahy, ale taktéž občané jiných regionů České republiky využívající pražské teritorium jako dopravní uzel, a návštěvníci České republiky směřující i do mimopražských regionů. Lze předpokládat kladný vliv podpory rozvoje strategického dopravního uzlu v urbánní oblasti Praha.
- f) Problémy životního prostředí a veřejného zdraví, které jsou závažné pro koncepci – Nebyly zjištěny žádné problémy životního prostředí ani změny jeho stavu resp. trendů vývoje životního prostředí, které by byly závažné ve vztahu k revizi OPD a nebyly uvažovány v rámci posouzení původního znění programového dokumentu na životní prostředí.
- g) Význam koncepce pro implementaci požadavků vyplývajících z právních předpisů Evropského společenství týkajícího se životního prostředí a veřejného zdraví – Předkládaná revize programového dokumentu OPD neobsahuje takové změny, které by představovaly významné dopady do oblastí uplatňování práva životního prostředí Společenství.

2. Z hlediska vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteru dotčeného území:

- a) Pravděpodobnost, doba trvání, četnost a vratnost vlivu koncepce – Revize programového dokumentu OPD se podstatně nedotkne návrhové části dokumentu,

budou tedy podpořeny stejné typy projektů na základě stejných kritérií jako v původní verzi OPD. Změny cílové hodnoty indikátoru, resp. dodatečná alokace finančních prostředků na projekty v oblasti podpory modernizací silnic I. třídy nebudou představovat nové významné zásahy do životního prostředí, které by nebyly již při předchozím procesu SEA k předmětnému OPD známy a hodnoceny. Podstatné z hlediska životního prostředí zůstává dodržování podmínek stávajícího Stanoviska SEA, jež bylo vydáno na základě kompletního posouzení vlivů OPD v dosavadním znění.

- b) Kumulativní a synergická povaha vlivu – Kumulativní vlivy revize OPD se nepředpokládají. Pokud by docházelo k synergickým, případně kumulativním vlivům na životní prostředí, tak konkrétní vlivy jednotlivých aktivit bude možné do určité míry identifikovat pouze přímo v lokalitě realizace a provozu konkrétní aktivity.
- c) Přeshraniční povaha vlivu – Projekty, které jsou uvedeny v revizi OPD se nenacházejí v bezprostřední blízkost hranic České republiky. Z tohoto důvodu se přeshraniční vlivy nepředpokládají.
- d) Rizika pro životní prostředí a veřejné zdraví vyplývající z provedení koncepce – Vzhledem k charakteru spolufinancovaných záměrů se významné negativní vlivy změny koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví v České republice nepředpokládají. Oba záměry spolufinancované z revize OPD již byly podrobně posouzeny na projektové úrovni v procesu EIA dle zákona. Prodloužení metra A dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a silnice R4 Skalka - křiž. II/118 dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.
- e) Závažnost a rozsah vlivu (počet zasažených obyvatel) – Záměry spolufinancované z revize OPD se budou dotýkat převážně hlavního města Prahy (Prodloužení metra A) a Středočeského kraje (silnice R4 Skalka - křiž. II/118). Oba tyto záměry již byly podrobně posouzeny na projektové úrovni v procesu EIA. Další projekty realizované na základě revize OPD nebudou představovat nové významné zásahy do životního prostředí, které by nebyly již při předchozím procesu SEA k předmětnému OPD známy a hodnoceny. Podstatné z hlediska životního prostředí zůstává dodržování podmínek stávajícího Stanoviska SEA, jež bylo vydáno na základě kompletního posouzení vlivů OPD v dosavadním znění.
- f) Důležitost a zranitelnost oblasti, která by mohla být zasažena, s ohledem na:
 - i. Zvláštní přírodní charakteristiku nebo kulturní dědictví – bez předpokladu zásadního negativního ovlivnění koncepcí.
 - ii. Hustotu obyvatel, osídlení a míru urbanizace – bez předpokladu zásadního negativního ovlivnění koncepcí.
 - iii. Překročení norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot – Přijetím revize OPD nedojde k takovým změnám z hlediska norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot kvality životního prostředí, které by bylo možno detailně vyhodnotit bez znalosti konkrétního technického řešení podpořených projektů. Všechny normy resp. limity v oblasti životního prostředí jsou uloženy legislativou a každý jednotlivý projekt je musí splňovat. Na této skutečnosti se revizí programového dokumentu nic nemění.
 - iv. Kvalitu půdy a intenzitu jejího využívání – Přijetím revize OPD nedojde k takovým změnám z hlediska využívání půdy, které by bylo možno na úrovni strategického posuzování (SEA) vyhodnotit bez znalosti konkrétního technického řešení a přesné lokalizace podpořených projektů.

- g) Dopad na oblasti nebo krajiny s uznávaným statusem ochrany na národní, komunitární nebo mezinárodní úrovni – bez předpokladu zásadního negativního ovlivnění koncepcí.
3. Z hlediska předpokládaného přínosu posouzení koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí zpracovávaných na odlišných úrovních v téže oblasti – přínos posouzení koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí na odlišné úrovni v téže oblasti je předpokládán jako minimální.

Na základě porovnání koncepce s výše uvedenými kritérii přílohy č. 8 zákona jsme dospěli k závěru, že se jedná o změnu koncepce, u které není předpoklad takových vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které by odůvodňovaly nutnost posouzení dle zákona. OPD z roku 2006 byl podroben procesu vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí, veřejné zdraví a hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle ust. § 45h a § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, z důvodu možnosti existence významného vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 podle ust. § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Proces posuzování vlivů na životní prostředí byl ukončen souhlasným stanoviskem MŽP ze dne 13. 11. 2006 pod č. j. 76994/ENV/06.

Součástí připomínkovaného oznámení revize Operačního programu Doprava 2007 – 2013 bylo hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle ust. § 45h a § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, které bylo vypracováno k tomu autorizovanou osobou se závěrem:

„Operační program doprava 2007 – 2013, revize 2013“ nemá významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Žádný ze subjektů, který se k předložené změně koncepce vyjadřoval v rámci zjišťovacího řízení, nevznesl takovou připomínku, která by vyžadovala posouzení ve smyslu zákona.

Zájmy ochrany životního prostředí a veřejného zdraví lze prosadit standardními postupy podle zvláštních právních předpisů při realizaci konkrétních záměrů.

Mgr. Jana PIEKNÍKOVÁ, v.r.
pověřena dočasným zastupováním
při výkonu činností ředitelky odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
(otisk úředního razítka)

Přílohy: *obdrží předkladatel*

Kopie vyjádření ke koncepci:

1. kopie vyjádření odboru odpadů MŽP
2. kopie vyjádření odboru ochrany ovzduší MŽP
3. kopie vyjádření odboru výkonu státní správy III
4. kopie vyjádření odboru ochrany vod MŽP
5. kopie vyjádření odboru zvláště chráněných částí přírody MŽP
6. kopie vyjádření AOPK – Správy CHKO Bílé Karpaty a Krajského střediska Zlín
7. kopie vyjádření AOPK – Správy CHKO Český kras
8. kopie vyjádření AOPK – Správy CHKO Český Les
9. kopie vyjádření AOPK – Správy CHKO Jeseníky
10. kopie vyjádření AOPK – Správy CHKO Kokořínsko
11. kopie vyjádření AOPK – Správy CHKO Křivoklátsko
12. kopie vyjádření AOPK – Správy CHKO Labské pískovce a Krajského střediska Ústí nad Labem
13. kopie vyjádření AOPK – Správy CHKO Orlické hory a Krajského střediska Hradec Králové
14. kopie vyjádření AOPK – Správy CHKO Slavkovský les
15. kopie vyjádření Správy Krkonošského národního parku
16. kopie vyjádření České inspekce životního prostředí, ředitelství Praha
17. kopie vyjádření Českého báňského úřadu v Praze
18. kopie vyjádření Státního úřadu pro jadernou bezpečnost
19. kopie vyjádření Újezdního úřadu vojenského újezdu Libavá
20. kopie vyjádření odboru životního prostředí KÚ Jihomoravského kraje
21. kopie vyjádření odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
22. kopie vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství KÚ Středočeského kraje
23. kopie vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství KÚ Pardubického kraje
24. kopie vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství KÚ Královéhradeckého kraje
25. kopie vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství KÚ Moravskoslezského kraje
26. kopie vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství KÚ Olomouckého kraje
27. kopie vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství KÚ Zlínského kraje
28. kopie vyjádření KÚ Libereckého kraje
29. kopie vyjádření Libereckého kraje
30. kopie vyjádření Jihomoravského kraje
31. kopie vyjádření Olomouckého kraje
32. kopie vyjádření Středočeského kraje
33. kopie vyjádření pana J. Šrámka