

# MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 25. října 2013

Č. j.: 68016/ENV/13

## STANOVISKO

### Ministerstva životního prostředí

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

**k návrhu koncepce  
„Dopravní sektorové strategie 2. fáze“  
verze po veřejném projednání**

**Předkladatel koncepce:** Ministerstvo dopravy  
Odbor strategie  
Nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222  
110 15 Praha 1

**Zpracovatel posouzení:** Integra Consulting s.r.o.  
Pobřežní 16  
186 00 Praha 8 – Karlín

**Ing. Kateřina Ambrožová**

*(držitelka autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, na základě rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j. 9416/ENV/710/05, prodlouženého rozhodnutím pod č. j. 47929/ENV10)*

**Mgr. Michala Kopečková**

*(osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí dle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů č. j. 17687/ENV/07;611/630/07, 2702/ENV/12-116/630/12)*

Mgr. Martin Smutný  
Mgr. Michal Musil  
Ing. Jiří Dusík

## **Stručný popis koncepce:**

Dopravní sektorové strategie 2. fáze (dále také jen „SeStra 2“), Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014 až 2020 s výhledem do roku 2040) je koncepční dokument, který navazuje na Dopravní politiku České republiky na léta 2005 - 2013 (aktualizace v roce 2011), respektive je připravován jako podpůrný nástroj pro realizaci Dopravní politiky pro léta 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050.

Materiál SeStra 2 rozpracovává konkrétní cíle a opatření, vedoucí k jejich naplnění. Součástí tohoto materiálu je jmenný seznam infrastrukturních opatření včetně posouzení priorit ve střednědobém a dlouhodobém časovém horizontu.

Tento materiál je zaměřen na železniční, silniční, vodní a leteckou dopravu, a to jak osobní, tak nákladní. Na základě předpokladů (prognózy) rozvoje dopravy jsou formulována doporučení pro rozvoj dopravní infrastruktury. Řešeny jsou i vzájemné vazby mezi jednotlivými dopravními módy.

## **Stručný popis posouzení:**

Posouzení vlivů koncepce SeStra 2 na životní prostředí a veřejné zdraví bylo provedeno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a zpracováno v rozsahu přílohy č. 9 tohoto zákona a požadavků na jeho rozsah a obsah uvedených v závěru zjišťovacího řízení.

Zpracovatel SEA k zajištění naplnění účelu vyhodnocení reálné SeStra 2 a rovněž při zohlednění požadavků na hodnocení vyplývajících ze zjišťovacího řízení přistoupil k uplatnění kombinovaného přístupu. V něm byly jednak na obecné úrovni hodnoceny jednotlivé skupiny opatření SeStra 2, a dále provedeno vyhodnocení na úrovni několika set jednotlivých souborů (clusterů) dopravních staveb zvažovaných v návrhu strategie SeStra 2. Hodnocení jednotlivých clusterů se vzhledem k úrovni detailu, s nímž SeStra 2 pracovala, soustředilo zejména na identifikaci rizik spojených s novou výstavbou dopravních staveb. Na základě hodnocení na úrovni jednotlivých clusterů byl poté rovněž v relevantních případech proveden odhad rizik kumulativních vlivů.

Pro obecnou úroveň hodnocení byl jednak zkoumán soulad priorit koncepce s referenčními cíli ochrany životního prostředí a dále provedeno hodnocení potenciálních vlivů realizace koncepce na jednotlivé složky životního prostředí. Zvažovány byly možné vlivy na ovzduší (včetně hluku), vodu, přírodu a krajinu, památkové a kulturní dědictví, a dopady na klimatickou změnu. Dále byly hodnoceny též vlivy na zemědělský půdní fond, lesní pozemky a možnost střetů s chráněnými ložiskovými územími. V souladu s požadavky legislativy, respektive závěrů zjišťovacího řízení bylo rovněž provedeno vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Na základě provedených hodnocení lze konstatovat, že návrh SeStra 2 získaný od Ministerstva dopravy ke dni 13. června 2013 doporučuje k realizaci do roku 2020 taková prioritní opatření, která splňují formální požadavky na ochranu životního prostředí.

Soubor všech zvažovaných projektů a námětů pro možnou realizaci do roku 2050 obsahuje řadu opatření, která mohou mít významné pozitivní vlivy na životní prostředí a lidské zdraví. Zejména se jedná o opatření vedoucí k podpoře železniční dopravy, multimodality, opatření na silniční síti mající za cíl odvést dopravu ze zastavěných a hustě obydlených oblastí nebo rámcová opatření v Generálních balíčcích B - E.

Na druhé straně soubor zvažovaných projektů a námětů pro možnou realizaci do roku 2050 obsahuje řadu opatření, která mohou mít významné negativní přímé či kumulativní vlivy na životní prostředí a lidské zdraví. Pro optimalizaci vlivů SeStra 2 je nutno tyto aspekty důkladně zohlednit. V tomto ohledu je nezbytné zajistit realizaci takových opatření, která budou minimalizovat negativní vlivy na životní prostředí.

Na základě vyhodnocení byla formulována zmírňující opatření a doporučení posuzovatele pro implementaci SeStra 2 (kapitola 7).

### **Průběh posuzování:**

Oznámení koncepce SeStra 2 zpracované v rozsahu přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, bylo zveřejněno na úřední desce posledního kraje dne 3. 5. 2012. V informačním systému SEA bylo oznámení zveřejněno pod kódem koncepce M129K. Informace o oznámení koncepce byla písemně zaslána také dotčeným správním úřadům. Zjišťovací řízení vedené odborem posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP bylo ukončeno dne 6. 6. 2012 vydáním závěru zjišťovacího řízení pod č. j. 43671/ENV/12. Práce na vlastním hodnocení a zpracování dokumentace vyhodnocení vlivů koncepce SeStra 2 na životní prostředí a veřejné zdraví probíhaly v období červen 2012 – květen 2013.

Dne 17. 6. 2013 byl návrh koncepce SeStra 2 včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí, jehož součástí bylo vyhodnocení vlivů koncepce na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45h a §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“), předložen Ministerstvu životního prostředí. Předložené vyhodnocení obsahovalo všechny náležitosti dle přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Dne 27. 6. 2013 byl návrh koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí rozeslán soudedním státům s žádostí o vyjádření, zda žádají o účast na mezistátních konzultacích k návrhu koncepce SeStra 2 ve smyslu § 11 zákona č. 100/2001 Sb. Dne 10. 7. 2013 byl návrh koncepce včetně vyhodnocení zveřejněn na úřední desce posledního kraje a proběhlo také zveřejnění v informačním systému SEA. Veřejné projednání koncepce včetně vyhodnocení vlivů SeStra 2 na životní prostředí a veřejné zdraví se konalo dne 18. 7. 2013 v Zasedacím sále budovy Ministerstva dopravy, Nábřeží L. Svobody 12, Praha 1. Zápis z veřejného projednání obdrželo Ministerstvo životního prostředí dne 22. 7. 2013. Dne 2. 8. 2013 obdrželo Ministerstvo životního prostředí vyjádření Slovenské republiky s žádostí o mezistátní konzultace k návrhu koncepce SeStra 2. Dne 13. 9. 2013 se na MŽP konala mezistátní konzultace za účasti Ministerstva životního prostředí ČR, Ministerstva životního prostředí SR, Ministerstva dopravy ČR a Ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoje SR. Dne 24. 10. 2013 obdrželo Ministerstvo životního prostředí od Ministerstva dopravy poslední podklady pro zfinalizování stanoviska SEA ke koncepci SeStra 2.

### **Závěry posuzování:**

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný orgán podle § 21 písmena d) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů na základě návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, vyjádření k němu podaných a veřejného projednání vydává:

## **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

### **k návrhu koncepce**

### **„Dopravní sektorové strategie 2. fáze“**

**verze po veřejném projednání – říjen 2013**

**za dodržení níže uvedených podmínek, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace Dopravní sektorové strategie 2. fáze na životní prostředí a veřejné zdraví (část A):**

1. Pořizovatel SeStra 2 zajistí, aby při implementaci opatření SeStra 2 byla zohledněna doporučení k prevenci, případně zmírnění potenciálních negativních vlivů na životní prostředí uvedená v kapitole 7 SEA dokumentace a v kapitole 12 (vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví).
2. Eliminovat zásahy do zvláště chráněných území (ZCHÚ) a území soustavy Natura 2000 (obzvláště v maloplošných a I. a II. zónách velkoplošných). V rámci vymezených koridorů hledat optimální stopu s respektem ke zvláště chráněným územím včetně ochranných pásem, k lokalitám Natura 2000, k přírodním biotopům a dalším přírodním hodnotám.
3. Zajistit migrační prostupnost staveb. To se týká nejen migrační prostupnosti pro velké savce ale i míst výskytu obojživelníků a jiných zvláště chráněných druhů, křížení evropsky významných lokalit a zvláště chráněných území. Zásah nově budovaných nebo rekonstruovaných staveb silniční a železniční dopravy (TENT-T, VRT) do polygonů UAT (oblasti nefragmentované dopravou) kategorie A 4 (výborný stav), pokud by jejich důsledkem byla fragmentace území, lze akceptovat jen výjimečně, za podmínky zajištění dostatečné migrační průchodnosti pro živočichy ve smyslu metodiky AOPK ČR.
4. Minimalizovat zásahy do vodních toků. V blízkosti významných rybníčných a mokřadních lokalit zajistit zachování vodního režimu.
5. U námětů a projektů s předpokládaným negativním vlivem na životní prostředí je třeba zvážit nutnost výstavby a možnosti variantního řešení dopravních problémů, a to zejména u následujících staveb:
  - Obchvat Prahy: Jedná se o stavbu s řadou významných vlivů včetně zvláště chráněných území a patrně též území Natura 2000.
  - R49 Lípa – Horní Lideč: Záměr je ve střetu s ÚSES a přírodním parkem a člení souvislý lesní celek.
  - R55 Moravský Písek – Rohatec (CS034P) – oficiální varianta: Ovlivňuje území Natura 2000, ZCHÚ, VKP a lesní ekosystémy.
  - I/36 Holice – Častolovice (CS186N): Významně negativní vlivy na faktory chráněné v rámci obecné ochrany přírody.
  - Modernizace dolního a středního Labe, modernizace Bařova kanálu
  - Modernizace tratě Plzeň - České Budějovice (CZ084N)
  - Zdvoukolejnění úseku Jihlava - Havlíčkův Brod (CZ078N)
6. Zajistit, aby SeStra 2 preferovala realizaci staveb a opatření, která aktivně směřují k naplnění klesajícího trendu dopravních imisních příspěvků suspendovaných částic, oxidů dusíku a benzo(a)pyrenu zejména v regionech se zvýšeným znečištěním ovzduší a v obytné zástavbě.
7. V rámci naplňování SeStra 2 upřednostnit ta opatření, která přesunou silniční dopravu mimo hustě obydlené lokality (při respektování požadavků na ochranu ostatních složek životního prostředí), zvýší kapacitu a plynulost silniční dopravy a poskytnou a podpoří alternativní způsoby dopravy vůči silniční nákladní a individuální osobní dopravě s cílem snížit emise z dopravy.
8. Ve všech oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší prioritizovat proaktivní opatření na omezení emisí z dopravy. Tato opatření zahrnují zejména:

- opatření na silniční síti, která sníží dopravní intenzity v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší
  - zvyšování dostupnosti a atraktivity městské hromadné dopravy
  - zajištění lepší provázanosti městské hromadné dopravy na železniční dopravu, autobusovou dopravu a individuální automobilovou dopravu. Souběžně s těmito opatřeními začlenit do strategie také restriktivní opatření v podobě nízkoemisních zón v centrech měst
9. Z hlediska snižování vlivů specifických dopravních clusterů na ovzduší a lidské zdraví požadujeme zejména při rozhodování o prioritizaci přípravy staveb zajistit dodatečné prověření všech dostupných možností pro zmírnění vlivů následujících dopravních clusterů na ovzduší a lidské zdraví (např. úprava návrhové kapacity, úprava technického řešení komunikace, optimalizace trasy, popř. přijmutí dodatečných opatření na dopravní síti či zvážit nutnost výstavby a možnosti variantního řešení dopravních problémů):
- Obchvat Prahy (clustery CS010,CS012,CS013), a to jak v předložené projektové podobě, tak i jeho variantní náměty. Důvodem je přetrvávající vysoká návrhová intenzita dopravy na navržených clusterech ve spojení se zvýšeným stávajícím znečištěním ovzduší v oblasti, do které budou potenciálně stavby umístěny.
  - Jakékoliv aktivity, které směřují ke zvýšení intenzity dopravy na clusteru CS003 (D1 Kývalka - Holubice rozšíření), a to z důvodu již v současnosti vysokých imisních příspěvků, které působí tato komunikace v blízkosti obytné zástavby.
  - Jakékoliv aktivity, které směřují ke zvýšení intenzity dopravy v koridoru clusteru CS083 (I/35 Hranice - Rožnov pod Radhoštěm), a to z důvodu působení na obytnou zástavbu a CHKO Beskydy v údolí Rožnovské Bečvy.
  - Nulová varianta obchvatu Mikulova (cluster 244N: R52 Pohořelice - Mikulov při ponechání I/52 ve stávající stopě), kdy lze očekávat zvýšené budoucí působení imisí na CHKO Pálava a obytnou zástavbu.
  - Opatření, která mohou vést k dalšímu zvýšení intenzity dopravy v hustě osídleném koridoru Otrokovice – Babice - Staré město – Rohatec. Koridor se vyznačuje také zvýšenou imisní zátěží a v úseku Staré Město – Rohatec i zvýšeným imisním dotčením ekosystémů.
  - Koridor Lípa - Horní Lideč předpokládající přechod Vizovickými vrchy. Důvodem je zvýšené zasažení ekosystémů imisemi ve spojení se zhoršenou kvalitou ovzduší v údolní oblasti v okolí Vizovic a vysokou návrhovou intenzitou dopravy, včetně mezinárodního tranzitu.
11. U letecké dopravy je nezbytné vést vzletové, letové a přistávací koridory (rekonstrukce, nové stavby) mimo známé tahové koridory ptáků a současně zohlednit jejich hnízdní a potravní lokality.
12. Při rozhodování o prioritizaci přípravy staveb v maximální možné míře zohlednit navržená environmentální kritéria (kap. 11.2), která poskytují alternativní pohled na pořadí jednotlivých dopravních staveb z hlediska jejich rizikovosti pro životní prostředí a veřejné zdraví.
13. Při uplatňování SeStra 2 upřednostňovat taková opatření, která budou podporovat rozvoj infrastruktury pro cyklistickou dopravu ve městech a příměstských oblastech.
14. Požadujeme, aby environmentální kritéria použitá v rámci tohoto hodnocení SEA byla zařazena do budoucího systému multikriteriálního hodnocení SeStra 2 v následujících plánovacích cyklech a aktualizacích.

15. Stavby, které naplní charakteristiky a limity stanovené zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, budou samostatně posouzeny v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA). Bez provedení tohoto posouzení nelze podpořit realizaci navrhovaného záměru a ani ho uskutečnit.
16. Pravidelně vyhodnocovat vliv implementace SeStra 2 (včetně vlivů na životní prostředí) se zveřejňováním souhrnné zprávy. V případě zjištění významných negativních vlivů SeStra 2 provádět její průběžnou aktualizaci.
17. Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vypořádání veškerých došlých vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu koncepce, tak i k jejímu vyhodnocení.

**Dopravní sektorové strategie 2. fáze nebudou mít významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti za dodržení níže uvedených podmínek (část B):**

18. Veškeré aktivity a opatření navrhované v SeStra 2 budou realizovány s respektováním integrity a územní ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000 a nesmí vést k poškození nebo zhoršení stavu předmětu ochrany těchto území.
19. Při výběru konkrétních staveb naplňujících opatření této koncepce je třeba upřednostňovat ty, které zlepšují stav předmětů ochrany EVL a PO, nebo jej alespoň nezhoršují.
20. Opatření na realizaci zvýšení splavnosti Dolního Labe realizovat pouze pokud bude vydáno souhlasné stanovisko v procesu EIA, v rámci kterého probíhá i vyhodnocení přeshraničních vlivů na ekosystém toku Labe na území SRN.
21. Vzhledem k tomu, že i u řady dalších opatření existuje vysoké riziko významných vlivů na lokality Natura 2000, které ale nebylo možné kvůli obecnosti koncepce spolehlivě vyhodnotit, je nezbytné, aby všechna opatření na dopravní síti byla podrobně vyhodnocena na detailnější úrovni (územně plánovací dokumentace, projektová úroveň) dle §45i zákona o ochraně přírody a krajiny. Opatření zařazovaná do harmonogramu realizace dopravních sektorových strategií mohou být realizována jen v případě vyloučení významně negativních vlivů nebo za podmínek stanovených zákonem.

**C: Doporučení**

22. Zpracovat do systému monitoringu implementace koncepce environmentální indikátory navržené v kapitole 9 SEA dokumentace.
23. Vzhledem ke skutečnosti, že plnohodnotná funkčnost modernizované vodní cesty je podmíněna realizací všech opatření na vodní cestě, je nutno posuzovat realizaci všech předpokládaných opatření současně s vlivy lodní dopravy samotné.
24. V rámci již probíhajícího mezistátního/přeshraničního procesu posuzování vlivů na životní prostředí (proces EIA) navrhovaného záměru „Plavební stupeň Děčín“ je nutné zajistit důkladné posouzení kumulativních vlivů na celý ekosystém toku, který bude tímto záměrem ovlivněn (po proudu a proti proudu Labe).
25. Na základě výsledků posouzení záměru „Plavební stupeň Děčín“ doporučujeme komplexně zvážit souborné přínosy a negativa celého plánovaného rozvoje Labské vodní cesty. Tato analýza by měla podrobněji zohlednit potenciál přesunů dopravních výkonů na modernizovanou vodní cestu.
26. Doporučujeme iniciovat zpracování návrhu komplexních opatření na síti pro snížení intenzit silniční dopravy zejména v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší, zahrnující

např. odvádění dopravy z citlivých oblastí, přeložky, zřizování nízkoemisních zón, zvyšování atraktivnosti a dostupnosti veřejné dopravy, propojování dopravních módů, apod. Tato opatření by měla být zohledněna souběžně s dalšími zvažovanými opatřeními na dopravní síti.

27. Zvažovaná opatření by měla být podrobně posouzena z hlediska vlivu na ovzduší na základě regionální rozptylové studie, která zohlední změny intenzity dopravy na nové i stávající síti, návrhových rychlostí v jednotlivých místech sítě, resuspenzi částic, otěrů a emise prekursorů sekundárních částic. Výsledky těchto rozptylových studií by měly být doplněny analýzou změn zdravotních rizik na základě statistických populačních výběrů podél stávajících a navržených komunikací. Tato doporučení se vztahují pouze na případy, kdy podobná posouzení dosud nebyla provedena např. v rámci řádně ukončených procesů EIA.
28. V Generálních balíčcích navržených v SeStra 2 by měly být vyčleněny dostatečné finanční prostředky na zmírňování účinku dopravních staveb na životní prostředí a veřejné zdraví (emise, fragmentace krajiny, atd.).

Ministerstvo životního prostředí upozorňuje na povinnost schvalujícího orgánu postupovat podle § 10g odst. 4 a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Ministerstvo životního prostředí předpokládá, že řídicí složky realizace této koncepce zajistí u každého navrženého opatření co nejširší publicitu a informování veřejnosti.

Ministerstvo životního prostředí dále upozorňuje předkladatele na povinnost zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a další povinnosti plynoucí z § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

**Mgr. Jana PIEKNÍKOVÁ, v.r.**  
pověřena dočasným zastupováním  
při výkonu činností ředitelky odboru posuzování  
vlivů na životní prostředí a integrované prevence  
(otisk razítka se státním znakem č. 11)