



Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

<b>Investor:</b>  Ministerstvo dopravy	Ministerstvo dopravy České republiky nabř. Ludvíka Svobody 1222/12 110 15 Praha 1
--	---

<b>Správce společnosti:</b> 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	<b>Hlavní inženýr projektu:</b> ING. KATEŘINA HLADKÁ, Ph.D.  <b>Garant profese:</b> -
--	--	---

<b>Středisko:</b> 211			
<b>Vedoucí střediska:</b>  ING. HANA STAŇKOVÁ	<b>Odpovědný projektant SO, IO, PS:</b>  ING. KATEŘINA HLADKÁ, Ph.D.	<b>Vypracoval:</b>  dle příloh	<b>Kontroloval:</b>  MGR. MARTINA FIALOVÁ, Ph.D.

<b>Název akce:</b>	<b>Číslo smlouvy:</b>
<b>Dopravní politika České republiky pro léta 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050</b>	20 021 211
	<b>Projektový stupeň:</b> SEA
<b>Část:</b>	<b>Datum:</b>
Vyhodnocení vlivu na životní prostředí (SEA) Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 zákona č.100/2001 Sb.	11/2020
	<b>Číslo částí:</b>





Ministerstvo dopravy

# Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050

## ***VYHODNOCENÍ KONCEPCE***

**v rozsahu přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb.,  
o posuzování vlivů na životní prostředí  
ve znění pozdějších předpisů**

**Zhotovitel:**

SUDOP Praha a.s.

Olšanská 1a

130 80 Praha 3

Oprávněná osoba:

Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.

267094274

*autorizace ke zpracování dokumentace a posudku:*

*osvědčení odborné způsobilosti č.j.10606/ENV/06*

*prodloužení autorizace č.j. 34743/ENV/10*

*prodloužení autorizace č.j. 15711/ENV/15*

*prodloužení autorizace č.j. MZP/2020/710/3888*

listopad 2020

Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050  
Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

## Obsah

<b>1. OBSAH A CÍLE KONCEPCE, JEJÍ VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM .....</b>	<b>9</b>
1.1. CHARAKTER KONCEPCE .....	11
1.2. ZÁKLADNÍ ETAPY PŘÍPRAVY KONCEPCE .....	12
1.3. HLAVNÍ CÍLE.....	14
1.4. VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM .....	38
1.5. VZTAH STRATEGIE KE STRATEGICKÝM DOKUMENTŮM NA MEZINÁRODNÍ ÚROVNI .....	40
1.6. VZTAH STRATEGIE KE STRATEGICKÝM DOKUMENTŮM NA NÁRODNÍ ÚROVNI .....	43
<b>2. INFORMACE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ A JEHO PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE .....</b>	<b>47</b>
2.1. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, KTERÉ MOHOU BÝT KONCEPCÍ OVLIVNĚNY .....	48
2.2. OBYVATELSTVO .....	50
2.3. OVZDUŠÍ.....	50
2.4. KLIMA .....	53
2.5. POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY .....	54
2.6. PŮDNÍ FOND (ZPF, PUPFL) .....	60
2.7. GEOLOGIE, HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE .....	62
2.8. STARÉ EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE .....	63
2.9. OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY .....	64
2.10. KULTURNÍ A ARCHEOLOGICKÉ PAMÁTKY.....	68
2.11. HLUKOVÉ POMĚRY .....	70
2.12. ODPADY .....	73
2.13. PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ ÚZEMÍ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE.....	75
<b>3. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V OBLASTECH, KTERÉ BY MOHLY BÝT PROVEDENÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ ZASAŽENY .....</b>	<b>75</b>
<b>4. VEŠKERÉ SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNÉ PRO KONCEPCI, ZEJMÉNA VZTAHUJÍCÍ SE K OBLASTEM SE ZVLÁŠTNÍM VÝZNAMEM PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (NAPŘ. OBLASTI VYŽADUJÍCÍ OCHRANU PODLE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ). .....</b>	<b>80</b>
4.1. SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ VZTAHUJÍCÍ SE K OBLASTEM SE ZVLÁŠTNÍM VÝZNAMEM PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	82
4.2. SOUČASNÉ PROBLÉMY V OBLASTI VEŘEJNÉHO ZDRAVÍ.....	83
<b>5. CÍLE OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ STANOVENÉ NA MEZINÁRODNÍ, KOMUNITÁRNÍ NEBO VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI, KTERÉ MAJÍ VZTAH KE KONCEPCI, A ZPŮSOB, JAK BYLY TYTO CÍLE VZATY V ÚVAHU BĚHEM JEJÍ PŘÍPRAVY, ZEJMÉNA PŘI POROVNÁNÍ VARIANTNÍCH ŘEŠENÍ. ....</b>	<b>84</b>
5.1. VZTAH STRATEGIE KE STRATEGICKÝM DOKUMENTŮM NA MEZINÁRODNÍ ÚROVNI.....	85
5.2. VZTAH STRATEGIE KE STRATEGICKÝM DOKUMENTŮM NA NÁRODNÍ ÚROVNI .....	87
5.3. SADA REFERENČNÍCH CÍLŮ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	104
<b>6. ZÁVAŽNÉ VLIVY (VČETNĚ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, POZITIVNÍCH A NEGATIVNÍCH VLIVŮ) NAVRHOVANÝCH VARIANT KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ. ....</b>	<b>105</b>
6.1. HODNOCENÍ ANALYTICKÉ ČÁSTI KONCEPCE .....	105
6.2. HODNOCENÍ NÁVRHOVÉ ČÁSTI KONCEPCE .....	106
6.3. HODNOCENÍ VLIVŮ NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ NÁVRHOVÉ ČÁSTI.....	107
6.4. METODA HODNOCENÍ NÁVRHOVÉ ČÁSTI KONCEPCE .....	108

6.5.	KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY.....	109
6.6.	POSOUZENÍ VLIVU NA LOKALITY SOUSTAVY NATURA 2000.....	110
6.7.	POSOUZENÍ VLIVU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	110
6.8.	HODNOCENÍ IMPLEMENTAČNÍ ČÁSTI KONCEPCE.....	164
6.9.	KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY.....	166
6.10.	HODNOCENÍ DOPRAVNÍ POLITIKY JAKO CELKU.....	169
6.11.	SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ K VYHODNOCENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	175
<b>7.</b>	<b>VYHODNOCENÍ MOŽNÝCH PŘESHRAŇNÍCH VLIVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>176</b>
<b>8.</b>	<b>VÝČET DŮVODŮ PRO VÝBĚR ZKOUMANÝCH VARIANT A POPIS, JAK BYLO POSUZOVÁNÍ PROVEDENO, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH PROBLÉMŮ PŘI SHROMAŽĎOVÁNÍ POŽADOVANÝCH ÚDAJŮ (NAPŘ. TECHNICKÉ NEDOSTATKY NEBO NEDOSTATEČNÉ KNOW-HOW). .....</b>	<b>177</b>
8.1.	VÝBĚR ZKOUMANÝCH VARIANT.....	177
8.2.	POPIS PROVEDENÍ POSOUZENÍ VLIVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	178
8.3.	PROBLÉMY PŘI SHROMAŽĎOVÁNÍ POŽADOVANÝCH ÚDAJŮ.....	178
<b>9.</b>	<b>STANOVENÍ MONITOROVACÍCH UKAZATELŮ (INDIKÁTORŮ) VLIVU KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>	<b>179</b>
9.1.	MONITOROVÁNÍ VLIVŮ REALIZACE KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	179
9.2.	STANOVENÍ MONITOROVACÍCH UKAZATELŮ (INDIKÁTORŮ) ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	180
9.3.	NÁVRH MECHANISMU MONITOROVÁNÍ.....	180
9.4.	NÁVRH ENVIRONMENTÁLNÍCH INDIKÁTORŮ.....	181
<b>10.</b>	<b>POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ A KOMPENZACI VÝZNAMNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH PŘI PROVÁDĚNÍ KONCEPCE .....</b>	<b>183</b>
10.1.	OPATŘENÍ K ELIMINACI, MINIMALIZACI A KOMPENZACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ TYPOVÝCH OPATŘENÍ.....	184
<b>11.</b>	<b>STANOVENÍ INDIKÁTORŮ (KRITÉRIÍ) PRO VÝBĚR PROJEKTU .....</b>	<b>186</b>
11.1.	ENVIRONMENTÁLNÍ KRITÉRIA PRO HODNOCENÍ PROJEKTŮ.....	186
<b>12.</b>	<b>VLIVY KONCEPCE NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....</b>	<b>187</b>
12.1.	VZTAH PŘEDKLÁDANÉ KONCEPCE KE KONCEPCÍM V OBLASTI OCHRANY VEŘEJNÉHO ZDRAVÍ A JEJICH CÍLŮM.....	188
12.2.	POPIS ZDRAVOTNÍHO STAVU OBYVATELSTVA V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	192
12.3.	DETERMINANTY VLIVŮ DOPRAVNÍ POLITIKY ČESKÉ REPUBLIKY PRO LÉTA 2021 - 2027 NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	196
12.4.	POSTUP VYHODNOCENÍ VLIVŮ DOPRAVNÍ POLITIKY ČESKÉ REPUBLIKY PRO LÉTA 2021 - 2027 NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	213
12.5.	POSTUP VYHODNOCENÍ VLIVŮ NÁVRHOVÉ ČÁSTI DOPRAVNÍ POLITIKY ČESKÉ REPUBLIKY PRO LÉTA 2021 - 2027 NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	213
12.6.	HODNOCENÍ CÍLŮ DOPRAVNÍ POLITIKY NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A JEHO DETERMINANTY.....	215
12.7.	HODNOCENÍ OPATŘENÍ DOPRAVNÍ POLITIKY NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A JEHO DETERMINANTY.....	218
12.8.	PODMÍNKY IMPLEMENTACE KONCEPCE Z HLEDISKA JEJÍCH VLIVŮ NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	221
12.9.	SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍ POLITIKY ČR PRO LÉTA 2021 - 2027 Z HLEDISKA VLIVŮ NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A JEHO DETERMINANTY.....	224
12.10.	STANOVENÍ INDIKÁTORŮ PRO MONITORING DOPADŮ REALIZACE KONCEPCE NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	225
<b>13.</b>	<b>NETECHNICKÉ SHRNUÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ .....</b>	<b>226</b>
<b>14.</b>	<b>SOUHRNNÉ VYPOŘÁDÁNÍ POŽADAVKŮ STANOVENÝCH ZÁVĚREM ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ A VYJÁDRĚNÍ OBDRŽENÝCH KE KONCEPCI Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ .....</b>	<b>230</b>
<b>15.</b>	<b>ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ VČETNĚ NÁVRHU STANOVISKA KE KONCEPCI .....</b>	<b>231</b>

## Seznam tabulek

Tabulka 1 Vztah předkládané koncepce vůči jiným koncepcím přijatým na mezinárodní, vnitrostátní a regionální úrovni .....	39
Tabulka 2 Vztah předkládané koncepce vůči jiným koncepcím přijatým na mezinárodní úrovni. ....	40
Tabulka 3 Vztah předkládané koncepce vůči jiným koncepcím přijatým na vnitrostátní a regionální úrovni. ....	43
Tabulka 4 Tabulka krajů ČR.....	49
Tabulka 5 Územní teploty v roce 2019 Česká republika. ....	54
Tabulka 6 Územní srážky v roce 2019 Česká republika.....	54
Tabulka 7 Tabulka počtu lokalit NATURA 2000.....	65
Tabulka 8 Mezní hodnoty hlukových ukazatelů. ....	71
Tabulka 9 Počet lidí vystavených vysoké hladině hluku. ....	71
Tabulka 10 Počet lidí v aglomeracích vystavených vysoké hladině hluku v roce 2017.....	72
Tabulka 11 Počet lidí mimo aglomerace vystavených vysoké hladině hluku v roce 2017.....	73
Tabulka 12 Emise olova za jednotlivé druhy dopravy v t.....	78
Tabulka 13 Referenční cíle ochrany životního prostředí .....	104
Tabulka 14 Hodnocení jednotlivých strategických a specifických cílů a opatření. ....	111
Tabulka 15 Návrh environmentálních indikátorů .....	181
Tabulka 16 Environmentální kritéria pro hodnocení projektů.....	186
Tabulka 17 Přehled referenčních cílů ochrany veřejného zdraví.....	191
Tabulka 18 Zastoupení kategorií věkové skladby obyvatel [%] – k 31. 12. 2019 .....	193
Tabulka 19 Počet úmrtí podle příčin – ČR v letech 2016 - 2018.....	193
Tabulka 20 Hlášené případy pracovní neschopnosti pro nemoc a úraz .....	196
Tabulka 21 Hodnocení cílů dopravní politiky z hlediska vlivů na veřejné zdraví.....	216
Tabulka 22 Podmínky implementace dopravní politiky z hlediska jejích vlivů na veřejné zdraví.....	221
Tabulka 23 Indikátory pro monitoring dopadů koncepce - zdroje dat.....	225
Tabulka 24 Referenční cíle ochrany životního prostředí .....	227

## Seznam obrázků

Obrázek 1 Dotčené území Dopravní politikou ČR pro léta 2021 – 2027.....	48
Obrázek 2 Kraje ČR .....	49
Obrázek 3 Jakost vody v tocích ČR, 2017 - 2018 .....	55
Obrázek 4 Koncentrace dusíkatých látek v podzemních vodách [mg.l <sup>-1</sup> ].....	55
Obrázek 5 CHOPAV na území ČR. ....	58
Obrázek 6 Ochranná pásma vodních zdrojů na území ČR. ....	59
Obrázek 7 Záplavová území v ČR.....	60
Obrázek 8 Mapa půdních typů ČR. ....	61
Obrázek 9 Mapa přírodních lesních oblastí. ....	62
Obrázek 10 Velkoplošná chráněná území. ....	65
Obrázek 11 Mapa ptačích oblastí a evropsky významných lokalit.....	66
Obrázek 12 Nadregionální ÚSES .....	67
Obrázek 13 Počet obyvatel exponovaných celodennímu a nočnímu hluku ze silniční dopravy nad mezí hodnoty pro aglomerace v roce 2017.....	72
Obrázek 14 Počet obyvatel exponovaných celodennímu a nočnímu hluku ze silniční dopravy nad mezí hodnotu v roce 2017. ....	73
Obrázek 15 Celková produkce odpadů, celková produkce ostatních a nebezpečných odpadů v ČR [tis. t], celková produkce odpadů na obyvatele, celková produkce ostatních a nebezpečných odpadů na obyvatele v ČR [kg.obyv. <sup>-1</sup> ], 2009–2018 .....	74
Obrázek 16 Počet obyvatel ČR v letech 2000 - 2019 (k 31. 12. 2019) .....	192
Obrázek 17 Srovnání standardizované úmrtnosti v roce 2018 .....	195
obrázek 18 Vývoj nehodovosti v ČR v letech 1989 - 2019.....	198
Obrázek 19 Vývoj vybraných údajů o nehodovosti v ČR v letech 1989 - 2019 .....	198
Obrázek 20 Počet nehod v ČR podle místa v roce 2019 .....	199
Obrázek 21 Počet usmrcených osob při dopravních nehodách v obci a mimo obec v letech 2006 - 2019 .....	199
Obrázek 22 Dopravní nehody v ČR dle viníka v roce 2019.....	200
Obrázek 23 Počet dopravních nehod v okresech ČR v roce 2019 .....	201
Obrázek 24 Umístění dopravních nehod v rámci ČR v roce 2019 .....	202
Obrázek 25 Počet usmrcených osob při dopravních nehodách v okresech v roce 2019 .....	202
Obrázek 26 Počet usmrcených osob při dopravních nehodách na 1 milion obyvatel v Evropě v roce 2019.....	202
Obrázek 27 Počet dokončených bytů v ČR v letech 1989 - 2019 .....	204
Obrázek 28 Počet nových bytů v rodinných domech a bytových domech v krajích v roce 2019 .....	204
Obrázek 29 Procentuální rozložení velikosti bytů v ČR v roce 2019.....	205
Obrázek 30 Míra zaměstnanosti (%) v krajích v roce 2019 .....	205
Obrázek 31 Obecná míra nezaměstnanosti (%) v krajích v roce 2019.....	206
Obrázek 32 Zaměstnaní pracující v ČR podle odvětvových sektorů v roce 2019.....	206
Obrázek 33 Průměrná hrubá měsíční mzda a medián mezd v ČR v roce 2019.....	207
Obrázek 34 Obyvatelstvo ČR podle nejvyššího dosaženého vzdělání ve věkové skupině 25 - 64 let v letech 2008 - 2018 .....	208
Obrázek 35 Struktura zaměstnaných podle vzdělání v krajích v roce 2019 .....	209
Obrázek 36 Zařízení sociálních služeb v roce 2018 .....	209



Obrázek 37 Lůžková kapacita lázeňských zařízení v roce 2018 .....	210
Obrázek 38 Podíl aktivně sportujících v roce 2014.....	211
Obrázek 39 Počet dní v týdnu, ve kterých se aktivně sportující věnují sportu.....	211
Obrázek 40 Čas strávený osobami jezdícími na kole cyklistikou za účelem dopravy v roce 2014 v průměru za týden .....	211
Obrázek 41 Délka cyklotras v krajích (km).....	212
Obrázek 42 Podíl osob s preobezitou a obezitou ve věkové kategorii 15+ let v letech 1993 - 2014 v ČR .....	213

## Úvod

Předkládané vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví pro dokument:

### **„Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“**

je vypracováno ve smyslu § 10c zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen „zákon“). Vyhodnocení je zpracováno v rozsahu přílohy č. 9 k zákonu se zaměřením na skutečnosti uvedené v závěru zjišťovacího řízení č.j. 75107/ENV/16 ze dne 16. 11.2016 a slouží jako jeden z podkladů pro vydání stanoviska podle § 10g tohoto zákona.

Předkladatelem koncepce je Ministerstvo dopravy České republiky. Vyhodnocení je zhotoveno firmou SUDOP Praha a.s. dle smlouvy o dílo, uzavřené s předkladatelem na základě výsledků veřejného výběrového řízení.

Posouzení vlivů strategie na životní prostředí Dopravní politiky ČR bylo provedeno nad hotovým strategickým dokumentem jako tzv. ex-post posouzení.

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

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

Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050 navazuje na Dopravní politika České republiky pro léta 2014-2020 s výhledem do roku 2050.

Dopravní politika se dělí na návrhovou část a implementační část. Součástí návrhové části jsou řešené strategické cíle: udržitelná mobilita, územní soudržnost, společnost 4.0 v dopravě – vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0. Každý ze strategických cílů má definován specifické cíle.

Strategický cíl:	Udržitelná mobilita
Specifický cíl:	Ovlivňování mobility
	Ovlivňování mobility v osobní dopravě
	Ovlivňování mobility v nákladní dopravě
	Multimodální přístup
	Osobní doprava
	Nákladní doprava
	Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury
	Internalizace externalit v dopravě
	Energetické úspory v dopravě
	Optimalizace jednotlivých druhů dopravy
	Mitigační opatření a energetické úspory, alternativní energie v jednotlivých dopravních módech
	Znečištění ovzduší, technický stav vozidel
	Další vlivy na životní prostředí
	Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury
	Bezpečnost provozu
	Adaptace na změnu klimatu
Strategický cíl:	Územní soudržnost
Specifický cíl:	Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou
	Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí
	Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM
	Doprava ve venkovském prostoru
	Doprava v periferních oblastech
	Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch
	Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě
	Zajištění kvalifikované síly v dopravě
Strategický cíl:	Společnost 4.0 v dopravě – vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0

Specifický cíl: Telematika v dopravě  
Autonomní řízení ve všech druzích dopravy  
Podpora rozvoje výzkumu, vývoje a inovací v dopravě  
Kosmické aktivity  
Prostorová data a informace v dopravě

V implementační části jsou řešeny tyto návazné procesy:

Dopravní sektorové strategie

Koncepce veřejné dopravy

Koncepce nákladní dopravy

Koncepce městské a aktivní mobility

Akční plán rozvoje ITS v ČR do roku 2027 s výhledem do roku 2050

Národní akční plán čisté mobility

Daňová a poplatková politika v dopravě se zohledněním externalit

Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR

Národní kosmický plán 2020-2025

Vize rozvoje autonomní mobility a Akční plán autonomní mobility

Koncepce letecké dopravy

Koncepce vodní dopravy

Dále jsou součástí Dopravní politiky kapitoly: legislativní nástroje a finanční nástroje, informační nástroje a propagace cílů Dopravní politiky, monitoring a závěrečná evaluace Dopravní politiky, rizika související s nenaplněním cílů Dopravní politiky.

Přílohou Dopravní politiky je Analytická část a tabulka opatření a indikátorů. Analytická část obsahuje následující části:

- popis výchozích nadřazených dokumentů evropské a národní úrovně, ze kterých je nutné vycházet, a to se zaměřením cílů a opatření, které jsou relevantní pro sektor doprava
- vyhodnocení Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050,
- vybrané statistické údaje sektoru doprava
- scénáře možného budoucího vývoje ve variantách a výběr nejpravděpodobnější varianty
- prognózu přepravy v železniční a silniční dopravě k roku 2050 podle jednotlivých tahů, který zároveň vyznačuje hlavní přepravní směry (výstup z národního multimodálního dopravního modelu) a prognózu dělby přepravní práce, která je dále modifikována v implementační části Dopravní politiky jakožto výsledek opatření návrhové části
- SWOT analýzu

## 1.1. Charakter koncepce

Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 navazuje na hlavní průřezové cíle České republiky, Evropské unie a OSN a na scénáře a SWOT analýzu z Analytické části Dopravní politiky. Vize dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Bude proto nutné uspokojovat potřebu po mobilitě osob a věcí, způsob zajištění těchto potřeb musí být ovlivňován tak, aby byla zajištěna udržitelnost ve vztahu k dalšímu ekonomickému vývoji. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. To znamená zajistit snížení měrné spotřeby energie (podíl spotřeby energie a vykonané přepravní práce).

Tato vize bude dosažena pomocí následujících tří na sebe navazujících kroků:

1. Budou hledána taková opatření, která umožní dopravou osob i věcí šetřit tak, aby přepravní potřeby vznikaly co nejméně, aniž by to ovlivnilo hospodářský rozvoj (optimalizace přepravních potřeb). K tomu budou využity zejména moderní technologie, dojde ke zlepšení územního plánování zejména ve městech a bude podpořena restrukturalizace ekonomiky. Tento první krok bude tedy předmětem širší politiky státu v souladu s přijatým *Strategickým rámcem Česká republika 2030*.
2. Dopravní systém splňující výše uvedenou vizi musí být založen na multimodálním přístupu, který spočívá ve využití výhod jednotlivých druhů dopravy a musí být založen na mezioborové spolupráci. V případě koncentrovaných (silných a pravidelných) přepravních proudů je nezbytné více využívat energeticky efektivnější druhy dopravy podporované k tomuto účelu vybudovanou kvalitní dopravní infrastrukturou, a to včetně energetické a informační nadstavby, neboť právě ty dosahují nejnižší energetickou náročnost (kWh/oskm, kWh/tkm) a rovněž i nejnižší produkci oxidu uhličitého (kg/oskm, kg/tkm).
3. Jednotlivé druhy dopravy je nutné rozvíjet s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, s ohledem na přepravní potřeby a s ohledem na snížení vlivů na životní prostředí. Předpokladem je kvalitní a moderními technologiemi vybavená dopravní infrastruktura i dopravní prostředky ke sdílení informací a dat o dopravě, musí být splněny podmínky pro energetickou efektivitu a minimalizaci emisí v rámci jednotlivých druhů dopravy. Je nutné úzce provázat dopravní systém se systémem energetickým, energetiku v dopravě je nutné posuzovat jako celek, využívání fosilních

paliv je nutné minimalizovat, a to jak z důvodu ochrany klimatu, tak i z důvodu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva.

Hlavní cíl proto i nadále vychází z hlavního cíle dopravní politiky pro předchozí období:

*Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.*

Jedná se o koncepci ve smyslu ustanovení §10a, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, kde dotčené území je tvořeno územím celé České republiky. Uvedená koncepce tak podléhá vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle ustanovení § 10e zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

## **1.2. Základní etapy přípravy koncepce**

Analytická část Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 je přílohou samotného dokumentu a je podkladem pro zpracování Návrhové a Analytické části, které budou tvořit samotný dokument.

Analytická část obsahuje následující části:

- popis výchozích nadřazených dokumentů evropské a národní úrovně, ze kterých je nutné vycházet, a to se zaměřením cílů a opatření, které jsou relevantní pro sektor doprava,
- vyhodnocení Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050,
- vybrané statistické údaje sektoru doprava,
- scénáře možného budoucího vývoje ve variantách a výběr nejpravděpodobnější varianty,
- prognózu přepravy v železniční a silniční dopravě k roku 2050 podle jednotlivých tahů, který zároveň vyznačuje hlavní přepravní směry (výstup z národního multimodálního dopravního modelu) a prognózu dělby přepravní práce, která je dále modifikována v implementační části Dopravní politiky jakožto výsledek opatření návrhové části,
- SWOT analýzu.

Na základě analytické části byla zpracována návrhová část, která obsahuje 3 strategické cíle. Pro každý z těchto cílů je navrženo několik specifických cílů a konkretizována opatření k dosažení těchto specifických cílů.

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 včetně návrhu koncepce ve smyslu ustanovení § 10f výše citovaného zákona
- pokud vyhodnocení obsahuje náležitosti podle přílohy č. 9 k tomuto zákonu, zašle příslušný úřad do 10 dnů ode dne, kdy mu byl doručen návrh koncepce, dotčeným orgánům, dotčeným krajům a případně také dotčeným obcím, které příslušný úřad určil podle § 10c odst. 2, informaci o přijetí návrhu koncepce spolu s upozorněním na možnost vyjádřit se k návrhu koncepce.
- příslušný úřad zároveň může na základě návrhu koncepce a vyjádření veřejnosti k oznámení stanovit, že od veřejného projednání upouští. V téže lhůtě zveřejní návrh koncepce podle § 16. Pokud vyhodnocení neobsahuje náležitosti podle přílohy č. 9 k tomuto zákonu, vrátí jej v téže lhůtě příslušný úřad k doplnění.
- předkladatel je povinen zveřejnit informaci o místě a času konání veřejného projednání návrhu koncepce na své úřední desce, a to nejméně 10 dnů před jeho konáním. Současně je povinen o místě a času konání tohoto veřejného projednání informovat příslušný úřad.
- každý může zaslat své písemné vyjádření k návrhu koncepce příslušnému úřadu nejpozději do 5 dnů ode dne konání veřejného projednání návrhu koncepce. V téže lhůtě může zaslat předkladatel příslušnému úřadu své písemné vyjádření k vyhodnocení. K vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.
- upustí-li příslušný úřad od veřejného projednání postupem podle odst. 2 §10f zákona č.100/2001 Sb. v platném znění, může každý zaslat své písemné vyjádření k návrhu koncepce příslušnému úřadu ve lhůtě do 20 dnů ode dne jeho zveřejnění. K vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.
- příslušný úřad neprodleně po uplynutí lhůty podle odstavců 5 nebo 6 §10f zákona č.100/2001 Sb. v platném znění zašle došlá vyjádření předkladateli.
- předkladatel ve spolupráci s posuzovatelem zajistí vypořádání všech vyjádření k návrhu koncepce. Upravený návrh koncepce včetně informace o způsobu vypořádání všech vyjádření zašle předkladatel bez zbytečného odkladu příslušnému úřadu.
- příslušný úřad vydá na základě upraveného návrhu koncepce, vyjádření podaných k návrhu koncepce a závěrů veřejného projednání stanovisko k posouzení vlivů provádění koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví (dále jen "stanovisko ke koncepci") ve lhůtě do 20 dnů ode dne obdržení upraveného návrhu koncepce včetně informace o způsobu vypořádání vyjádření.

- příslušný úřad stanovisko ke koncepci neprodleně po jeho vydání zašle předkladateli, dotčeným orgánům a dotčeným krajům a případně také dotčeným obcím, které příslušný úřad určil podle § 10c odst. 2, a zároveň jej zveřejní podle § 16.
- předkladatel je povinen zveřejnit schválenou koncepci včetně prohlášení, které obsahuje zejména
  - a) informaci, jak byly ve schválené koncepci zohledněny požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci,
  - b) informaci, jak bylo ve schválené koncepci zohledněno vyjádření dotčeného státu, pokud byla koncepce předmětem mezistátního posuzování podle § 14a,
  - c) odůvodnění vybrané varianty, pokud byl návrh koncepce zpracován ve variantách,
  - d) informaci o účasti veřejnosti při zpracování koncepce a v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí,
  - e) informaci o přijatých opatřeních pro zajištění sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví podle § 10h.
- o zveřejnění prohlášení podle odstavce 5 je předkladatel povinen do 7 pracovních dnů informovat příslušný úřad, dotčené orgány, dotčené kraje a případně také dotčené obce, které příslušný úřad určil podle § 10c odst. 2.
- následné průběžné sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví předkladatelem ve smyslu ustanovení §10h výše citovaného zákona
- výsledný dokument bude po získání Stanoviska SEA ze strany MŽP předložen vládě ČR ke schválení.
- na posouzení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA) bude následně navazovat celá řada dalších legislativou vyžadovaných postupových kroků, zejména (v projektové fázi) posouzení konkrétních záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (EIA).

### 1.3. Hlavní cíle

Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

V předkládané Dopravní politice jsou definovány tři strategické cíle, které mají další specifické cíle.

**Strategický cíl: 1 Udržitelná mobilita**

**Specifický cíl: 1.1 Ovlivňování mobility**



Je nutné rozlišovat různé úrovně vztahů, které je nutné zajistit, aby byl podporován udržitelný rozvoj ekonomiky, neboť uspokojování vztahů mezi subjekty nemusí být vždy zajištěno pomocí dopravy. Tyto vztahy mohou být zajištěny jako propojitelnost (connectivity), přístupnost (accessibility) nebo mobilita (mobility):

- Propojitelnost se vztahuje k vazbám fyzického (pomocí dopravy) nebo virtuálního (informační technologie) prostředí. K zajištění propojitelnosti tedy doprava může, ale nemusí být prostředkem k dosažení účasti na dění v jiném místě. Druhou možností je využití ICT (informačních a komunikačních) služeb.
- Přístupnost je pojem, který se vztahuje k možnostem dosažení příležitostí a úzce souvisí s konceptem ekonomické užitečnosti. I v tomto případě doprava může, ale nemusí být prostředkem k dosažení služby. Některé služby mohou být poskytovány přímo v místě, a není proto tedy nutné za nimi cestovat. Jde tedy o to, zda je efektivnější zajistit dopravní obslužnost k dosažení služby, nebo službu poskytovat v místě.
- Mobilita je realizace vazeb pomocí fyzického pohybu mezi místy, důležité jsou potřeby po mobilitě. I v tomto případě je možné ovlivňovat potřeby po mobilitě tak, aby byla co nejmenší. Lze ji ovlivňovat např. vhodnými nástroji plánování rozvoje města. Příkladem může být humanizace veřejného prostoru, která sníží potřeby cestovat za příznivým prostředím z důvodů relaxace. Hranice mezi mobilitou a přístupností není ostrá a oba pojmy se do značné míry překrývají.

U mobility je nutné při řešení dopravní problematiky začínat, protože se jedná o potřebu po přemístění. Potřeba mobility je ovlivněna mnoha faktory, např. vztahem globální a lokální ekonomiky. Proto musí být potřeba mobility řešena v procesech, které stojí nad dopravní politikou. Tato potřeba se naplňuje prostřednictvím dopravy. Uspokojení mobility je důležité z hlediska udržitelného vývoje hospodářství. Na druhou stranu doprava vždy bude spojena s negativním vlivem na veřejné zdraví, životní prostředí i globální ovlivňování klimatu a dalších fyzikálně-chemických charakteristik globálního významu. Z tohoto pohledu je důležité tyto vlivy minimalizovat, a zároveň optimalizovat potřeby po mobilitě (neplýtvat dopravou).

### **Specifický cíl: 1.1.1 Ovlivňování mobility v osobní dopravě**

Z hlediska dopravní politiky je vhodné podporovat možnosti, které nabízí koncept Společnost 4.0. To umožňuje pracovat v jiném než pouze klasickém režimu s využitím moderních technologií, počínaje tzv. Home Officem (v dopravě např. i tzv. Rail Officem) až po možnost pořádání porad a konferencí na dálku bez nutnosti cestovat.

#### **Opatření:**

1.1.1.1 Vytvářet podmínky pro předcházení vzniku potřeb po mobilitě.

### **Specifický cíl: 1.1.2 Ovlivňování mobility v nákladní dopravě**

Specifickým problémem je snižování dopravních výkonů při zásobování měst a domácností. Problematikou se budou zabývat plány městské logistiky, které jsou součástí plánů udržitelné městské mobility. Je potřebné využít růst citlivosti společenského vnímání kvality životního

prostředí a postupně uvádět do praxe zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ tak, jak je v Plánu jednotného evropského dopravního prostoru<sup>1</sup> definuje dopravní politika EU.

## **Opatření:**

1.1.2.1 V souladu s evropskými trendy internalizovat externality.

1.1.2.2 Předcházet vzniku potřeb po mobilitě v rámci logistiky a městské logistiky.

1.1.2.3 Vytvářet podmínky pro zajišťování obrany a bezpečnosti státu a promítnout je do Plánu operační přípravy státního území ČR na dané čtyřleté období.

## **Specifický cíl: 1.2 Multimodální přístup**

Multimodální přístup je hlavním nástrojem k udržitelné mobilitě. Česká republika musí plnit závazky v oblasti znečišťování ovzduší škodlivými látkami (*Národní program snižování emisí*), snižování emisí skleníkových plynů (závěry Pařížské klimatické konference), přičemž společným jmenovatelem jsou energetické úspory (*Národní klimaticko-energetický plán*).

### **Specifický cíl: 1.2.1 Osobní doprava**

Multimodální přístup v osobní dopravě je klíčový pro snižování energetické náročnosti dopravy. Je zajišťován zejména prostřednictvím kvalitní sítě veřejné hromadné dopravy stavěné na bázi alternativy k dopravě individuální. V případě kratších cest je rovněž velmi důležitou alternativou bezmotorová (aktivní) doprava (pěší, cyklistika).

Napojení aglomerací na spádové metropole (dle definice Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+), jakož i vzájemné propojení metropolí veřejnou hromadnou dopravou, funguje ve většině případů kvantitativně i kvalitativně v souladu se západoevropským srovnáním. Výjimkou jsou relace, kde není k dispozici kvalitní železniční infrastruktura:

- Praha – Liberec
- Praha – Karlovy Vary
- Praha – Jihlava
- Brno – Zlín

V těchto relacích je klíčové garantovat kvalitu spojení rychlým autobusovým spojením, které by předcházelo dlouhodobému řešení – dostatečně rychlému spojení železničnímu.

Vybudování kvalitní a kapacitní železniční infrastruktury k rychlému a energeticky nenáročnému propojení těchto měst je důležitou prioritou, která je postupnými kroky naplňována (viz přestavba tratě Brno – Přerov na dvoukolejnou s rychlostí 200 km/h). Zcela neutěšená je však situace v severních Čechách. Obyvatelstvo řidčeji zalidněných jižních Čech může využívat výhod moderní železnice (rychlost 160 km/h, kvalitní modernizované dvoukolejné elektrizované tratě, rychlíky v pravidelném krátkém taktu, mezinárodní spoje), avšak obyvatelstvo na průmyslově orientovaném severu ČR má k dispozici jen nevyhovující jednokolejné neelektrizované tratě s rychlostí kolem 80 km/h. Ty jsou pro dálkovou a

---

<sup>1</sup> EU KOM (2011) 144

meziregionální dopravu prakticky nepoužitelné. Tyto skutečnosti jsou obyvatelstvem i regionálními politiky stále intenzivněji vnímány jako teritoriální diskriminace.

### **Opatření:**

- 1.2.1.1 Nastavit optimalizaci využití kapacity páteřních železničních tahů vhodnými organizačními opatřeními a cenovou politikou (snížení významu hmotnostních kategorií vlaku při výpočtu ceny za dopravní cestu) a prověřením postupného zavedení koncesního modelu pro provozování komerčních linek veřejné hromadné dopravy a/nebo zavádění modelu TTR.
- 1.2.1.2 Vytvářet podmínky pro zajištění dopravní obslužnosti na úrovni 3 nebo 4 dle Dopravní politiky, ve výjimečných případech alespoň na úrovni 2, zajištění aktivní metodické pomoci krajským objednatelům k dosažení takové úrovně.
- 1.2.1.3 Zajistit kvalitní meziregionální dopravní obslužnost pro všechny regiony srovnatelného významu bez ohledu na jejich vybavení dopravní infrastrukturou.
- 1.2.1.4 Zajistit jednotný přestupní tarif pro železniční dopravu postupně využitelný i pro další druhy osobní dopravy s tím, že zapojení spojů, které nejsou objednávány v rámci veřejných služeb, bude dobrovolné.
- 1.2.1.5 Nastavit kvantitativní a kvalitativní standardy v rámci plánování dopravní obslužnosti.
- 1.2.1.6 Vytvořit udržitelný ekonomický rámec provozování vlaků na vysokorychlostních železničních tratích v rámci rychlých spojení a dalších páteřních železničních tratích.
- 1.2.1.7 Provázat proces obnovy vozidel veřejné hromadné dopravy a výběrového řízení na provozovatele veřejné služby, a to s důrazem na bezemisní mobilitu.
- 1.2.1.8 Provázat proces obnovy vozidel železniční veřejné hromadné dopravy se záměry rozvoje železniční infrastruktury a s ohledem na prognózované přepravní výkony.
- 1.2.1.9 Provéřit možnosti ohledně snížení ceny elektrické energie vhodnou cenovou politikou kompenzující platbu za podporované zdroje energie (POZE).
- 1.2.1.10 Od roku 2025 zavést v rámci ceny za použití železniční dopravní cestu penalizující příplatek za provoz dieselového vozidla po elektrizované trati a stanovit odůvodněné výjimky osvobození z tohoto příplatku a z finančních zdrojů státu nepřispívat krajům, ani dopravcům, na úhradu veřejné dopravy, pokud je na elektrifikovaných tratích zajišťována vozidly poháněnými spalovacími motory, ani na nákup či modernizaci takových vozidel.
- 1.2.1.11 Propojení regionů s různou hustotou a charakterem osídlení řešit zkvalitněním nabídky veřejné dopravy a její provázaností s dálkovou dopravou a budováním

terminálů osobní dopravy a záchytných parkovišť pro individuální a cyklistickou dopravu.

- 1.2.1.12 Parkoviště P+R budovat na základě plánů udržitelné městské mobility primárně mimo velká města v lokalitách, kde nevznikají dopravní zácpy, souběžně se zajištěním dostatečné návazné veřejné hromadné dopravy z těchto lokalit.
- 1.2.1.13 Dořešit problematiku kompetencí a financování objednávky veřejných regionálních služeb železniční dopravy.
- 1.2.1.14 Řešit problém rozsahu a kapacity veřejných služeb na páteřních spojeních do aglomerací vybavených nedostatečnou železniční infrastrukturou.
- 1.2.1.15 Poskytovat data ve vlastnictví státu a samospráv pro účely rozvoje MaaS a dalších mobilních služeb.

### **Specifický cíl: 1.2.2 Nákladní doprava**

Dominantním druhem nákladní dopravy je doprava silniční, což je dáno tím, že tento druh dopravy je nenahraditelný při plošné obsluze území a při zásobování regionů. Převazy na krátké vzdálenosti jsou z hlediska přepravních objemů převažující, navíc existuje tendence k přepravě menších zásilek v kratším intervalu.

Cílem je proto poskytnout službu silničním dopravcům a ostatním subjektům v dopravě, a zároveň snížit negativní vlivy nákladní dopravy na životní prostředí a výrazným způsobem přispět k energetickým úsporám. Opatření zaměřená na multimodalitu v nákladní dopravě jsou uvedena v navazující *Koncepci nákladní dopravy*. Cílem je podpora kombinované dopravy, která souvisí s úpravou směrnice Rady 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy a Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2177 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou, účinné od 1. června 2019.

#### **Opatření:**

- 1.2.2.1 Zajistit dostupnost a spolehlivost kontinentální kombinované dopravy, a to krátkodobě podporou optimálního vzájemného přizpůsobení účastníků železničního provozu a střednědobě až dlouhodobě investičním odstraňováním úzkých hrdel. Připravovat podmínky pro zavedení režimu TTR při přidělování tras vlaků na dopravní infrastrukturu.
- 1.2.2.2. Provéřit možnosti ohledně snížení ceny elektrické energie vhodnou cenovou politikou kompenzující platbu za podporované zdroje energie (POZE) a cenu za emisní povolenky.
- 1.2.2.3 Zřídit program pro podporu rozvoje terminálů kombinované a multimodální dopravy zaměřený na technické, technologické a provozní stránky podpory kombinované

dopravy, na podporu překladišť a nákladišť na železniční síti a na podporu rozvoje a zachování železničních vleček.

- 1.2.2.4 Od roku 2025 zavést v rámci ceny za použití železniční dopravní cestu penalizující příplatek za provoz dieselového vozidla po elektrizované trati a stanovit odůvodněné výjimky osvobození z tohoto příplatku.
- 1.2.2.5 Po vzoru Podpůrného a garančního rolnického a lesnického fondu, který odškodňuje zemědělce při jimi nezaviněných přírodních pohromách, prověřit možnosti pojištění ze strany státu pro subjekty fungující v kontinentální kombinované dopravě<sup>2</sup> vůči náhradě škod nárokovaných přepravci při jejich penalizaci za pozdní dodání zboží v případě nefunkčnosti železnice na území i mimo území ČR. Součástí opatření bude prověření finanční náročnosti tohoto kroku.

### **Specifický cíl: 1.2.3 Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury**

Rozvoj dopravní infrastruktury musí zajistit splnění závazků v rámci politiky transevropských dopravních sítí, nicméně není možné opomíjet potřeby jednotlivých regionů. Doporučeno je aktualizovat resortní metodiku, aby reflektovala současné celospolečenské zájmy a potřeby. Zjednodušení procesu zadávání veřejných zakázek v dopravním stavebnictví přináší zavádění jednotných smluvních podmínek FIDIC. Významným krokem vpřed je i digitalizace technických podkladů staveb BIM.

#### **Opatření:**

- 1.2.3.1 Zajistit napojení všech typů regionů na dopravní infrastrukturu odpovídající významu konkrétního regionu.
- 1.2.3.2 Aktualizovat Metodiku ekonomického hodnocení projektů dopravní infrastruktury.
- 1.2.3.3 Optimalizovat proces přípravy projektů dopravní infrastruktury (včetně infrastruktury MHD v elektrické trakci) s ohledem na zkrácení času přípravy a zvýšení kvality.
- 1.2.3.4 Zavádět digitalizaci procesů s využitím BIM a digitálních prostorových dat.
- 1.2.3.5 Zajistit dostatečné finanční prostředky pro údržbu a opravy dopravní infrastruktury včetně jejich plynulého přidělování v průběhu celého roku, včetně odpadového hospodářství.
- 1.2.3.6 Vytvářet podmínky pro větší recyklaci stavebních surovin (například dle Zelené dohody pro Evropu).
- 1.2.3.7 Plánovat výluky a uzavírky z důvodů údržby dopravní infrastruktury s ohledem na minimalizaci dopadů do provozu a koordinovat jejich souběh (včetně koordinace

---

<sup>2</sup> Přeprava silničních návěsů, případně výměnných nástaveb

souběhu uzavírek a výluk železnice / silnice, využití sedlových období a nočního období).

1.2.3.8 Při výstavbě dopravní infrastruktury dbát na snižování negativního vlivu změny klimatu na samotnou dopravu nastavením vhodných adaptačních opatření.

1.2.3.9 Zajistit parametry dopravní infrastruktury potřebné pro zajištění obrany a bezpečnosti státu (přeprava vojsk).

#### **Specifický cíl: 1.2.4 Internalizace externalit v dopravě**

Většina států EU (včetně zemí východní Evropy jako Slovensko, Maďarsko či Rumunsko) využívá, na rozdíl od ČR, určité daňové nástroje, jejich sazby zohledňují environmentální parametry jednotlivých silničních vozidel. Jde v zásadě o dva typy daní: daň z pořízení vozidla (někdy též označovaná za registrační daň) a daň z vlastnictví vozidla. Druhá z uvedených daní v zásadě odpovídá v podmínkách ČR silniční dani, jejíž plátcí jsou však jen právnické a fyzické osoby používající své vozidlo pro účely podnikání.

#### **Opatření:**

1.2.4.1 Postupně internalizovat externí náklady v souvislosti s celoevropským vývojem a na základě závěrů studie Analýza zdanění a zpoplatnění vozidel.

1.2.4.2 V návaznosti na aktuálně projednávanou novelu tzv. směrnice Euroviněta zavést diferenciaci sazeb mýtného podle emisí CO<sub>2</sub>.

#### **Specifický cíl: 1.2.5 Energetické úspory v dopravě**

K využití významného potenciálu úspor energie i emisí, který v sobě nese přechod z individuální automobilové dopravy do veřejné kolejové dopravy s elektrickou vozbou, však musí být splněny dvě základní podmínky:

- systém veřejné hromadné kolejové dopravy s elektrickou vozbou (tratě, vozidla i jízdní řád a tarif) musí být natolik kvalitní, aby motivoval obyvatelstvo k její preferenci před energeticky náročnější individuální dopravou,
- systém veřejné hromadné kolejové dopravy s elektrickou vozbou musí být natolik kapacitní, aby zvládl uspokojit přepravní poptávku. Neboť i kvantita je součástí kvality, odmítnutí cestujícího (místenkový systém) či cestování v přeplněných spojích (otevřený systém) působí velmi negativně.

V případě nákladní dopravy existuje potenciál zejména v rámci kontinentální kombinované dopravy, která se postupně rozvíjí s ohledem na stav na dopravním trhu. V tomto případě je nutné připravit v rámci celé Evropy adaptační opatření železniční sítě na klimatickou změnu, a to v důsledku rostoucí energie v atmosféře, která se projevuje stále častějšími epizodami extrémního počasí.

#### **Opatření:**

1.2.5.1 Snižovat závislost dopravy na fosilních zdrojích.

1.2.5.2 Vytvořit podmínky pro dopravní soustavu založenou na mezioborové spolupráci.

1.2.5.3 Zlepšovat energetickou bilanci výpravních a dalších provozních budov na železnici.

**Specifický cíl: 1.3 Optimalizace jednotlivých druhů dopravy**

**Specifický cíl: 1.3.1 Mitigační opatření a energetické úspory, alternativní energie v jednotlivých dopravních módech**

Do budoucna je důležitý trend elektrizace dopravy, a to ve všech dopravních módech.

### **Silniční doprava**

Problematiku alternativních energií v dopravě řeší návazný dokument Národní akční plán čisté mobility. Řeší vytváření podmínek pro zavádění alternativních způsobů pohonu.

#### **Opatření:**

1.3.1.1 Podpořit rozvoj sítě plnicích a dobíjecích stanic a nabíjecí infrastruktury pro alternativní energie v silniční dopravě.

1.3.1.2 Podpořit nákup vozidel na alternativní paliva (rozdíl ceny mezi klasickým vozidlem a vozidlem na alternativní paliva)

### **Železniční doprava**

Rozšíření liniové elektrizace (již jednotným systémem 25kV/50Hz) na všechny dopravně silněji zatížené tratě je významnou investiční prioritou MD ČR i Správy železnic. Postupně jsou připravovány jednotlivé elektrizační projekty.

#### **Opatření:**

1.3.1.3 Dokončit záměr cílového rozsahu elektrizace železničních tratí s ohledem na snížení externalit a dosažení dalších energetických úspor a urychlit elektrizaci páteřních tratí do regionů s chybějícími elektrizovanými tratěmi tak, aby bylo i v těchto regionech možné využít akutrolejová (nebo přechodně bimodální) vozidla a aby tak bylo možné postupně nahrazovat vozidla v dieselové trakci vozidly elektrickými i akutrolejovými pro obsluhu koncových úseků s menším provozem, které nebudou elektrizovány.

1.3.1.4 Urychlit realizaci projektů konverze trakčního napájecího systému z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v návaznosti na výsledky studií proveditelnosti jednotlivých oblastí.

1.3.1.5 Vytvořit zázemí pro provoz akumulátorových vozidel v oblastech bez liniové elektrifikace, a to budováním napájecích bodů jak pro přenocování vozidel (temperace), tak i pro nabíjení vozidel v obrátových stanicích.

1.3.1.6 Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány dopravců na rozvoj parku vozidel, aby nedošlo ke zmaření investic. To v praxi znamená již nenakupovat vozidla poháněná spalovacími motory a finanční zdroje soustředit výhradně jen na nákup elektrických vozidel (trolejových či akumulátorových).

- 1.3.1.7 Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány MD ČR a SŽ na vybavování tratí a vozidel jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Cílem je, aby tratě dosud neelektrifikované tratě byly při jejich vybavování jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS též souběžně elektrifikovány. Tím lze předejít neefektivní investici do vybavování neperspektivních naftou poháněných vozidel mobilní částí vlakového zabezpečovače ETCS, neboť ta budou v dohledném horizontu rušena.
- 1.3.1.8 Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány objednatelů veřejné dopravy na řešení linkového vedení a požadavků na vozidla. Nepřipustit, aby byla na elektrifikovaných tratích objednáвана doprava zajišťovaná naftou poháněnými vozidly a nepřipustit, aby objednatelé veřejné dopravy (stát i kraje) požadovali na dopravcích k zajištění vozby nová naftou poháněná vozidla.

### **Vnitrozemská vodní doprava**

Vnitrozemská vodní doprava v případě nákladní dopravy rovněž může významně přispět k energetickým úsporám, jakož i ke snížení vlivů nákladní dopravy na životní prostředí. Výkony vodní nákladní dopravy jsou velmi nízké, což je způsobeno nespolehlivostí labské vodní cesty pod Ústím n/L. Realizace projektu Plavební stupeň Děčín je proto klíčovou investicí, kterou je podmíněn další rozvoj plavby na území Česka.

#### **Opatření:**

- 1.3.1.9 Zavádět alternativní paliva ve vnitrozemské plavbě (např. podpora zavádění plnicích a dobíjecích stanic).
- 1.3.1.10 Podpořit modernizaci plavidel příslušným programem.

### **Bezmotorová doprava**

Jedná se především o podporu cyklo dopravy, pěší „dopravy“ a vozítek pro osoby s omezenou schopností pohybu.

#### **Opatření:**

- 1.3.1.11 Dobudovat síť cyklostezek.
- 1.3.1.12 Vyřešit problém vjezdu motorových vozidel na cyklostezky, případně za jakých podmínek a pro jaká vozítka je možné povolit vjezd na chodníky.
- 1.3.1.13 Rozšířit bikesharing, a to s rozlišením typů vozítek.
- 1.3.1.14 Vytvořit normy pro parkovací místa pro kola a koloběžky, zejména v terminálech osobní dopravy.
- 1.3.1.15 Zlepšovat podmínky pro pravidelné dojíždění do zaměstnání a škol, a to i jako součást firemních a školních plánů mobility.



- 1.3.1.16 Zajistit rozvoj ITS pro zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu.
- 1.3.1.17 Předložit vládě legislativní návrh upravující provoz elektrokol a dalších typů vozítek a způsob jejich kontroly v provozu.
- 1.3.1.18 V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.
- 1.3.1.19 Připravovat generely pro pěší dopravu ve městech nad 15 tis. obyvatel jako podklad pro orgány územního plánování.
- 1.3.1.20 Stanovit pravidla užívání vozítek pro občany se sníženou schopností pohybu.
- 1.3.1.21 Pro období 2021 – 2027 zajistit dotační program pro podporu infrastruktury MHD v elektrické trakci a dotační program pro podporu vozidel MHD v elektrické trakci.

**Specifický cíl: 1.3.2 Znečištění ovzduší, technický stav vozidel**

Největším znečišťovatelem ovzduší z dopravy jsou zejména vozidla staršího data výroby. V nedávné době byla přijata řada opatření pro zajištění lepší práce stanic technické kontroly a byla zavedena kontrola vozidel v běžném provozu. V následujícím období bude hlavním úkolem transpozice nové evropské legislativy do legislativy národní.

**Opatření**

- 1.3.2.1 Zajistit dostatečné kapacity pro provádění kontroly vozidel se spalovacími motory z hlediska emisí škodlivých látek přímo v provozu.

**Specifický cíl: 1.3.3 Další vlivy na životní prostředí**

**Fragmentace a prostupnost krajiny**

Bez realizace systémových kroků k omezení primárních zdrojů fragmentace na úrovni rozvoje sídelní a dopravní infrastruktury nemohou dílčí technická opatření přinést potřebný efekt. Koncepční přístup musí postihovat nejen všechny zdroje fragmentace, ale i všechny skupiny živočichů, kterých se fragmentace negativně dotýká.

**Opatření:**

- 1.3.3.1 V rámci hodnocení vlivů na lidské zdraví zaměřit větší pozornost na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vazbě na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění z dopravy, imise).
- 1.3.3.2 V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.
- 1.3.3.2 V maximální možné míře využívat pozemkové úpravy při přípravě a budování nových dálnic a železnic a při rušení železničních přejezdů.

- 1.3.3.3 Zajistit prostorově a nákladově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo.

### **Hluk**

Snižování hlukové zátěže se týká i železniční dopravy, kde lze dosáhnout zásadního efektu eliminací brzd s litinovými brzdovými špalíky.

### **Světelné znečištění**

Problematika světelného znečištění má mnoho aspektů, v případě dopravy má dopad do bezpečnosti silničního provozu. Dopravní politika, jakož i Národní strategie bezpečnosti silničního provozu se musí zabývat i tímto aspektem.

#### **Opatření:**

- 1.3.3.5 Zpracovat návrhy na změny v zákoně č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 272/2011 Sb.
- 1.3.3.6 Naplňovat závazky v Akčních plánech pro jednotlivé druhy dopravy dle směrnice 2002/49 EC – 3. kolo.
- 1.3.3.7 Implementovat nařízení Komise (EU) 2019/774 týkající se technických specifikací pro interoperabilitu systému „kolejová vozidla – hluk“ a jeho aplikace.
- 1.3.3.8 Pokračovat ve výzkumu všech povrchů pozemních komunikací včetně nízkohlučných.
- 1.3.3.9 Nadále sledovat vývoj protihlukových stěn včetně zajištění jejich účinnosti.
- 1.3.3.10 Podpořit vývoj nízkohlučných pneumatik.
- 1.3.3.11 Podpořit snižování vnější hlučnosti drážních vozidel.
- 1.3.3.12 Podpořit snižování hlučnosti konstrukcí drážního svršku.

### **Specifický cíl: 1.3.4 Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury**

#### **Opatření pro železniční infrastrukturu**

- 1.3.4.1 Dobudování tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů do roku 2025 (s výjimkou uzlů Praha a Brno a úseků s dlouhými tunely, pro které budou navrženy samostatné harmonogramy v Dopravních sektorových strategiích).
- 1.3.4.2 Modernizace tratí na hlavní síti TEN-T pro osobní a nákladní dopravu a tratí zařazených do nákladních železničních koridorů dle Nařízení (EU) č. 913/2010 do roku 2030.
- 1.3.4.3 Modernizace železničních tratí na globální síti TEN-T nejpozději do roku 2050.
- 1.3.4.4 Napojení všech krajských měst na kvalitní železniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (v Čechách do Prahy, na Moravě do Prahy a do Brna) do roku 2040.

- 1.3.4.5 Zajištění dostatečné kapacity pro nákladní dopravu pro napojení průmyslových zón strategického významu do roku 2030.
- 1.3.4.6 Zajištění dostatečné kapacity a rychlostních parametrů tratí pro příměstskou dopravu zejména u měst nad přibližně 40 tis. obyvatel a pro městskou dopravu zejména u měst nad 250 tis. obyvatel (dle harmonogramu v Dopravních sektorových strategiích).
- 1.3.4.7 Pokračování přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení dokončením studií proveditelnosti jednotlivých větví a zahájení jejich přípravy a realizace v souladu s výstupy Programu rozvoje rychlých spojení tak, aby pilotní úseky a úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050. Přednostně řešit realizaci úseků vycházejících z hlavních železničních uzlů (Praha, Brno, Ostrava) z důvodů posílení nedostatečné kapacity tratí pro příměstskou, dálkovou a nákladní dopravu a řešit zkapacitnění pražského železničního uzlu.
- 1.3.4.8 Po stránce technických norem v případě zájmu samosprávy připravit prostor pro případné projekty tram-train systémů.
- 1.3.4.9 Ostatní železniční tratě významné pro dopravní obslužnost nebo nákladní dopravu postupně optimalizovat dle harmonogramů stanovených v dokumentu Dopravní sektorové strategie.
- 1.3.4.10 Elektrizace nových úseků bude prováděna s ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy a nákladní dopravy a s ohledem na plnění cílů v oblasti přechodu na udržitelné formy energií (dle harmonogramu stanoveném v dokumentu Dopravní sektorové strategie), postupně realizovat konverzi trakční soustavy. Připravovat se na situaci, kdy postupně přestanou být vyráběna vozidla na dieselový pohon.
- 1.3.4.11 Elektrizace dalších tratí s potenciálem růstu přepravních výkonů tak, aby bylo možné postupně nahrazovat vozidla v dieselové trakci vozidly elektrickými a vozidly akutrolejovými pro obsluhu koncových úseků s menším provozem, které nebudou elektrizovány, zvláštní pozornost v tomto směru věnovat regionům, kde doposud elektrizace není ani na páteřních tratích (zejména severovýchodní Čechy).
- 1.3.4.12 Konverze trakční napájecí soustavy na AC 25 kV, 50 Hz a zvýšení výkonnosti stávajících pevných zařízení.
- 1.3.4.13 S ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy realizovat opatření na železniční infrastruktuře malého rozsahu (např. prodloužení nástupišť, instalace kolejových spojek a zefektivnění vozby vlaků lepším využitím trakčních vlastností moderních hnacích kolejových vozidel).
- 1.3.4.14 Odstraňování úzkých hrdel na železniční infrastruktuře podle zkušeností z provozu, oprávněných požadavků dopravců a objednatelů dopravy a budování, resp. zachování potřebné odstavné kolejové kapacity pro odstavování souprav při odstávkách provozu u přeprávců, pro odstavování vlaků při střídání nebo odpočinku strojvedoucích.

- 1.3.4.15 Dle závazků plynoucích z evropské legislativy vybavit definovanou železniční sít' a vozidla systémem ETCS.
- 1.3.4.16 Na hlavní síti TEN-T postupně do roku 2030 zajistit možnost provozu vlaků délky 740m.
- 1.3.4.17 V projektech rozvoje železniční infrastruktury v rámci ekonomického hodnocení zohlednit vliv projektu na pravidelnost, stabilitu a spolehlivost provozu.
- 1.3.4.18 Provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích v návaznosti na závaznou objednávku dopravy krajů, aniž by došlo k omezení dostupnosti daných lokalit veřejnou dopravou, která by měla negativní dopad na jejich sociální a demografický vývoj.
- 1.3.4.19 Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy (dálkové a regionální).
- 1.3.4.20 Železniční sít' rozvíjet a udržovat v souladu s TSI.
- 1.3.4.21 Na základě ekonomického posouzení významu redukovat železniční sít' o tratě, které nejsou využitelné pro pravidelnou dopravní obslužnost (bude posouzeno na základě plánů dopravní obslužnosti státu a krajů a na základě posouzení významu pro nákladní dopravu). Nepotřebné tratě nabídnout k odprodeji bez nároku na budoucí dotace státu. V případě rušených tratí nebude odebrána dopravní funkce – budou využity pro potřeby nemotorové dopravy nebo jiné dopravní aktivity v rámci cestovního ruchu (průběžně).
- 1.3.4.22 Redukovat železniční přejezdy, které lze zrušit bez náhrady, případně v ekonomicky odůvodněných případech s náhradou řešenou pomocí kompenzačního opatření (např. pomocí lesních a polních cest, ve větším území vytvořených pomocí pozemkových úprav). Při řešení zohlednit možný negativní vliv zrušeného přejezdu v důsledku zvýšeného provozu těžké zemědělské a lesní techniky přes obce.
- 1.3.4.23 Při přípravě modernizace silniční a dálniční sítě připravovat související modernizaci souběžných železničních tratí tak, aby nedošlo k výraznějšímu přesunu přeprav na energeticky méně výhodný druh dopravy.
- 1.3.4.24 Nadále zvyšovat standard bezpečnosti a bezbariérovosti kolejové dopravní infrastruktury v souladu s TSI.
- 1.3.4.25 Provádění a kontrola systému cyklických oprav.
- 1.3.4.26 Optimalizovat železniční traťovou propustnost z hlediska využití pro osobní a spolehlivou nákladní dopravu.
- 1.3.4.27 V oblastech mimo liniovou elektrifikaci systematicky budovat napájecí místa pro akumulátorová vozidla.

### **Opatření pro silniční infrastrukturu**

- 1.3.4.28 Výstavba chybějících úseků na hlavní síti TEN-T do roku 2030 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).
- 1.3.4.29 Výstavba chybějících úseků na globální síti TEN-T do roku 2050 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).
- 1.3.4.30 Zkvalitnění napojení všech krajských měst na páteřní kapacitní silniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (Praha, na Moravě rovněž Brno) do roku 2030.
- 1.3.4.31 Zajištění odpovídajícího dopravního napojení průmyslových zón na silniční infrastrukturu v souladu s příslušnými usneseními vlády.
- 1.3.4.32 Zajistit napojení významných rozvojových investic na silniční infrastrukturu na úrovni alespoň silnic I. tř.
- 1.3.4.33 Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení a regulaci provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy a pro zajištění infomobility (aplikace ITS umožní mj. lepší využití kapacity silniční infrastruktury) a zvýšení bezpečí uživatelů dopravy. Při dalším posilování kapacity investiční výstavbou je nutné zohlednit možnosti lepšího využití stávajících kapacit pomocí aplikací ITS a C-ITS.
- 1.3.4.34 Doplnit kapacitu a zlepšit sociální standardy odpočívek pro silniční nákladní dopravu tak, aby řidiči mohli plnit požadavky na bezpečnostní přestávky vyplývající z platných zákonů. Je nutné vybudovat informační systém, který upozorní na volné kapacity v okolí vozidla, což umožní optimalizovat využití kapacity odpočívek. V rámci koncepce odpočívek je nutné budovat systém bezpečnosti z hlediska předcházení kriminálním činům. Odpočívky postupně uzpůsobovat pro autonomní vozidla jedoucí v režimu „vlaků“.
- 1.3.4.35 Řešení průtahů obcí na tazích s vysokými intenzitami provozu zejména výstavbou obchvatů (týká se i tzv. doprovodných komunikací ke komunikacím dálničního typu), a to dle harmonogramu stanoveného v dokumentu Dopravní sektorové strategie.
- 1.3.4.36 Využívat nízkorychlostního vážení vozidel a zvýšit počet vysokorychlostního vážení vozidel na místech vytipovaných Policií ČR k eliminaci jízd přetížených nákladních vozidel, která neúměrně poškozují silniční infrastrukturu.
- 1.3.4.37 Zavádění systému cyklických oprav.

### **Opatření pro infrastrukturu vnitrozemských vodních cest**

Vodní cesty plní i jiné než dopravní funkce. Plánování jejich rozvoje proto úzce souvisí (včetně financování) s jinými koncepcemi, které jsou v gesci MZe (vodní hospodářství).

- 1.3.4.38 Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní (v souladu s Koncepcí vodní dopravy a dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).
- 1.3.4.39 Pokračovat v implementaci cílů programu NAIADES, NAIADES II a návazných programů tohoto typu.
- 1.3.4.40 Pokračovat v rozvoji Říčních informačních služeb.
- 1.3.4.41 Připravovat projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách dle zákona č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).
- 1.3.4.42 Dokončit vybavení vodních cest a přístavů prvky protipovodňové ochrany.
- 1.3.4.43 Řešit kapacitní problémy na vodní cestě v Praze.
- 1.3.4.44 V návaznosti na dokončenou Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe zajistit vyhodnocení proveditelnosti projektu Dunaj – Odra – Labe z hlediska životního prostředí do roku 2023. Nadále pokračovat v mezinárodní spolupráci s Polskem a Německem (napojení Ostravské aglomerace na Oderskou vodní cestu) a Slovenskem.

#### **Opatření pro infrastrukturu letišť a leteckého provozu**

Potenciál regionálních letišť v ČR je vyhodnocen v dokumentu navazujícím na Dopravní politiku Koncepce letecké dopravy pro období 2014 - 2020. Tento dokument rovněž zavedl tři kategorie mezinárodních letišť.

Hlavní zásady rozvoje letecké infrastruktury:

- 1.3.4.45 Vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti letového provozu.
- 1.3.4.46 Vytvářet podmínky pro funkční systém ochrany, zachování, rozvoje a modernizace stávající letištní infrastruktury ve veřejném zájmu na poskytování služeb leteckým dopravcům a ostatním uživatelům letišť.
- 1.3.4.47 Rozvoj regionálních letišť řešit tak, aby se zabránilo vytváření nevyužívaných nebo neúčinně využívaných stávajících letištních infrastruktur, jež by se tak mohly stát ekonomickou zátěží (doporučení pro kraje, dále rozpracováno v Koncepci letecké dopravy).
- 1.3.4.48 Podporovat postupný přechod od konvenčního způsobu navigace k navigaci pomocí globálních navigačních družicových systémů (GNSS).
- 1.3.4.49 S ohledem na plnění požadavků procesu EIA pokračovat v přípravě výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla Praha. Spolu s pokračováním přípravy výstavby paralelní dráhy dále realizovat rozvojový plán letiště (především posílení terminálových kapacit) s cílem uspokojit rostoucí poptávku po letecké dopravě v souladu s dlouhodobými prognózami vývoje

poptávky po letecké dopravě. V případě nerealizace rozvojových plánů by rostoucí poptávka po letecké dopravě ze spádové oblasti musela být obsluhována s využitím letišť v okolních státech (dále bude rozpracováno v aktualizaci Koncepce letecké dopravy).

- 1.3.4.50 Napojit Letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu, zejména pro přímé napojení centra Prahy, do budoucna však neznemožnit ani přímé napojení dálkové dopravy či přímé spojení s Kladnem. V rámci Studie proveditelnosti ŽUP včetně Rychlých spojení posoudit efektivnost napojení Letiště Václava Havla na VRT Praha – Drážďany.
- 1.3.4.51 Realizovat adekvátní kapacitní posílení silničního napojení letiště na dopravní síť ČR.
- 1.3.4.52 V rámci provozních řádů veřejných letišť řešit problematiku bezbariérovosti.

#### **Opatření pro infrastrukturu bezmotorové dopravy**

- 1.3.4.53 Urychlit postupné budování infrastruktury cyklistické dopravy včetně dobíjecích bodů s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti.
- 1.3.4.54 Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů. V hustě obydlených oblastech je vhodným řešením dle místních podmínek vyčlenění samostatného jízdního pruhu pro cyklisty ve spojení s realizací prvků na zklidňování dopravy.
- 1.3.4.55 V případě výstavby cyklostezek procházejících více obcemi zahájit diskusi o možném u vlastnictví kraji.
- 1.3.4.56 Podporovat rozvoj pěší dopravy zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a s kočárky, osvětlení zastávek a podchodů, svítidla s účinnými optickými prvky, správné osvětlení přechodů atd.) i opatřeními pro zrychlení pěší dopravy zkrácením doby čekání chodců na světly řízených křižovatkách.
- 1.3.4.57 Aplikace prvků dopravního zklidňování dopravy a doplňkových bezpečnostních prvků s ohledem na chodce (děti v dopravním provozu, humanizace uličního prostoru).
- 1.3.4.58 Úprava zastávek VHD pro usnadnění nástupu a výstupu cestujících, se zlepšením podmínek pro seniory, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace.
- 1.3.4.59 Zajišťovat finanční podporu pro systémy osobní navigace pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace pro implementaci opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu (bezbariérové přístupy pro osoby se zdravotním omezením, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let, těhotné ženy a seniory).

### **Opatření pro infrastrukturu terminálů multimodální dopravy**

Terminály multimodální dopravy v osobní i nákladní dopravě jsou nedílnou součástí dopravní infrastruktury a je pro ně definována samostatná vrstva v síti TEN-T.

- 1.3.4.60 Podpořit vznik veřejných terminálů s případnou návazností na logistická centra v lokalitách stanovených pro síť TEN-T, jakož i v dalších lokalitách, kde je to ekonomicky odůvodnitelné. Terminály s veřejným přístupem si nesmí vzájemně konkurovat (uplatnění regionálního principu), konkurence musí probíhat mezi poskytovateli služeb, a to formou přímé soutěže na trhu nebo soutěží o trh.
- 1.3.4.61 Podpořit vybavení terminálů KD progresivními technologiemi překládky s cílem napojit ČR na pravidelnou síť linek KD v Evropě.
- 1.3.4.62 Umožnit financování terminálů multimodální nákladní dopravy s možným vlastnictvím manažera infrastruktury.
- 1.3.4.63 Podpořit kraje a obce při výstavbě multimodálních terminálů pro osobní dopravu včetně jejich vybavení informačními a odbavovacími systémy.
- 1.3.4.64 Na vysokorychlostních železnicích uvažovat nejen s rychlou dopravou osob, ale i s rychlou dopravou věcí (balíčky, EU palety, atd.) ve smyslu systému Euro Carex. K tomuto účelu řešit multimodální terminály na vysokorychlostních tratích nejen pro účely přepravy osob, ale i pro účely přepravy věcí (logistický řetězec).

### **Opatření pro drážní infrastrukturu městské hromadné dopravy v elektrické trakci**

- 1.3.4.65 Podpořit rozvoj infrastruktury pro městskou hromadnou dopravu v elektrické trakci prostřednictvím evropského spolufinancování prostřednictvím Operačního programu doprava.

### **Specifický cíl: 1.3.5 Bezpečnost provozu**

V současné době se připravuje strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2030. Hlavním cílem bude snížit počet obětí dopravních nehod a těžce zraněných do roku 2030 o 50 %.

#### **Opatření:**

- 1.3.5.1 Zavádět aplikace ITS a C-ITS jakožto prvku předcházení nehodám.
- 1.3.5.2 Vytvářet cílené kampaně na chování řidičů v blízkosti kolejových drah – na železničních přejezdech, ale rovněž v případě tramvajových tratí, neboť nehod s fatálními následky neubývá a zavádění ITS a C-ITS a investice do železničních přejezdů probíhají s ohledem na dostupnost technologií a investičních prostředků.
- 1.3.5.3 Postupně snižovat počet železničních přejezdů na frekventovaných tratích a v nepřehledných úsecích, zvyšovat úroveň zabezpečení stávajících přejezdů.
- 1.3.5.4 Předložit legislativní návrh upravující závazné stanovisko Policie ČR ke stanovení dopravního značení silničními správními úřady vládě ČR
- 1.3.5.5 a) Zvýšit viditelný dohled policie, zejména nad dodržováním rychlostních limitů.



b) Zvýšit počet automatizovaných technických prostředků bez obsluhy k dokumentaci a vyřízení závažných porušení pravidel silničního provozu na dálnicích a silnicích I. tříd mimo obec.

1.3.5.6 Zvyšovat vymahatelnost nedoplatků pravomocných pokut za dopravní přestupky

1.3.5.7 Revize objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, včetně zvýšení vymahatelnosti určené částky.

1.3.5.8 Podporovat kampaně cílené na specifické potřeby jednotlivých skupin obyvatel; vyvarovat se genderovým stereotypům týkajících se chování v dopravě.

1.3.5.9 V rámci udržitelného rozvoje a podpory pěší dopravy zavádět opatření na ochranu bezpečnosti chodců (dobře značené a přehledné dopravní prostředí) – zejména pro nejvíce ohrožené skupiny obyvatel, kterými jsou děti, senioři, ženy a pečující osoby.

1.3.5.10 Zvyšovat bezpečí cestujících, v nočních hodinách také s ohledem na prevenci sexuálního obtěžování a bezpečí cestujících ve vlacích (např. personál dopravců) a ve veřejném prostoru (instalace kvalitního a šetrného osvětlení na železničních stanicích, v podchodech apod.).

1.3.5.11 V případě železniční dopravy realizovat projekty na zavádění ETCS jakožto prvku interoperability a zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

1.3.5.12 Zavést systém pro identifikaci a evidenci nehodových lokalit a zajistit financování jejich systémového odstraňování.

### **Specifický cíl: 1.3.6 Adaptační opatření na změnu klimatu**

Středomoří. (b) směr západ – východ, přechod od oceánského ke kontinentálnímu klimatu. Dosavadní prognózy změn klimatu pro ČR v naprosté většině faktorů nepřekračují rozsah klimatu v Evropě. V rámci preventivních opatření je vhodné studovat praktické zkušenosti z vybraných zemí s odlišným klimatem, porovnávat je s našimi standardy a případně je do nich zapracovávat.

#### **Opatření:**

1.3.6.1 Zajistit vyšší průchodnost, bezpečnost a operativnost dopravní sítě (nutná realizace i bez ohledu na očekávané změny klimatu).

1.3.6.2 Zohlednit rizika dopadu extrémních klimatických jevů při ochraně stávající a nové dopravní infrastruktury včetně zajištění bezpečnosti a základní mobility v průběhu extrémních klimatických jevů.

### **Strategický cíl 2 Územní soudržnost**

Uspokojování potřeb po mobilitě je základní funkcí dopravy v rámci ekonomiky státu, přičemž důležitým aspektem je udržitelný vývoj. K problematice uspokojování potřeb po mobilitě je nutné přistupovat specifickým způsobem v rámci jednotlivých typů území definovaných ve

Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+. Uspokojování mobilitních potřeb je nutné zajistit, nicméně v některých případech se ukazuje, že nemusí jít o uspokojování potřeb libovolným způsobem. Je to dáno tím, že zejména individuální automobilová doprava je prostorově velmi náročná a v hustě osídlených oblastech nelze všechny požadavky z tohoto důvodů uspokojit.

### **Specifický cíl: 2.1 Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou**

Důležitým úkolem dopravní politiky je zajistit srovnatelnou kvalitu dopravní infrastruktury v jednotlivých krajích z důvodů vytváření podmínek pro jejich vyrovnaný rozvoj. Regiony protínané komunikacemi vyšších řádů velmi často z této skutečnosti profitují. Dobré dopravní napojení na ekonomická centra je jednou z podmínek pro rozvoj podnikání, mobilitu pracovní síly a zlepšení životní úrovně obyvatel regionů. Zejména je nutné zaměřit pozornost na oblasti, kde absence v hustotě a propustnosti komunikací či kvalitě železniční sítě přímo limituje rozvoj ekonomických aktivit. Přitom bude nezbytné zohlednit závěry Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+, jejímž důležitým výstupem je i identifikace regionů, na které bude nutné soustředit pomoc státu s cílem zajistit soudržnost regionů.

#### **Opatření:**

2.1.1.1 Zajistit srovnatelné napojení jednotlivých regionů na nadřazenou síť dopravní infrastruktury.

### **Specifický cíl: 2.2 Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí**

#### **Osobní doprava**

V osobní dopravě je v rámci hlavních tahů patrný pozitivní trend zvyšování podílu železniční dopravy, a to včetně dopravy mezinárodní, a zároveň mírného poklesu denního proběhu IAD. Je tak i nadále nutné posilovat využívání železniční dopravy v kombinaci s individuální prostřednictvím terminálů osobní dopravy. Do budoucna je proto nutné pokračovat v přípravě vysokorychlostních tratí, protože kapacita železničních koridorů se postupně vyčerpává. Vysokorychlostní tratě by tak postupně měly přebírat nejen dopravu individuální, ale i některé krátké lety.

#### **Nákladní doprava**

Dálková doprava je segmentem, kde je možné uplatnit výhody železniční dopravy na bázi spolupráce se silničními dopravci. Uspokojivým způsobem se rozvíjí přeprava do hlavních námořních přístavů, naopak naprostá většina vnitrokontinentálních přepravních vazeb je zatím realizována primárně silniční dopravou, přestože se často jedná o silné přepravní proudy

#### **Opatření:**

2.2.1.1 V dálkové a meziregionální dopravě na základě vytváření vhodných podmínek zajistit účelnou mezioborovou spolupráci s cílem dosáhnout většího podílu energeticky účinnějších druhů dopravy.

2.2.1.2 Řešit meziregionální vztahy (provazba dopravní obslužnosti mezi kraji a do sousedních regionů v zahraničí, prostupnost hranic dobudováním dopravní infrastruktury).

**Specifický cíl: 2.3 Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM**

Cílem plánů udržitelné městské mobility je dosáhnout co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy, a to především z důvodu prostorové náročnosti respektive omezené kapacity veřejného prostoru. Plány udržitelné městské mobility se musí rovněž důkladně **Opatření:**

2.3.1.1 Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvořit veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční se vhodnými parametry pro veřejný život.

2.3.1.2 Snižovat stupně automobilizace ve velkých městech a jejich suburbánních oblastech a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.

2.3.1.3 Rozvíjet služby související s mobilitou osob a věcí zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě (včetně zohlednění specifických potřeb jednotlivých skupin obyvatel jako jsou např. děti, senioři, pečující osoby, osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace). zabývat nákladní dopravou ve městech.

**Specifický cíl: 2.4 Doprava ve venkovském prostoru**

I pro města menší velikosti je vhodným nástrojem řešení dopravních problémů plánování udržitelné městské mobility, byť obsah těchto plánů se bude lišit od PUMM zpracovávaných pro velká města. Pro celý venkovský prostor je pak nutné kvalitní plánování dopravní obslužnosti na základě zákona o veřejných službách v přepravě cestujících.

**Opatření:**

2.4.1.1 Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvářet veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční se vhodnými parametry pro veřejný život ve středně velkých a menších městech.

2.4.1.2 Snižovat stupeň automobilizace ve středně velkých a menších městech a v jejich venkovském zázemí a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.

2.4.1.3 Rozvíjet služby související s mobilitou zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě.

**Specifický cíl: 2.5 Doprava v periferních oblastech**

Periferní oblasti potřebují kvalitní síť silnic nižších tříd, a to kvalitních nikoliv z hlediska dostatečné kapacity, ale z hlediska technického stavu.

## **Opatření:**

2.5.1.1 Vytvářet integrovaný systém dopravní obslužnosti tak, aby přispěl ke zlepšení života občanů v periferních oblastech s cílem pomoci stabilizovat osídlení těchto oblastí.

## **Specifický cíl: 2.6 Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch**

Citlivými oblastmi jsou myšleny oblasti s nižší hustotou osídlení, které mají vysokou ekologickou hodnotu a plní funkci jádrových území z hlediska ekologické stability území, a zároveň jsou silně atraktivní pro cestovní ruch, který v určitých obdobích generuje silné dopravní intenzity, zejména IAD, což je hrozbou pro ekologickou i krajinářskou hodnotu těchto oblastí. Jedná se zejména o národní parky, větší celky 1. a 2. zón chráněných krajinných oblastí a národní přírodní rezervace většího územního rozsahu.

## **Opatření:**

2.6.1.1 Hledat alternativní způsob řešení rekreační dopravy v ekologicky citlivých oblastech.

## **Specifický cíl: 2.7 Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě**

Politika rovných podmínek a příležitostí jako průřezový princip dopravní politiky je podporován nastavením stejných podmínek, příležitostí a přístupnosti a svobodného pohybu pro všechny skupiny obyvatelstva. Cílem je zajistit přístup zaměřený na všechny skupiny uživatelů dopravy tak, aby bylo dosaženo co nejvyšší míry dostupnosti všech módů dopravy.

## **Opatření:**

- 2.7.1.1 Postupnou modernizací tratí a opravou staničních budov rozšiřovat počty stanic vybavených orientačním a informačním systémem v souladu s nařízením Komise (EU) č. 1300/2014.
- 2.7.1.2 Systematicky odstraňovat bariéry u staveb dopravní infrastruktury (např. železničních nástupišť, podchodů, schodišť, vstupů do budov či hygienických zařízení) včetně dohledu na dodržování a správnou aplikaci předpisů při realizaci novostaveb nebo při rekonstrukcích stávajících staveb. Z uvedených důvodů budou u řešení špatného stavu budov preferovány investiční akce před neinvestičními.
- 2.7.1.3 Zajistit funkční, bezbariérovou, bezpečnou a spolehlivou veřejnou dopravu pro všechny skupiny obyvatelstva.
- 2.7.1.4 Zpřístupňovat budovy zajišťující dopravní služby.
- 2.7.1.5 Podporovat využívání a zavádění inovativních technologií přístupných pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace a pro zranitelné účastníky silničního provozu.
- 2.7.1.6 Řešit nesoulad mezi rychlostí rozvoje nových služeb a schopností vybraných skupin obyvatelstva je využívat.

## **Specifický cíl: 2.8 Zajištění kvalifikované síly v dopravě**

Z prognóz vývoje společnosti, z vyšší míry využívání moderních technologií, robotů a autonomních systémů, ale i v souvislosti s novými výzvami v sociální oblasti, jako je udržitelný rozvoj, jednoznačně vyplývá, že vzdělávání se v průběhu celého života stává nevyhnutelným požadavkem na jednotlivce v rámci společnosti, a tento trend bude ještě nabývat na významu. Na tyto požadavky reaguje MŠMT, které s končící účinností Strategie vzdělávací politiky ČR do roku 2020 připravuje nový kontinuálně navazující dokument Strategie vzdělávací politiky ČR do roku 2030+, který bude definovat priority, cíle a opatření vzdělávací politiky a vzdělávacího systému v dalším období. České hospodářství je výrobně orientované a bude tedy významně zasaženo technologickými změnami.

### **Opatření:**

2.8.1.1 Spolupráce s MŠMT na inovaci oborové soustavy středního odborného vzdělávání a reorganizaci vysokého technického školství:

2.8.1.2 V souladu s návrhem znění Dlouhodobého záměru vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy České republiky 2019-2023 iniciovat systémové zapojení věcně příslušných resortů do podpory příslušně zaměřených škol nebo oborů a zapojit zaměstnavatelské svazy do přímé a nepřímé podpory škol.

2.8.1.3 Více propagovat Národní soustavu kvalifikací (NSK), registr profesních kvalifikací existujících na pracovním trhu v ČR. NSK umožňuje zájemcům získat celostátně uznávané osvědčení o jejich profesní kvalifikaci i na základě uznání výsledků neformálního vzdělávání a informálního učení.

2.8.1.4 Dokončit v oblasti dopravy implementaci Strategie digitálního vzdělávání na roky 2014 - 2020 a nastavit nové strategické cíle v oblasti digitálního vzdělávání.

2.8.1.5 Vytvořit program pro větší propojení škol s dopravními obory (účast externích učitelů z praxe na výuce, zadávání studentských projektů odborníky z praxe, exkurze, brigády, stáže, víkendové semináře, atd.)

## **Strategický cíl 3 Společnost 4.0 v dopravě – Vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0**

V souvislosti s rozvojem automatizace (zejména např. v dopravě) dochází k náhradě rutinních činností člověka, díky čemuž se snižuje zatížení člověka, dochází ke korigování nesprávných lidských zásahů, odstraňují se vzniklé chyby a je zvyšována výkonnost systémů. Na druhou stranu dochází ke ztrátě návyků a operativnosti člověka zejména v případech, kdy automatický systém nezajišťuje požadované činnosti nebo je nutné operativně řešit nestandardní nebo mimořádné situace. Pro osoby obsluhující nebo využívající automatické elektronické systémy musí být dostatečně zajišťován průběžný výcvik ke zvládnutí jak provozních situací pokud jde o ovládání a spolupráci s automatickými elektronickými, tak rovněž situací zahrnující nestandardní mimořádné a kritické situace, které automatický systém neřeší. Postupující automatizace by mohla způsobit stav, kdy lidé budou zařízení jen užívat, zcela se na něj spoléhat

a díky chybějící zkušenosti s prací se systémy bez automatického vyhodnocování a rozhodování vůbec nepoznají, že došlo k výpadku systému nebo dokonce ke kritické situaci, kterou musí pochopit a zvládnout. Zvládání takovýchto kritických a nebezpečných situací je možné trénovat na zařízeních, které co nejrealističtěji napodobují mimořádné situace vznikající ve skutečném provozu. Tímto přístupem se zabrání poklesu schopností zvládat kritické situace díky nedostatku praxe.

Další důležitou otázkou je faktor lidské psychiky, která ovlivňuje přizpůsobivost na „technologické novinky“. Veřejnost má být informována a vzdělávána o přínosech využití a správném použití systémů ITS a C-ITS v reálném životě. Informování a vzdělávání veřejnosti ale musí být zajišťováno takovým způsobem, aby očekávání občanů od těchto nových, a zvláště průlomových, technologií bylo realistické a občané si byli vědomi nejen předností, ale i určitých rizik spojených s těmito technologiemi, které se neustále vyvíjejí. Toto vzdělávání by se mělo zajišťovat nejen prostřednictvím celoživotního vzdělávání, ale i pomocí tematicky zaměřených vzdělávacích kurzů a osvětových kampaní, a to včetně možnosti praktického vyzkoušení těchto technologií s cílem lépe si osvojit návyky a dovednosti. Takovýto přístup pomůže vytvořit potřebnou informovanost a zároveň pomůže odstranit psychologické bariéry při používání těchto nových přelomových technologií, stejně jako motivovat uživatele k jejich správnému používání.

Mezi základní nástroje pro realizaci dopravní politiky patří zejména nástroje legislativní, nástroje v oblasti vlastního výkonu státní správy, nástroje finanční. Do nástrojů pro realizaci dopravní politiky je možné také zahrnout podporu vědy a výzkumu v surovinové oblasti a zpracování různých specifických analýz a studií. Velmi důležité jsou také nástroje mediální pro širší popularizaci významu dopravní politiky pro společnost.

### **Specifický cíl: 3.1 Telematika v dopravě**

Propojení dopravního systému a souvisejících informací prostřednictvím inteligentních dopravních systémů (ITS) zlepšuje bezpečnost a plynulost provozu, zvyšuje účinnost dopravního procesu a umožňuje být šetrnější k životnímu prostředí.

### **Specifický cíl: 3.2 Autonomní řízení ve všech druzích dopravy**

Doporučeno je aktivně podporovat rozvoj automatizované a autonomní dopravy, kterou lze považovat za jeden z hlavních trendů určujících podobu dopravního sektoru s výrazným dopadem na uživatele.

#### **Opatření:**

3.2.1.1 Aktivně podporovat rozvoj automatizované a autonomní dopravy v silniční, železniční, městské hromadné dopravě a vnitrozemské vodní dopravě.

### **Specifický cíl: 3.3 Podpora rozvoje výzkumu, vývoje a inovací v dopravě**

Podpora rozvoje dopravního VaVaI a zabezpečení dostatečného financování vede k posilování efektivně propojeného inovačního ekosystému, rozvoji služeb a ve výsledku ke zvyšování

kvality života. Zároveň je nezbytné dopravní VaVaI rozvíjet i s ohledem na další průřezové oblasti – životní prostředí, energetiku a optimalizace využití druhů dopravy.

#### **Opatření:**

3.3.1.1 Posilovat stabilní systém podpory a rozvoje dopravního VaVaI, který je předpokladem k rozvoji efektivní, udržitelné, bezpečné a inkluzivní dopravy založené na inovativních přístupech a nových řešeních.

3.3.1.2 Realizovat resortní program zaměřený na podporu aplikovaného výzkumu v dopravě a zajistit jeho dlouhodobé finanční zabezpečení.

3.3.1.3 Podporovat mezinárodní spolupráce v oblasti VaVaI.

3.3.1.4 Zohlednit nediskriminační přístup při tvorbě politik a strategií výzkumu, vývoje a inovací v oblasti dopravy, které budou založeny mj. na principech rovných příležitostí a diverzity.

#### **Specifický cíl: 3.4 Kosmické aktivity**

Kosmické aktivity jsou významným faktorem rozvoje dopravy a to zejména v důsledku systémů družicové navigace, pozorování Země (družicových snímků) a družicové telekomunikace.

#### **Opatření:**

3.4.1.1 Aplikovat družicová data v dopravě tam, kde přinášejí přidanou hodnotu uživatelům dopravy, provozovatelům dopravy i správcům dopravních infrastruktur (např. logistice, nákladní dálkové dopravě atp.) nebo vyšší bezpečnost.

3.4.1.2 Standardizovat využití družicových systémů v dopravě a zajistit jejich další integraci do dispečerských a řídicích systémů dopravních prostředků všech druhů dopravy, vývoj služeb pro řidiče (např. meteo data).

3.4.1.3 Využívat data z dálkového pozorování Země pro sledování stability a bezpečnosti dopravní infrastruktury a vyhodnocování stavu dopravní infrastruktury.

#### **Specifický cíl: 3.5 Prostorová data a informace v dopravě**

Sady prostorových dat (digitální mapy) jsou základní informační bází pro potřeby plánování, výstavby a údržby dopravní infrastruktury a pro organizaci a řízení dopravy. Na míře pokrytí, kvalitě a detailu popisu fyzické infrastruktury v terénu, tj. pozemních komunikací, drah, letecké infrastruktury a infrastruktur vodních cest a na popisu jevů na dopravní infrastruktuře závisí efektivita a z části také bezpečnost dopravy. Stávající datové zdroje prostorových dat a služby na těchto datech založené plně nereflektují potřeby dopravy a ani zdaleka nevyužívají svůj potenciál pro optimalizaci v dopravě. Územní souvislost pro analytiku vzniku a průběhu negativních jevů v dopravě je základem prevence vzniku těchto jevů a také klíčem k jejich řešení. Kvalitní datové sady prostorových dat jsou také základem pro další digitalizaci v

dopravě, rozvoj a implementaci nových mobility schémat a jedním z faktorů implementace autonomní dopravy (tzv. HD mapy), a to ve všech jejích druzích.

### **Opatření:**

3.5.1.1 Zrobustnění stávajících a výstavba nových sad prostorových dat, systémů, které s daty nakládají (GIS) a služeb založených na prostorových datech.

3.5.1.2 Implementovat prostorová data a služby do celého životního cyklu dopravní infrastruktury a do organizace a řízení dopravy.

3.5.1.3 Stanovení nároků autonomní mobility na HD mapové podklady, vč. pilotního ověření sběru a aktualizace těchto dat a ověření jejich nasazení v simulovaném prostředí a vč. výzkumu alternativních metod určení polohy.

Mezi základní nástroje pro realizaci dopravní politiky patří zejména nástroje legislativní, nástroje v oblasti vlastního výkonu státní správy, nástroje finanční. Velmi důležitá je také podpora získávání nových informací o možnostech využívání systémů ITS a C-ITS. Z důvodu získávání nových poznatků v uvedených oblastech lze zahrnout do nástrojů pro realizaci dopravní politiky také podporu vědy a výzkumu a inovací v dopravě (VaVaI).

V kontextu hodnocení vlivů na životní prostředí je třeba uvést, že opatření dopravní politiky jsou formulována velmi obecně – dokument nedefinuje územní lokalizaci ani konkrétní projekty, které mají vést k realizaci jejích cílů. Vzhledem k povaze Dopravní politiky tak nebude její implementace spočívat v přímé podpoře realizace konkrétních projektů.

## **1.4. Vztah k jiným koncepcím**

Dopravní politika České republiky pro léta 2020 -2027 s výhledem do roku 2050 zohledňuje Agendu OSN pro udržitelný rozvoj 2030 (2016), Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha) (03/2011), TEN-T-Revision of TEN-T Guidelines. EU (10/2011), Pařížskou dohodu o změně klimatu (2016), Zelenou dohodu pro Evropu (EU Green Deal) (2019) a Návrh Nové politiky soudržnosti EU 2021-2027.

Za nejvýraznější změnu na mezinárodní úrovni, která má jisté dopady na formulaci nové dopravní politiky ČR, lze považovat přijetí tzv. Pařížské dohody o změně klimatu. V této dohodě se signatářské země zavázaly udržet nárůst globální průměrné teploty výrazně pod hranicí 2° C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí a vyvinout úsilí o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí.

K zajištění splnění cílů Pařížské dohody o změně klimatu musí EU rychleji snižovat emise z dopravy. Na dopravu připadá čtvrtina skleníkových plynů produkovaných v Unii a tento podíl stále roste. Zelená dohoda usiluje o 90% snížení těchto emisí do roku 2050.

Základním strategickým dokumentem na úrovni EU pro oblast dopravy je v současnosti Bílá kniha o dopravní politice EU s názvem *Plán jednotného evropského dopravního prostoru: vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*, která stanoví



mj. cíl dosáhnout do roku 2050 snížení emisí skleníkových plynů v dopravě o 60 % v porovnání s rokem 1990.

V národním prostředí existují samozřejmě vazby do celé řady národních strategií či dokumentů, které byly při zpracování dopravní politiky využity. Jedná se například o Strategický rámec Česká republika 2030, Aktualizaci č. 5 Politiky územního rozvoje ČR, Státní politiku životního prostředí České republiky 2012–2020, Politiku ochrany klimatu v ČR, Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020 – 2025, Národní program snižování emisí aktualizace 2020, Střednědobou strategii zlepšení kvality ovzduší v ČR, Národní strategii ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí Zdraví 2020, Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením, Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století, Strategii sociálního začleňování 2014–2020, Státní energetická koncepci, Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu do roku 2030, Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+, Implementaci a rozvoj sítí 5G v České republice – Cesta k digitální ekonomice a Plán odpadového hospodářství České republiky pro období 2015 – 2024.

Při posouzení vztahu oznamované koncepce ke koncepčním materiálům v oblasti životního prostředí byly brány v úvahu zejména dokumenty zpracované na národní a mezinárodní úrovni a platná legislativa ČR. Zohledněna byla rovněž platná legislativa na poli územního plánování a stavebního řádu (tj. stavební zákon a jeho prováděcí předpisy), Politika územního rozvoje a územně plánovací dokumentace. V úvahu byla přitom vzata skutečnost, že předkládaná koncepce se týká území celé České republiky.

Tabulkovou formou je provedeno vyhodnocení vztahu Dopravní politiky k jiným koncepcím přijatým na mezinárodní, vnitrostátní a regionální úrovni, které se vztahují k zájmovému území, předmětu řešení posuzované Dopravní politiky a způsobu zpracování cílů ochrany životního prostředí. Hodnocení je provedeno pomocí stupnice uvedené v následující tabulce, která byla převzata z Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí (Věstník MŽP č. 1/2019).

**Tabulka 1 Vztah předkládané koncepce vůči jiným koncepcím přijatým na mezinárodní, vnitrostátní a regionální úrovni**

3	Velmi silný (přímý) vztah	Strategický dokument obsahuje podněty, požadavky nebo záměry s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzované koncepce, jejich zahrnutí je nezbytnou podmínkou vyplývající z přijatého strategického dokumentu.
2	Silný (přímý) vztah	Strategický dokument bez konkrétně definovaných nároků na promítnutí do předkládaného dokumentu. Do řešené koncepce se promítají ve formě priorit, požadavků nebo podmínek (verbální výroky). Realizace koncepce není přímo závislá na přijatém strategickém dokumentu.
1	Slabý nebo nepřímý vztah	Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na navrhovanou koncepci, je však podkladem pro odůvodnění konkrétních návrhů.
0	Bez vztahu	Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci řešené koncepce.

## 1.5. Vztah strategie ke strategickým dokumentům na mezinárodní úrovni

**Tabulka 2** Vztah předkládané koncepce vůči jiným koncepcím přijatým na mezinárodní úrovni.

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči Dopravní politice	Komentář
Agenda pro udržitelný rozvoj 2030 OSN (2016)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Agenda se v koncepci promítá prostřednictvím specifického cíle 1.2 Multimodální přístup.
Kjótský protokol k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu (č. 81/2005 Sb. m. s.)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění specifického cíle 1.3.6.
Rámcová úmluva OSN o změně klimatu (1992) Rámcová směrnice pro vodní politiku Společenství (2000/60/ES)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění specifického cíle 1.3.6.
Úmluva o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO (1972)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění specifického cíle 1.3.3.
Úmluva o zachování nemateriálního kulturního dědictví UNESCO (2006)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Úmluva o ochraně architektonického dědictví Evropy (99/2000 Sb. m. s.)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Úmluva o ochraně stěhovavých druhů volně žijících živočichů – Bonnská úmluva (1979)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění specifického cíle 1.3.3.
Směrnice 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (1992)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění specifického cíle 1.3.3.
Třetí akční program Evropského společenství v oblasti veřejného zdraví 2014 – 2020 (2014)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění specifického cíle 1.3.3.5 – 1.3.3.12 dalších.
Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2030 (2011)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění specifického cíle 1.3.3.

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči Dopravní politice	Komentář
Energetická strategie EU do roku 2020 (schválena 2010)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění např. specifického cíle 1.3.4.10.
Aarhuská úmluva (Úmluva EHK OSN o přístupu k informacím, účasti veřejnosti při rozhodování a právní ochraně ve věcech životního prostředí) (č. 124/2004 Sb. m. s.)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha). EU, 03/2011	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Plán se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.2.1, 1.2.3 a 1.2.3.8.
Indikátory pro monitorování a evaluaci – praktický průvodce (14/8/2005 EK),	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
A Handbook on Environmental Assessment of Regional Development Plans and EU Structural Funds Programmes. EU, 08/1998	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění strategického cíle 2 územní soudržnost.
Urban sprawl in Europe. EU, 10/2006	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění strategického cíle 2 územní soudržnost.
ESDP- Evropské perspektivy územního rozvoje. EU 05/1999	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění strategického cíle 2 územní soudržnost.
TEN-T-Revision of TEN-T Guidelines. EU, 10/2011	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. TEN-T se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.2.1, 1.2.3 a 1.2.3.8.
Pařížské dohoda o změně klimatu, 2016	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Pařížská dohoda se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.2.1, 1.2.3 a 1.2.3.8.
Zelená dohoda pro Evropu (EU Green Deal), 2019	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Zelená dohoda se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.2.1, 1.2.2.
Sdělení Komise „Evropská strategie pro nízkoemisní dopravu“, 2016	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči Dopravní politice	Komentář
		odůvodnění strategického cíle 1 udržitelná mobilita.
Sdělení Komise „Širší využívání alternativních paliv - Akční plán pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva podle čl. 10 odst. 6 směrnice 2014/94/EU“	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění strategického cíle 1 udržitelná mobilita.
Sdělení Komise „Na cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti“ 2018	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění strategického cíle 1 udržitelná mobilita a strategického cíle 3 Společnost 4.0 v dopravě – Vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0.
Návrh Nové politiky soudržnosti EU 2021-2027	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Politika se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.2.1, 1.2.2.
Rámcovou směrnicí o vodách	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Povodňovou směrnicí	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Plány mezinárodních oblastí povodí	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Mezinárodní plány pro zvládání povodňových rizik	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Mobilita pro Sasko – Zemský plán dopravy 2030	1	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Plán se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.3.4.7, 1.3.4.38.

## 1.6. Vztah strategie ke strategickým dokumentům na národní úrovni

**Tabulka 3** Vztah předkládané koncepce vůči jiným koncepcím přijatým na vnitrostátní a regionální úrovni.

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči Dopravní politice	Komentář
Národní koncepce realizace politiky soudržnosti po roce 2020	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění strategického cíle 2 územní soudržnost.
Strategický rámec Česká republika 2030	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Strategický rámec se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.3.31, 1.3.3.5 – 1.3.3.12, 1.3.3.1, 1.3.3.5 – 1.3.3.12.
Dohoda o partnerství 2021–2027 (zatím není dokončena)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění strategického cíle 2 územní soudržnost
Aktualizace č. 5 Politiky územního rozvoje ČR	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Politika se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.2.1, 1.3.6, 1.2.2, 1.3.3, 1.3.4, 1.3.31, 1.3.32 a 1.3.3.4.
Státní politika životního prostředí České republiky 2012–2020	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Politika se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.3.6.1, 1.3.6.2 a 1.3.3.1.
Politika ochrany klimatu v ČR	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Politika se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.2.4.2, 1.3.1.21, 1.3.1.3, 1.3.6.1 a 1.3.6.2.
Národní akční plán adaptace na změnu klimatu	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Politika se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.3.6.1 a 1.3.6.2.
Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020 - 2025	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Program se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.3.1.
Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Strategie se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.3.1.
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Strategie

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči Dopravní politice	Komentář
		se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.3.6.1 a 1.3.6.2.
Koncepce ochrany před následky sucha na území České republiky	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Národní program snižování emisí, aktualizace 2020	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Program se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.2.1, 1.2.1.10 a 1.3.3.1.
Střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Strategie se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.2.1, 1.2.1.10 a 1.3.3.1.
Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Program se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.2.1, 1.2.1.10 a 1.3.3.1.
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Program se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.2.1, 1.2.1.10 a 1.3.3.1.
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihozápad - CZ03	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Program se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.2.1, 1.2.1.10 a 1.3.3.1.
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad - CZ04	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Program se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.2.1, 1.2.1.10 a 1.3.3.1.
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severovýchod - CZ05	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Program se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.2.1, 1.2.1.10 a 1.3.3.1.
Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno - CZ06A	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Program se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.2.1, 1.2.1.10 a 1.3.3.1.

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči Dopravní politice	Komentář
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod - CZ06Z	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Program se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.2.1, 1.2.1.10 a 1.3.3.1.
Program zlepšování kvality ovzduší zóna střední Morava - CZ07	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Program se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.2.1, 1.2.1.10 a 1.3.3.1.
Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek - CZ08A	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Program se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.2.1, 1.2.1.10 a 1.3.3.1.
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko - CZ08Z	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Program se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.2.1, 1.2.1.10 a 1.3.3.1.
Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Strategický rámec se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.2.1 a 1.3.3.1, 1.3.3.5- 1.3.3.12.
Zdraví 2030 – Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Strategický rámec se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.3.2.1 a 1.3.3.1, 1.3.3.5- 1.3.3.12.
Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Plán se v koncepci promítá prostřednictvím specifického cíle 2.7.
Strategie sociálního začleňování 2021 - 2030	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Strategie se v koncepci promítá prostřednictvím specifického cíle 1.2.
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu ČR 2011–2020	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Národní strategie se v koncepci promítá prostřednictvím specifického cíle 3.1.
Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Program se v koncepci promítá prostřednictvím specifického

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči Dopravní politice	Komentář
		cíle 2.7 a typových opatření 1.3.3.6- 1.3.3.12.
Strategie sociálního začleňování 2014–2020	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Strategie se v koncepci promítá prostřednictvím typového opatření 1.2.1.11.
Akční plán zdraví a životního prostředí ČR (NEHAP)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Akční plán se v koncepci promítá prostřednictvím specifického cíle 2.7 a typových opatření 1.3.3.6- 1.3.3.12.
Akční hlukové plány	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Akční plány se v koncepci promítá prostřednictvím specifického cíle 2.7 a typových opatření 1.3.3.6- 1.3.3.12.
Koncepce památkové péče v České republice na léta 2017–2020	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Koncepce státní politiky cestovního ruchu 2014–2020	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Státní energetická koncepce	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Státní energetická koncepce se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.3.1.9, 1.3.1.1, 1.3.4.10 a 1.3.4.11.
Surovinová politika České republiky v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu do roku 2030	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Plán se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.3.1.1 a 1.3.1.2.
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Strategie se v koncepci promítá prostřednictvím specifického cíle 1.2.1.
Implementace a rozvoj sítí 5G v České republice – Cesta k digitální ekonomice	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Implementace se v koncepci promítá prostřednictvím specifického cíle 3.1.



Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči Dopravní politice	Komentář
Plán odpadového hospodářství České republiky, pro období 2015 – 2024	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Plán se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.2.3.5.
Národní plány povodí	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Plány dílčích povodí	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Plány pro zvládání povodňových rizik	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Koncepce památkové péče v České republice na léta 2017-2020	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je však podkladem pro odůvodnění návrhů typových opatření.
Státní program environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty a environmentálního poradenství na léta 2016-2025	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Program se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 2.8.1.1 – 2.8.1.5.

Vazby na koncepční materiály, ke kterým byl identifikován silný (2) vztah Dopravní politiky a které zohledňují cíle ochrany životního prostředí, jsou také podrobněji popsány v kapitole Vyhodnocení číslo 5. „Cíle ochrany životního prostředí stanovené na mezinárodní, komunitární nebo vnitrostátní úrovni, které mají vztah ke koncepci, a způsob, jak byly tyto cíle vzaty v úvahu během její přípravy, zejména při porovnání variantních řešení“.

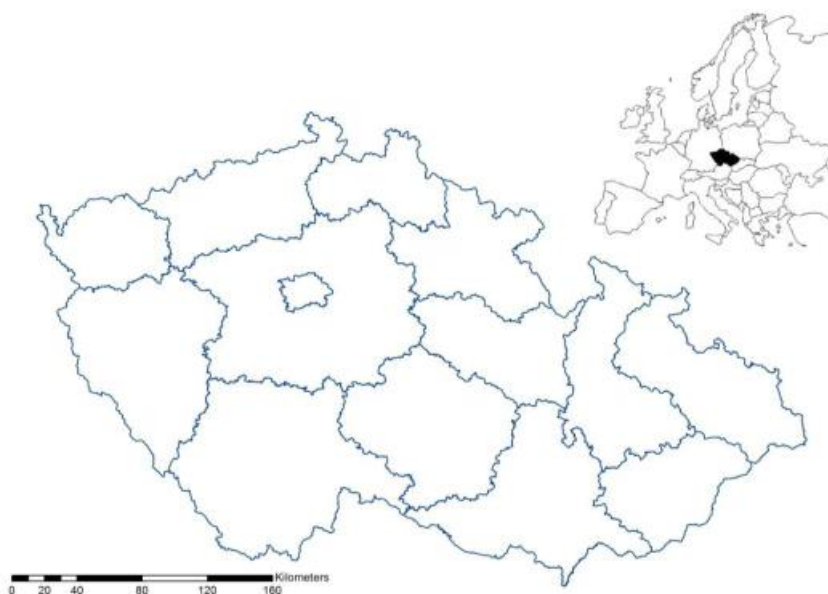
## 2. Informace o současném stavu životního prostředí v dotčeném území a jeho pravděpodobný vývoj bez provedení koncepce

### 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.

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 2019 v Česku žilo přibližně 10, 694 mil obyvatel. Hlavním

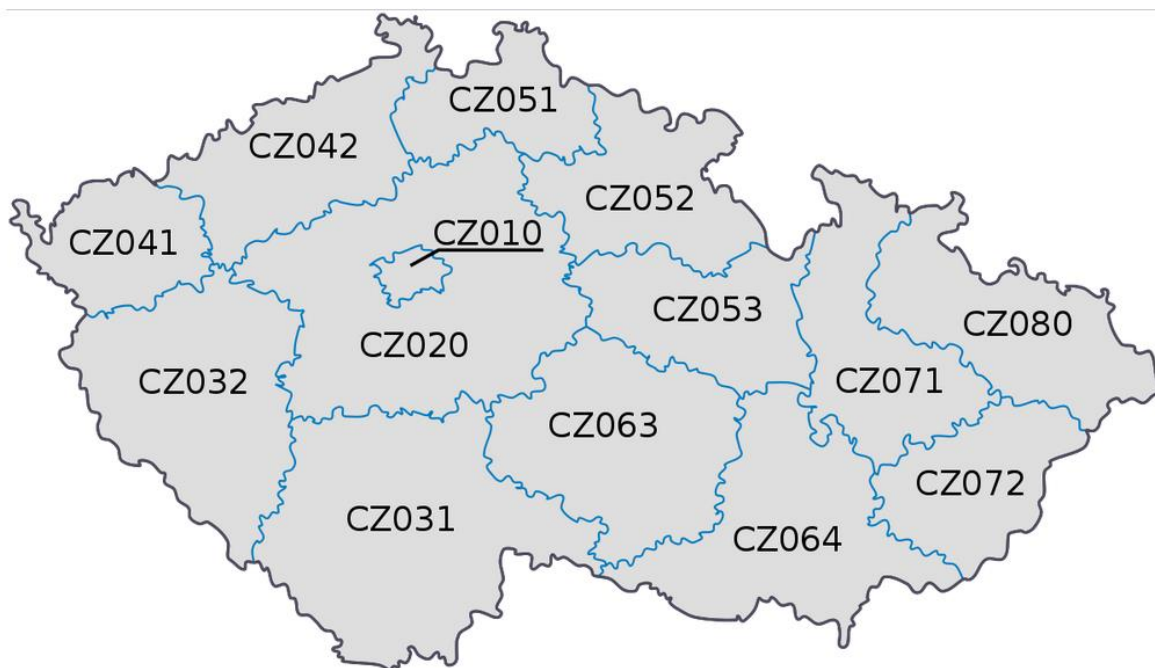
městem je Praha. Administrativně se dělí na 14 samosprávných krajů. Nejnižší položené místo v ČR je vodní tok Labe na odtoku ze země u Hřenska, 115 m n. m. Nejvýše položené místo je Sněžka, 1602 m n. m. Z hlediska fyzicko-geografického leží ČR na rozhraní dvou horských soustav. Západní a střední část 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 rozlohy republiky 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. n. m.



**Obrázek 1** Dotčené území Dopravní politikou ČR pro léta 2021 – 2027.

## **2.1. 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.



**Obrázek 2 Kraje ČR**

**Tabulka 4 Tabulka krajů ČR.**

kraj	počet obyvatel	výměra	počet okresů	počet obcí
Hlavní město Praha CZ010	1246780	49615,1911 ha	1	1
Jihočeský CZ031	636611	1005635,423 ha	7	624
Jihomoravský CZ064	1168650	719489,4612 ha	7	673
Karlovarský CZ041	301726	331426,3402 ha	3	134
Královéhradecký CZ052	552946	475881,746 ha	5	448
Liberecký CZ051	438594	316341,8489 ha	4	215
Moravskoslezský CZ080	1226602	542710,555 ha	6	300
Olomoucký CZ071	637609	526657,5665 ha	5	402
Pardubický CZ053	516440	451889,3675 ha	4	451
Plzeňský CZ032	572687	756090,6258 ha	7	501
Středočeský CZ020	1291816	1101547,1693 ha	12	1144
Ústecký CZ042	826764	533451,5504 ha	7	354
Vysočina CZ063	511207	679570,5545 ha	5	704
Zlínský CZ072	587693	396311,5954 ha	4	307

<http://www.uir.cz/>

Podle jednotlivých složkových zákonů mají řadu kompetencí, včetně kompetencí krajů rovněž újezdni úřady ve vojenských újezdech. Od 1. ledna 2016 jsou podle zákona č. 15/2015 Sb., o zrušení vojenského újezdu Brdy, o stanovení hranic vojenských újezdů, o změně hranic krajů a o změně souvisejících zákonů (zákon o hranicích vojenských újezdů), v České republice čtyři vojenské újezdy o celkové rozloze 82 333 ha (203 449,3 akru):

Vojenský újezd Boletice ( [www.vojujezd-boletice.cz](http://www.vojujezd-boletice.cz) ) - rozloha 16 559 ha

Vojenský újezd Březina ( [www.vojujezd-brezina.cz](http://www.vojujezd-brezina.cz) ) - rozloha 14 983 ha

Vojenský újezd Hradiště ( [www.vojujezd-hradiste.cz](http://www.vojujezd-hradiste.cz) ) - rozloha 28 081 ha

Vojenský újezd Libavá ( [www.vojujezd-libava.cz](http://www.vojujezd-libava.cz) ) - rozloha 22 710 ha

## 2.2. Obyvatelstvo

Populační vývoj České republiky v roce 2019 byl ve znamení růstu počtu obyvatel. Počet obyvatel Česka se loni zvýšil o 44 tisíc na 10,694 milionu. Šlo o nejvyšší přírůstek za posledních jedenáct let. Počet živě narozených dětí poprvé od roku 2013 poklesl, avšak růst úhrnné plodnosti pokračoval. Loni se v ČR narodilo 112 231 tisíc dětí a zemřelo 112 362 lidí. Počet zemřelých tak převýšil narozené o 131.

Dlouhodobě probíhající proces stárnutí populace se v roce 2019 projevil dalším navýšením počtu i podílu seniorů v populaci a růstem průměrného věku obyvatel (ČSÚ, 2019).

## 2.3. Ovzduší

### Emisní situace

Emise znečišťujících látek do ovzduší dlouhodobě klesají, meziroční výkyvy jsou způsobeny především meteorologickými podmínkami a ekonomickou činností zahrnující zejména výkony dopravy a průmyslovou výrobu. Největší pokles znečišťujících látek byl zaznamenán v období mezi lety 1990 a 2000, a to především v jeho úvodu, v důsledku strukturálních změn národního hospodářství. V období 2005–2018 trend poklesu emisí znečišťujících látek do ovzduší pokračoval, přičemž celkově k největšímu poklesu došlo v případě emisí SO<sub>2</sub>, a to o 53,0 % na hodnotu 97,9 tis. t, dále v případě emisí NO<sub>x</sub> o 42,1 % na hodnotu 160,1 tis. t a také u emisí VOC o 21,0 % na celkových 199,4 tis. t. Mírnější pokles byl evidován u emisí tuhých znečišťujících látek (TZL), které poklesly o 17,6 % na celkových 59,8 tis. t, u emisí CO, které se snížily o 16,1 % na 784,3 tis. t a u emisí NH<sub>3</sub>, které poklesly o 14,8 % na 65,8 tis. t. V roce 2018 celkový pozitivní vývoj pokračoval. Významný meziroční pokles byl zaznamenán zejména u emisí SO<sub>2</sub>, a to o 10,9 %, a u emisí CO o 4,2 % a dále také u emisí TZL a VOC (o 3,9 %, resp. v případě VOC o 3,8 %). Emise NO<sub>x</sub> poklesly pouze o 1,9 % a emise NH<sub>3</sub> o 1,8 %.

Emise SO<sub>2</sub> a NO<sub>x</sub> se setrvale snižují v důsledku zavádění technologií a výrobních postupů v souladu s požadavky na aplikaci nejlepších dostupných technik, změnu používaných paliv a snižování energetické náročnosti hospodářství. Významnou roli aktuálně také představuje diverzifikace výroby elektřiny, tedy pokles výroby elektřiny v parních elektrárnách na tuhá paliva a naopak její nárůst v elektrárnách jaderných, a také výroba elektřiny z obnovitelných zdrojů energie. Velký vliv má také povinnost naplňovat legislativní požadavky dané transpozicí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU o průmyslových emisích do české legislativy. Negativním faktorem, pokud se jedná o produkci emisí SO<sub>2</sub> a NO<sub>x</sub>, je však exportní charakter výroby části elektřiny z tuhých paliv společně s potřebou udržovat systémovou a výrobní přiměřenost elektrizační soustavy. Dlouhodobé snižování emisí NO<sub>x</sub> souvisí také s poklesem těchto emisí z dopravy, zejména v důsledku postupné modernizace a obměny vozového parku, která vede k poklesu emisní náročnosti dopravy.

Vývoj emisí NH<sub>3</sub> souvisí zejména s nastavenou zemědělskou politikou ČR a s naplňováním Společné evropské zemědělské politiky. Ke snižování emisí NH<sub>3</sub> však dlouhodobě přispívá pokles stavů hospodářských zvířat. Vývoj emisí VOC a CO je spojen s trendy v průmyslové

produkcí, přičemž emise CO z průmyslových zdrojů pocházejí nejvíce ze železáren a oceláren v Ostravě a Třinci a jejich vývoj tak koresponduje s objemem výroby těchto zařízení. Vývoj emisí PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, VOC a CO také odráží vývoj meteorologických podmínek v topné sezoně daného roku a je navíc významně ovlivňován typem paliva používaného v domácích topeništích. Pokles tuhých znečišťujících látek prezentovaných také jako PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> byl na počátku 90. let 20. století zapříčiněn aplikací koncových technologií v parních elektrárnách na tuhá paliva, vývoj těchto emisí je v posledním sledovaném období ovlivňován růstem průmyslové produkce a stavebnictví. Vzdálenosti od nepřekročitelných hodnot emisí k roku 2020, vypočtené na základě dat emisního monitoringu, činí 6,5 % pro emise SO<sub>2</sub>, 3 % pro emise NO<sub>x</sub> a 11,2 % pro emise PM<sub>2,5</sub> (zde došlo k navýšení emisí). V případě emisí VOC a NH<sub>3</sub> je emisní strop již plněn.

Hlavní zdroje emisí se liší dle znečišťující látky. U emisí NO<sub>x</sub> byla v roce 2017 hlavním zdrojem doprava (32,3 %) a také sektor veřejné energetiky a výroby tepla (25,7 %). V případě emisí SO<sub>2</sub> byl většinovým producentem sektor veřejné energetiky a výroby tepla (51,7 %). Emise VOC pocházely jak z vytápění domácností (48,8 %), tak i z výrobních procesů bez spalování, kde převládá použití rozpouštědel (33,2 %). Emise NH<sub>3</sub> byly emitovány především sektorem zemědělství (90,5 %). V případě emisí PM<sub>2,5</sub>, tuhých znečišťujících látek a emisí CO je hlavním zdrojem lokální vytápění domácností (74,9 %, 59,7 %, resp. 53,0 %).

### **Imisní situace**

I přesto, že v dlouhodobém horizontu pokračuje pokles emisí znečišťujících látek, koncentrace znečišťujících látek v ovzduší (zejména suspendovaných částic a benzo(a)pyrenu) v oblastech, kde byla v předchozích letech identifikována zhoršená kvalita ovzduší, meziročně významně neklesají. Vývoj kvality ovzduší je doprovázen výkyvy, které souvisejí především s meteorologickými podmínkami a vývojem antropogenních tlaků na kvalitu ovzduší, kterými jsou kromě velkých zdrojů znečišťování zejména vytápění domácností a doprava. K překročení imisních limitů na měřicích stanicích tak docházelo i v roce 2018 zejména v souvislosti s výskytem zhoršených rozptylových podmínek, které bývají spojeny s inverzním charakterem počasí v chladné části roku.

Imisní limit pro 24hodinovou koncentraci PM<sub>10</sub> (50 µg.m<sup>-3</sup>, maximální povolený počet překročení za kalendářní rok je 35krát) byl v roce 2018 překročen na 45 stanicích z celkového počtu 144, tj. na 31,2 % stanic, a meziročně tak došlo ke snížení počtu překročení, neboť v roce 2017 byl tento imisní limit překročen na celkem 50 stanicích z celkového počtu 143, tj. na 35,0 % stanic. V případě měření na automatických stanicích byl denní imisní limit pro suspendované částice PM<sub>10</sub> překročen pouze na 40 % stanic v roce 2018, oproti 46 % stanic v roce 2017. Mezi nejvíce zatíženými kraji, ve kterých se nacházely stanice překračující imisní limit, patřil zejména kraj Moravskoslezský.

Roční imisní limit pro PM<sub>10</sub> (40 µg.m<sup>-3</sup>) byl v roce 2018 překročen na 3 stanicích z celkového počtu 146, tedy na 2,1 % stanic, oproti roku 2017 tak došlo k navýšení, neboť v roce 2017 byl imisní limit překročen pouze na 2 stanicích z celkových 146 stanic, tj. na 1,4 % stanic.

Imisní limit pro 24hodinovou průměrnou koncentraci  $PM_{10}$  byl v roce 2018 překročen na 3,2 % území (v roce 2017 na 8,3 % území), nadlimitním koncentracím bylo v roce 2018 vystaveno 13,8 % obyvatel ČR (v roce 2017 celkem 23,1 % obyvatel). Limit pro roční průměrnou koncentraci  $PM_{10}$  byl překročen v roce 2018 na 0,1 % území, kde žilo 0,3 % obyvatel.

V roce 2018 bylo na území ČR z důvodu vysokých koncentrací suspendovaných částic  $PM_{10}$  vyhlášeno celkem 10 smogových situací s celkovou délkou trvání 775 hodin, a také 4 regulace s celkovou délkou trvání 259 hodin. Meziročně tak došlo k poklesu těchto smogových situací, a to vzhledem k tomu, že v roce 2017 bylo na celém území ČR z důvodu vysokých koncentrací suspendovaných částic  $PM_{10}$  vyhlášeno celkem 39 smogových situací o celkovém trvání 3 757 hodin a regulací bylo vyhlášeno celkem 17. Smogové situace byly v roce 2018 nejčastěji vyhlášeny na území aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek bez Třinecka. K vyhlášení smogových situací dochází při zhoršených rozptylových podmínkách z důvodu malého proudění vzduchu a inverzního zvrstvení přízemní atmosféry.

Roční imisní limit pro  $PM_{2,5}$  ( $25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ) byl v roce 2018 překročen na 13 stanicích z celkových 80, tedy na 16,2 % stanic, meziročně tak došlo k navýšení počtu překročení, a to vzhledem k tomu, že v roce 2017 byl roční imisní limit překročen na celkem 10 stanicích z celkového počtu 79, tj. na 12,7 % stanic.

Řada měst a obcí byla v roce 2018 vyhodnocena, stejně jako v roce 2017, jako území s překročeným imisním limitem pro benzo(a)pyren. Jednalo se zhruba o 12,6 % území, kde žilo 35,5 % obyvatelstva. Meziročně tak došlo ke zlepšení situace, neboť v roce 2017 se jednalo o 26,0 % území s 61,8 % obyvatelstva.

Imisní limit ( $1 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ ) pro roční průměrnou koncentraci B(a)P byl v roce 2018 překročen na 22 z 39 stanic, tj. na 56,4 % stanic, a meziročně tak došlo k poklesu počtu překročení, neboť v roce 2017 byly roční průměrné koncentrace překročeny na 25 stanicích z celkového počtu 38, tj. na 65,8 % stanic.

V roce 2018 byl překročen roční imisní limit pro  $NO_2$  na celkem 3 dopravně zatížených lokalitách (v Praze a Brně) z celkového počtu 95 stanic, tj. na 3,2 % stanic. Meziročně tak došlo k poklesu, neboť v roce 2017 byl imisní limit překročen na 4 dopravně zatížených stanicích. Roční imisní limit pro nikl, kadmium, arsen a olovo nebyl v roce 2018 překročen na žádné stanici. Byl však překročen roční imisní limit pro benzen, a to na stanici Ostrava-Přívoz. Nebyl překročen imisní limit pro hodinové koncentrace  $SO_2$  a  $NO_2$ , pro 24hodinové koncentrace  $SO_2$  a pro 8hodinové klouzavé průměrné koncentrace CO.

Imisní limit pro ozon pro ochranu ekosystémů a vegetace ( $18\ 000 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}\cdot\text{h}$ ) byl v roce 2018 (průměr za roky 2014–2018) překročen na 23 stanicích z celkového počtu 38 venkovských a předměstských stanic (tj. na 60,5 % stanic). Nejvyšší hodnoty byly naměřeny na stanici Kuchařovice ( $22\ 900,2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}\cdot\text{h}$ ). Oproti roku 2017 (průměr za roky 2013–2017) došlo k nárůstu počtu lokalit s překročením, neboť v roce 2017 byl imisní limit pro ozon pro ochranu ekosystémů a vegetace překročen pouze na 20,0 % stanic (tj. na 7 stanicích z celkových 35 sledovaných). Současně došlo k navýšení plochy území s výskytem nadlimitních hodnot AOT40.

Meziroční změny hodnoty expozičního indexu AOT40 jsou ovlivněny nejen úhrnem emisí prekurzorů ozonu, ale především meteorologickými podmínkami v období od května do července (teplota, srážky, sluneční záření), za které se indikátor počítá.

I z tohoto důvodu bylo nejvyšších koncentrací ozonu a nejčtetnějšího překročení imisního limitu dosaženo v letech 2003, 2006, 2007 a 2018, která byla charakteristická příznivými podmínkami pro vznik přízemního ozonu.

Imisní limit pro roční průměrnou koncentraci SO<sub>2</sub> (20 µg.m<sup>-3</sup>) pro ochranu ekosystémů a vegetace nebyl v roce 2018 překročen ani na jedné z 18 stanic klasifikovaných jako venkovské. Stejně tak nebyl v roce 2018 na žádné ze 17 stanic klasifikovaných jako venkovské překročen imisní limit pro zimní (tj. pro období říjen–březen) průměrnou koncentraci SO<sub>2</sub> (20 µg.m<sup>-3</sup>) pro ochranu ekosystémů a vegetace. Nejvyšší roční průměrná koncentrace SO<sub>2</sub> byla v roce 2018 naměřena na stanici Věřňovice (7,8 µg.m<sup>-3</sup>), nejvyšší zimní průměrná koncentrace SO<sub>2</sub> byla naměřena na stanici Krupka (10,4 µg.m<sup>-3</sup>).

Imisní limit pro roční průměrnou koncentraci NO<sub>x</sub> (30 µg.m<sup>-3</sup>) pro ochranu ekosystémů a vegetace nebyl v roce 2018, shodně jako v roce 2017, překročen ani na jedné z 19 stanic klasifikovaných jako venkovské. Nejvyšších hodnot roční průměrné koncentrace NO<sub>x</sub> bylo dosaženo na lokalitě Sivice (27,9 µg.m<sup>-3</sup>).

## 2.4. Klima

Důsledky změny klimatu jsou v Evropě i na celém světě stále citelnější. Průměrná globální teplota, která se v současnosti pohybuje okolo 0,8 °C nad úroveň před industrializací, i nadále roste.

Trend změn na území ČR probíhá v kontextu se změnami klimatu v Evropě. Dvě hlavní klimatologické charakteristiky, které probíhající změnám klimatického systému Země nejvýrazněji podléhají a o kterých máme i nejvíce informací – teplota a srážky – mohou sloužit jako základní indikátory klimatické změny.

Rok 2018 byl na území ČR teplotně mimořádně nadnormální, jednalo se o nejteplejší rok od roku 1961. Mimořádně teplé byly měsíce duben a květen. Letní období, tj. měsíce červen–srpen, bylo jako celek, společně s létem roku 2003, nejteplejší od roku 1961. Na území ČR se v průměru vyskytlo 71 letních dní (nejvíce v historii) a 19 tropických dní.

Srážkově byl rok 2018 v ČR silně podnormální, roční úhrn srážek (522 mm) byl druhý nejnižší od roku 1961, sušší byl jen rok 2003. Nejsušší ve srovnání s normálem byla severní a východní část Čech, zejména kraj Liberecký, Královéhradecký a Pardubický.<sup>3</sup>

Dle aktuálních dat Českého hydrometeorologického ústavu jsou dále uvedeny územní teploty a srážky pro ČR v roce 2019.

### Územní teploty v roce 2019 Česká republika

Z údajů poskytnutých Českým hydrometeorologickým ústavem vyplývá, že v řešeném území byla nejvyšší odchylka 4,9 °C od dlouhodobého normálu teploty vzduchu 1981-2010 v měsíci červnu.

<sup>3</sup> [https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2020/05/Zprava\\_o\\_ZP\\_CR\\_2018.pdf](https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2020/05/Zprava_o_ZP_CR_2018.pdf)

**Tabulka 5 Územní teploty v roce 2019 Česká republika.**

	měsíc											
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
T	-1,7	1,7	5,6	9,4	10,7	20,7	18,8	18,9	13,3	9,5	5,6	1,9
N	-2,0	-0,9	2,9	7,9	13,0	15,8	17,8	17,3	12,8	8,1	2,9	-0,9
O	0,3	2,6	2,7	1,5	-2,3	4,9	1,0	1,6	0,5	1,4	2,7	2,8

Vysvětlivky

T teplota vzduchu °C

N dlouhodobý normál teploty vzduchu 1981-2010

O odchylka od normálu

Zdroj: <http://portal.chmi.cz>

### Územní srážky v roce 2019 Česká republika

Z údajů poskytnutých Českým hydrometeorologickým ústavem vyplývá, že v řešeném území byl nejvyšší procentuální úhrn srážek v % normálu 1981-2010 148 % v měsíci lednu.

**Tabulka 6 Územní srážky v roce 2019 Česká republika.**

	měsíc											
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
S	65	31	48	25	91	53	58	77	62	43	43	38
N	44	38	48	42	69	79	88	80	58	43	49	50
%	148	82	100	60	132	67	66	96	107	100	88	76

Vysvětlivky

S úhrn srážek mm

N dlouhodobý srážkový normál 1981-2010 mm

% úhrn srážek v % normálu 1981 – 2010

Zdroj: <http://portal.chmi.cz>

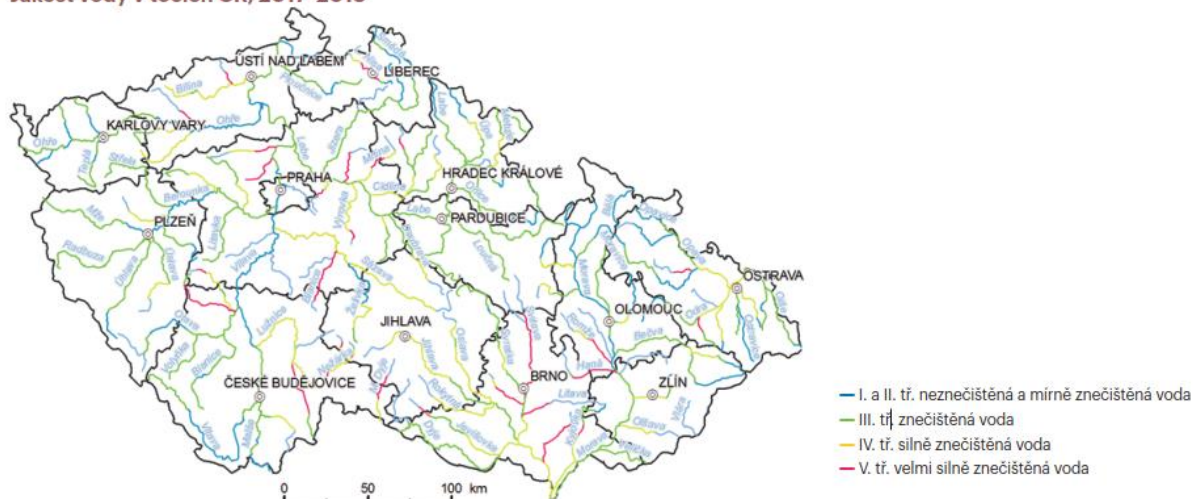
## 2.5. Povrchové a podzemní vody

### Jakost povrchových vod

Jakost povrchových vod je dlouhodobě hodnocena na základě ukazatelů CHSK<sub>Cr</sub>, BSK<sub>5</sub>, N-NH<sub>4</sub><sup>+</sup>, N-NO<sub>3</sub><sup>-</sup> a P<sub>celk</sub>. Jakost vodních toků se člení do 5 tříd. Při porovnání stavu v letech 2017–2018 je zřejmé zlepšení stavu vodních toků ve většině úseků oproti rokům 1991–1992. Nejvíce vodních toků spadá podle klasifikace do III. třídy, tedy znečištěná voda. Postupně také přibývá více úseků toků spadajících do I. a II. třídy, stále však některé úseky spadají do V. třídy jakosti. Přestože se jakost vodních toků od roku 1991 výrazně zlepšila, tak přetrvávajícím problémem je stále eutrofizace vod, která je způsobena zvýšeným množstvím živin, které se dostávají do vody splachy z půd nadměrně hnojených minerálními hnojivy, a vypouštěním odpadních vod.



### Jakost vody v tocích ČR, 2017-2018



Souhrn hodnocení ukazatelů BSK<sub>5</sub>, CHSK<sub>Cr</sub>, N-NO<sub>3</sub>, N-NH<sub>4</sub><sup>+</sup> a P<sub>celk</sub>.

**Obrázek 3** Jakost vody v tocích ČR, 2017 - 2018

Zdroj: Zpráva o životním prostředí České republiky 2018

### Jakost podzemních vod

Jakost podzemních vod, která je v ČR hodnocena na základě vyhlášky MŽP a MZe č. 5/2011 Sb. V roce 2018 bylo ve státní monitorovací síti jakosti podzemních vod pozorováno 691 objektů, z toho 223 mělkých vrtů, 199 pramenů a 269 hlubokých vrtů. Jakost podzemních vod je vyhodnocována na základě 353 ukazatelů.

Dominantními ukazateli znečištění podzemních vod, porovnáním s prahovými hodnotami vyhlášky MŽP a MZe č. 5/2011 Sb. v aktuálním znění, jsou amonné ionty (11,0 % nadlimitních vzorků) a dusičnany (10,6 % nadlimitních vzorků). Z organických látek jsou to pak pesticidy. Nevyhovující stav většiny útvarů podzemních vod je zásadně ovlivněn pravidlem, že je-li jeden ukazatel nevyhovující, pak nevyhovuje celý vodní útvar (viz rámcová směrnice o vodách).

### Koncentrace dusíkatých látek v podzemních vodách [mg.l<sup>-1</sup>], 2018



**Obrázek 4** Koncentrace dusíkatých látek v podzemních vodách [mg.l<sup>-1</sup>]

Zdroj: Zpráva o životním prostředí České republiky 2018

### **Vodní toky**

Vodní toky na území České republiky jsou rozděleny na významné vodní toky v délce 16 326 km a drobné vodní toky v délce 86 553 km. Významné vodní toky a asi polovinu určených drobných vodních toků spravují státní podniky Povodí, tj. Povodí Vltavy, státní podnik, Povodí Ohře, státní podnik, Povodí Labe, státní podnik, Povodí Odry, státní podnik a Povodí Moravy, s. p. Dalším významným správcem drobných vodních toků je státní podnik Lesy České republiky.

### **Vodní plochy**

Za posledních 20 let v Česku přibylo zhruba 6 900 ha vodních ploch. Zatímco ještě v roce 1996 činila rozloha vodních ploch v Česku 159 339 ha (asi 2,02 % rozlohy ČR), v loňském roce to bylo už 166 253 ha (2,11 % rozlohy ČR). Vodních ploch sice přibylo, zastoupení jednotlivých druhů se ale - alespoň v posledních 9 letech - příliš nemění. Nejvíce přibývá umělých vodních nádrží, naopak plocha těch přírodních - tedy jezer - se jako jediná zmenšila.

### **Chráněné oblasti přirozené akumulace vod**

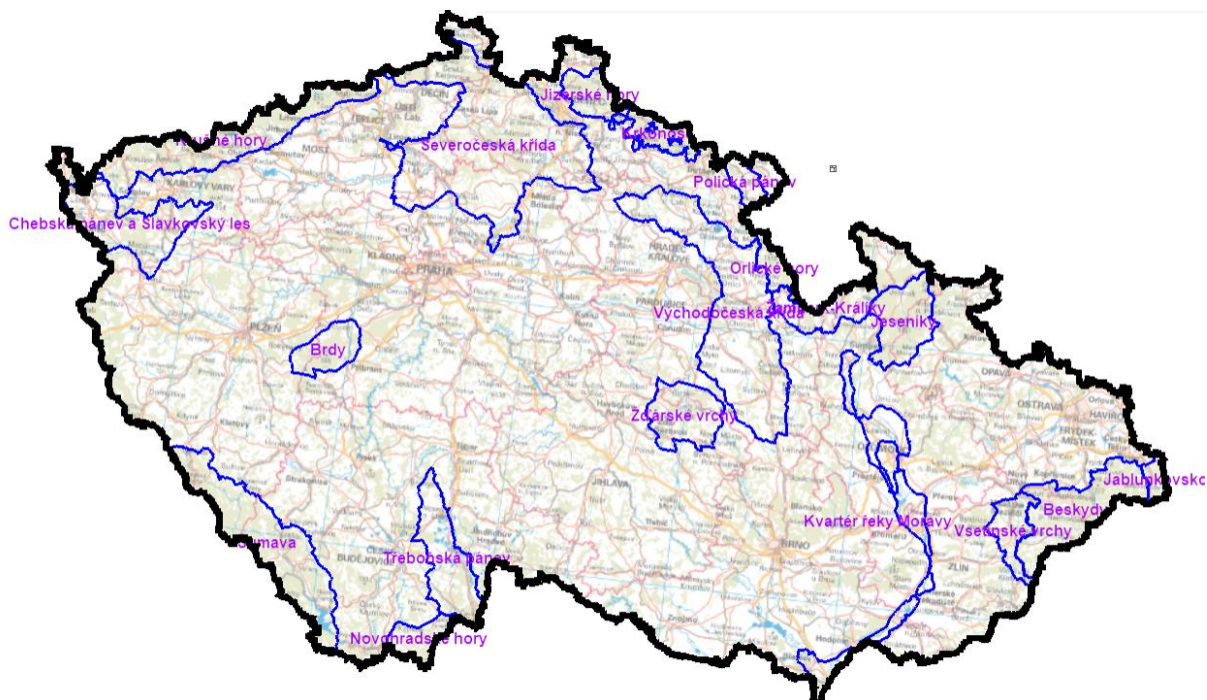
Oblasti, které pro své přírodní podmínky tvoří významnou přirozenou akumulaci vod, vyhláší vláda nařízením za chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). V chráněných oblastech přirozené akumulace vod se v rozsahu stanoveném nařízením vlády limituje řada aktivit. V těchto územích je zakázáno:

- zmenšovat rozsah lesních pozemků v jednotlivých případech o více než 25 ha; v jednotlivé chráněné vodohospodářské oblasti smí být celkově rozsah lesních pozemků snížen nejvýše o 500 ha proti stavu ke dni nabytí účinnosti tohoto nařízení;
- odvodňovat u lesních pozemků více než 250 ha souvislé plochy;
- odvodňovat u zemědělských pozemků více než 50 ha souvislé plochy, pokud se neprokáže na základě hydrogeologického zhodnocení, že odvodnění neohrozí oběh podzemních vod;
- těžit rašelinu v množství přesahujícím 500 tisíc m<sup>3</sup> v jedné lokalitě, pokud se neprokáže na základě hydrogeologického zhodnocení, že těžba rašeliny neohrozí oběh podzemních vod; zákaz se nevztahuje na těžbu rašeliny z přírodních léčivých zdrojů;
- těžit nerosty povrchovým způsobem nebo provádět jiné zemní práce, které by vedly k odkrytí souvislé hladiny podzemních vod; zákaz se nevztahuje na těžbu:
  1. štěrků, písků a štěrkopísků, budou-li časový postup a technologie těžby přizpůsobeny možnostem následného vodohospodářského využití prostoru ložiska;
  2. v kamenolomech, v nichž je nutno přejít k polojámové nebo jámové těžbě a nedojde-li k většímu plošnému odkrytí než 10 ha;
  3. všech druhů uhlí, nedojde-li k narušení důležitých funkcí území z hlediska ochrany životního prostředí;
  4. ostatních vyhrazených nerostů, nedojde-li k většímu plošnému odkrytí než 10 ha;
- těžit a zpracovávat radioaktivní suroviny, u nichž není zajištěno zneškodňování odpadů v souladu s předpisy na ochranu jakosti vod;
- ukládat radioaktivní odpady z výroby nebo regenerace palivových článků pro jaderné elektrárny a radioaktivní odpady z jaderných elektráren;
- provádět geologické a hydrogeologické průzkumné práce, pokud jednotlivé průzkumné objekty nebudou následně vodohospodářsky využity nebo nebudou následně upraveny tak, aby nedocházelo k ohrožení oběhu podzemních vod;
- provádět výstavbu:
  1. zařízení pro výkrm prasat o celkové kapacitě zástavu nad 5 000 kusů;

2. závodů na zpracování ropy a dále závodů chemické výroby, využívajících ropu nebo ropné látky jako surovinu;
3. skladů ropných látek o objemu jednotlivých nádrží nad 1 000 m<sup>3</sup>;
4. dálkových potrubí pro přepravu ropných látek včetně příslušenství, pokud nebudou opatřena proti úniku ropných látek do povrchových a podzemních vod nebo pokud nebude vybudován kontrolní systém pro zajišťování jejich niku;
5. provozních skladů látek, které nejsou odpadními vodami a které mohou ohrozit jakost nebo zdravotní nezávadnost povrchových nebo podzemních vod, s kapacitou přesahující potřebu provozu závodu;
6. tepelných elektráren na tuhá paliva s výkonem nad 200 MW.

Mezi CHOPAV patří následující oblasti (vyhlášeny byly v letech 1978–1981):

- Beskydy
- Jeseníky
- Jizerské hory
- Krkonoše
- Orlické hory
- Šumava
- Žďárské vrchy
- Brdy
- Jablunkovsko
- Krušné hory
- Novohradské hory
- Vsetínské vrchy
- Žamberk-Králíky
- Chebská pánev a Slavkovský les
- Severočeská křída
- Východočeská křída
- Polická pánev
- Třeboňská pánev
- Kvartér řeky Moravy



Obrázek 5 CHOPAV na území ČR.

Zdroj: <https://heis.vuv.cz> (2020)

### Ochrana mokřadů v rámci Ramsarské úmluvy

V dikci Ramsarské úmluvy se mokřadem rozumí zejména: rašeliniště a slatiniště, rybníky, soustavy rybníků, lužní lesy, nivy řek, mrtvá ramena, tůňe, zaplavované nebo mokré louky, rákosiny, ostřicové louky, prameny, prameniště, toky a jejich úseky, jiné vodní a bažinné biotopy, údolní nádrže, zatopené lomy, šterkovny, pískovny, horská jezera, slániska. Ramsarská úmluva chrání mokřady, mající mezinárodní význam především jako biotopy vodního ptactva.

### Seznam mokřadů mezinárodního významu

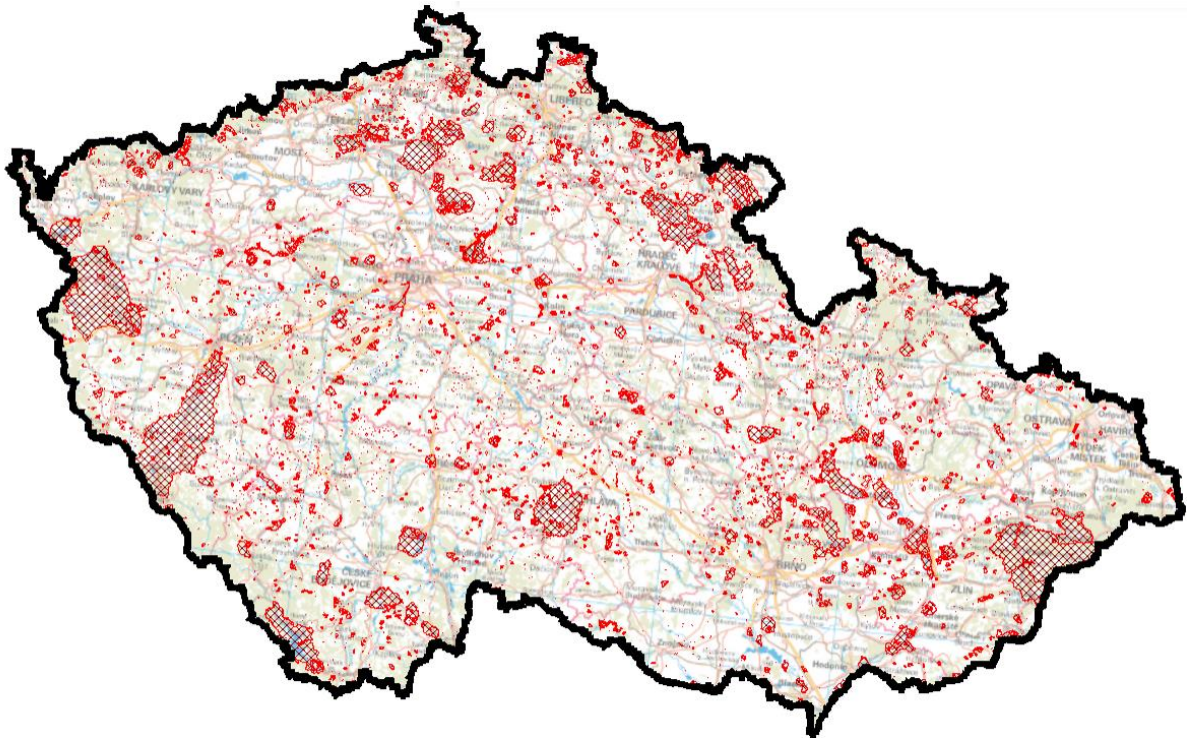
- RS 1 Šumavská rašeliniště
- RS 2 Třeboňské rybníky
- RS 3 Novozámecký a Břežňanský rybník
- RS 4 Lednické rybníky
- RS 5 Litovelské Pomoraví
- RS 6 Poodří
- RS 7 Krkonošská rašeliniště
- RS 8 Třeboňská rašeliniště
- RS 9 Mokřady dolního Podyjí
- RS 10 Mokřady Liběchovky a Pšovky
- RS 11 Podzemní Punkva
- RS12 Krušnohorská rašeliniště

### Ochranná pásma vodních zdrojů

Ochranná pásma vodních zdrojů jsou zakotvena v § 30 vodního zákona. OPVZ slouží k ochraně vydatnosti a k ochraně před vnikem závadných látek, které mohou ovlivnit jakost a zdravotní nezávadnost zdrojů podzemních nebo povrchových vod využívaných nebo využitelných pro

zásobování pitnou vodou s průměrným odběrem více než 10 000 m<sup>3</sup> za rok a zdrojů podzemní vody pro výrobu balené kojenecké vody nebo pramenité vody.

OPVZ stanoví opatřením obecné povahy místně příslušný vodoprávní úřad obce s rozšířenou působností. OPVZ jsou dle platného znění vodního zákona založena na principu dvoupásové ochrany. I. stupeň je stanoven jako souvislé území a slouží k ochraně v bezprostředním okolí jímacího nebo odběrného zařízení vodního zdroje. II. stupeň se vymezuje vně ochranného pásma I. stupně a nemusí tvořit souvislou plochu, ale může být stanoveno i jako vzájemně nespojitá území. II. stupeň OPVZ slouží k ochraně vodního zdroje v územích stanovených vodoprávním úřadem.



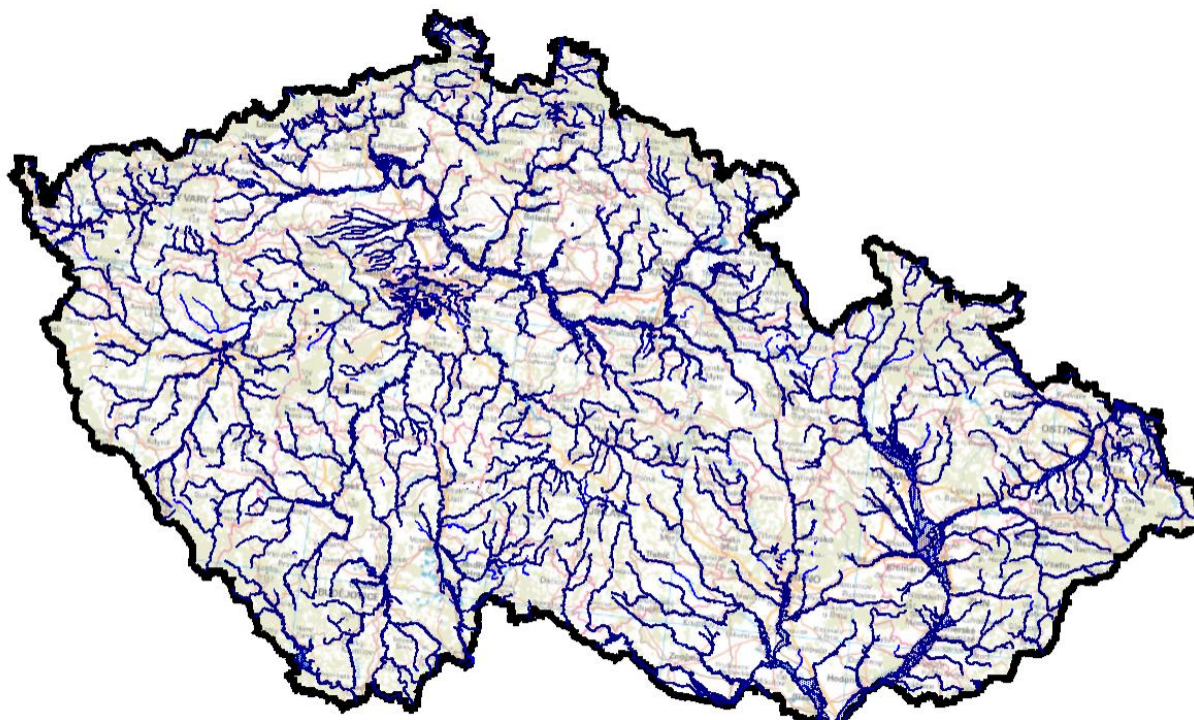
Obrázek 6 Ochranná pásma vodních zdrojů na území ČR.

Zdroj: <https://heis.vuv.cz> (2020)

### Záplavová území

Záplavové území je podle § 66 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, administrativně určené území, které může být při výskytu přirozené povodně zaplaveno vodou. Jeho rozsah je povinen stanovit příslušný vodoprávní úřad na návrh správce vodního toku. V souladu s § 66 odst. 2 je v zastavěných územích, v zastavitelných plochách podle územně plánovací dokumentace, případně podle potřeby v dalších územích, vymezena vodoprávním úřadem na návrh správce vodního toku aktivní zóna záplavového území podle nebezpečnosti povodňových průtoků. Způsob a rozsah zpracování návrhu a stanovování záplavových území je dán vyhláškou č.79/2018 Sb., o způsobu a rozsahu zpracování návrhu a stanovování záplavových území a jejich dokumentace v platném znění.

Záplavové území stanovuje vodoprávní úřad formou opatření obecné povahy. Mimo aktivní zónu v záplavovém území stanoví vodoprávní úřad podle povodňového nebezpečí nebo povodňového ohrožení omezující podmínky.



Obrázek 7 Záplavová území v ČR.

Zdroj: <https://heis.vuv.cz> (2020)

### **Zranitelné a citlivé oblasti**

Zranitelné oblasti jsou území, kde se vyskytují

a) povrchové nebo podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo

b) povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Seznam zranitelných oblastí na území ČR je uveden v příloze 1 Nařízení vlády č. 262/2012 Sb.

### **Citlivé oblasti jsou vodní útvary povrchových vod,**

a) v nichž dochází nebo v blízké budoucnosti může dojít v důsledku vysoké koncentrace živin k nežádoucímu stavu jakosti vod,

b) které jsou využívány nebo se předpokládá jejich využití jako zdroje pitné vody, v níž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l, nebo

c) u nichž je z hlediska zájmů chráněných tímto zákonem nutný vyšší stupeň čištění odpadních vod.

Dle Nařízení vlády č. 401/2015 Sb. jsou všechny povrchové vody na území České republiky vymezeny jako citlivé oblasti (Česká republika, 2015).

## **2.6. Půdní fond (ZPF, PUPFL)**

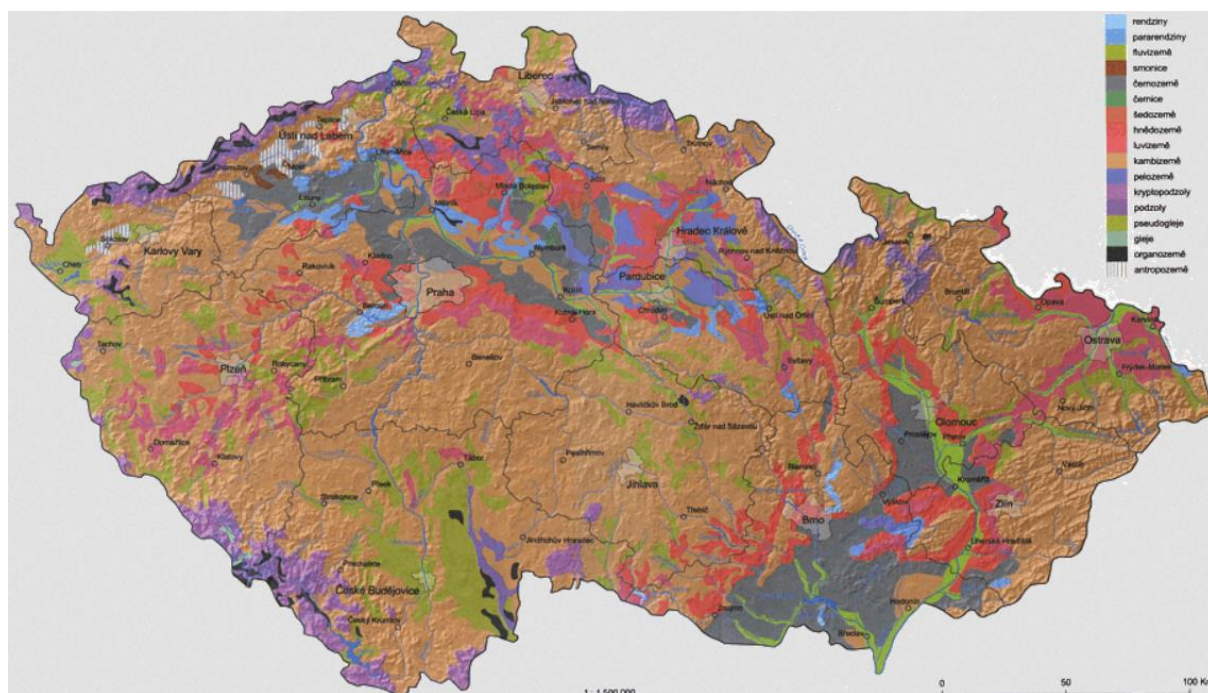
### **Zemědělský půdní fond**

Celková výměra půdního fondu ČR je 7 887 tis. ha. Celková výměra zemědělského půdního fondu (ZPF) ČR k 31. 12. 2017 činí 4 205 tis. ha. Podíl zemědělské půdy (z. p.) představuje

53,3 % celkové rozlohy půdního fondu ČR, z toho orná půda je na 37,5 % celkové výměry půdního fondu.

Procento zornění se v průběhu posledních deseti let jen velmi pozvolna snížilo, a to ze 71,6 % v roce 2005 na 70,4 % v roce 2017. Kvalita zemědělského půdního fondu je měřena na základě bonitace zemědělského půdního fondu. Přibližně 9 % zemědělské půdy jsou velmi až vysoce produkční, 11 % jsou středně produkční, 48 % jsou méně až velmi málo produkční a až 32 % představují produkčně málo významné až nevýznamné půdy.

V České republice je určitou formou vodní eroze potenciálně ohroženo 54 % zemědělské půdy, nejohroženější půdy erozí jsou na 18 % území ČR.



**Obrázek 8** Mapa půdních typů ČR.

Zdroj: [https://www.mzp.cz/cz/pudni\\_mapy](https://www.mzp.cz/cz/pudni_mapy)

Na území ČR je potenciálně ohroženo 56,7 % zemědělské půdy vodní erozí, z toho 17,8 % erozí extrémní. Větrnou erozí je ohroženo 18,4 % zemědělské půdy. Rámcový způsob hospodaření, zabraňující další erozi půdy, je doporučen u 53,8 % hodnocené výměry zemědělské půdy. Na zbylé ploše zemědělské půdy (46,2 %) lze hospodařit bez omezení.

Větrná eroze působí na zemědělskou půdu podobně jako vodní eroze a její příčiny jsou také podobné (nadměrná velikost pozemků s jedním druhem plodiny, chybějící větrolamy – aleje, remízy atd.). Vzhledem k současnému trendu hospodaření lze předpokládat, že do budoucna bude nebezpečí větrné eroze vzrůstat. Větrnou erozí bylo v roce 2018 potenciálně ohroženo 18,4 % zemědělské půdy a z toho 3,2 % představovaly půdy nejohroženější, které se nacházejí zejména na jižní Moravě a v Polabí. Do kategorie půd bez ohrožení patřilo 74,5 % plochy zemědělské půdy.

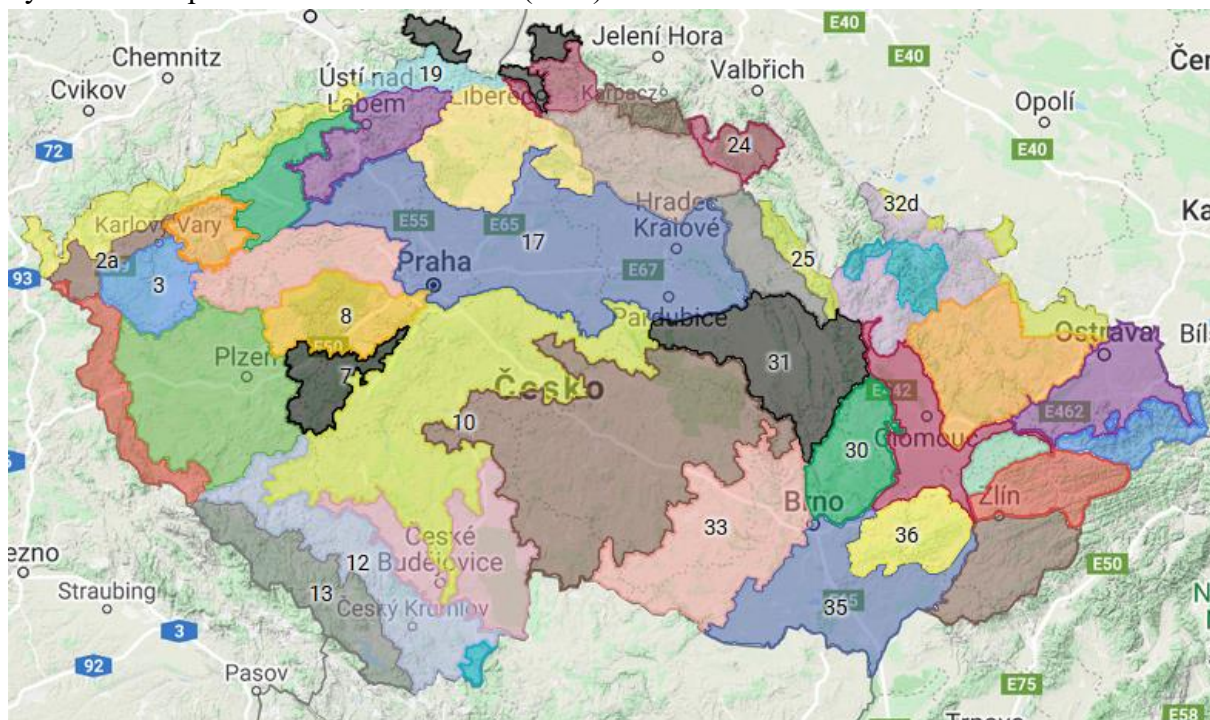
### Pozemky určené k plnění funkcí lesa

V roce 2018 se plocha pozemků určených k plnění funkcí lesa v ČR meziročně zvýšila o 1733 ha na celkových 2,67 mil ha. Lesnatost v ČR (podíl lesních pozemků na celkové rozloze země) dosahuje 34,1 %. Pro srovnání – lesy pokrývají 43 % plochy EU.

Dle zákona o lesích č.289/1995 Sb. lesích v platném znění jsou definovány tyto kategorie lesů:

- Lesy ochranné – vysokohorské lesy
- Lesy zvláštního určení – v pásmech hygienické ochrany vodních zdrojů
- Lesy hospodářské
- Lesy pod vlivem imisí – 4 pásma ohrožení, stanovuje ministerstvo právním předpisem

Na základě geologických, klimatických, orografických a fytogeografických podmínek je v ČR vymezeno 41 přírodních lesních oblastí (PLO).



Obrázek 9 Mapa přírodních lesních oblastí.

Zdroj: <http://www.uhul.cz> (2020)

## 2.7. Geologie, horninové prostředí a přírodní zdroje

Území ČR je z regionálně geologického hlediska tvořeno dvěma velkými celky s výrazně odlišnou geologickou minulostí – Čechy a většina Moravy a Slezska jsou součástí Českého masivu, východní část Moravy a Slezska patří vnější okrajové části Západních Karpat.

Český masiv je zbytkem rozsáhlého variského neboli hercynského orogénu (pásemné pohoří – horstvo), který byl vyvrátněn při variské (= hercynské) orogenezi hlavně v intervalu mezi 380 – 300 miliony let před současností, to znamená v době od středního devonu do svrchního karbonu. Podle teorie deskové tektoniky byla příčinou vzniku horstva srážka (kolize) desek zemské kůry - staré pevniny Gondwany na jihu a Severoatlantského kontinentu (= Laurussie) na severu.



Původně souvislá pásma variského horstva (variscidy = hercynidy) byla již při svém vzniku i později porušována zlomy v zemské kůře a snižována účinky eroze. Dnes proto vystupují na povrch jen jejich vzájemně izolované zbytky, oddělované pokryvy mladších uloženin.

Karpatská soustava je regionálně-geologickým celkem mnohem mladším než Český masiv. Byla zformována teprve procesy alpinského vrásnění, hlavně v intervalu posledního sta milionů let od svrchní křídý do terciéru. Také zde byly určujícím faktorem pohyby litosférických desek, tedy desek zemské kůry, které se pohybovaly spolu se svrchní částí zemského pláště. Hlavní roli zde sehrála kolize jižnější africké desky s varisky konsolidovanou severnější deskou Evropy.

Na naše území zasahuje jen malý úsek vnější části Západních Karpat, tvořený příkrovy mezozoických a terciérních hornin, takzvané flyšové Karpaty. Ke karpatské oblasti klademe i mořské a sladkovodní uloženiny, které se zachovaly buď v předpolí v takzvané karpatské předhlubni, nebo uvnitř tektonicky pokleslých částí horstva (Vídeňská pánev). Mezi hlavní celky karpatské části našeho území je flyšové pásmo, které tvoří tektonicky definované jednotky s charakteristickou příkrovovou stavbou, vyznačené převahou flyšové sedimentace (tj. rytmického střídání písčitých a jílovitých sedimentů) mezozoického a terciérního stáří. (TU - VŠB, 2019).

### **Těžba nerostných surovin**

Těžba surovin a průmysl patří mezi pilíře ekonomiky ČR, dohromady zajišťují zhruba třetinu hrubého domácího produktu. Mají ovšem také značný vliv na životní prostředí, neboť narušují krajinný ráz, mění přírodní stanoviště rostlin a živočichů a zhoršují kvalitu ovzduší, povrchových i podzemních vod.

Těžba surovin má v ČR dlouhodobou tradici a předurčuje průmyslové zaměření země. Těžební činnost v ČR postupně klesá, čímž se snižují i její dopady na životní prostředí. V roce 2000 činila celková těžba nerostných surovin 161,3 mil. tun, v roce 2017 již jen 121,3 mil. tun. V největším objemu se v ČR těží stavební suroviny (59,8 mil. tun v roce 2017), přičemž vývoj jejich těžby je úzce spjat s vývojem stavební výroby. Z energetických surovin je v ČR strategicky významná těžba hnědého a černého uhlí (dohromady 44,2 mil. tun v roce 2017). Těžba hnědého uhlí pokrývá domácí spotřebu a částečně je určena i k vývozu.

Z nerudných surovin (17,2 mil. tun v roce 2017) se v ČR těží v největších objemech vápence a cementářské suroviny. Po ukončení těžební činnosti se těžební ložiska postupně rekultivují a rozloha ploch ovlivněných těžbou se tak snižuje. V roce 2017 bylo v ČR evidováno 475 km<sup>2</sup> ploch s těžbou (v roce 2001 825 km<sup>2</sup>), 73 km<sup>2</sup> rozpracovaných rekultivací a 5,8 km<sup>2</sup> ploch, které byly v daném roce ukončeny (CENIA, 2018).

## **2.8. Staré ekologické zátěže**

Přírůstková databáze SEKM v roce 2018 obsahovala 4 967 lokalit. V územně analytických podkladech, které jsou určeny pro územní plánování, bylo v roce 2018 evidováno 9 347 kontaminovaných a potenciálně kontaminovaných lokalit. Za období 2010–2018 byly při

nápravných opatřeních evidovaných v SEKM ukončeny sanace 369 lokalit starých ekologických zátěží a dalších 62 nápravných opatření bylo ukončeno v nevyhovujícím stavu.

## **2.9. Ochrana přírody a krajiny**

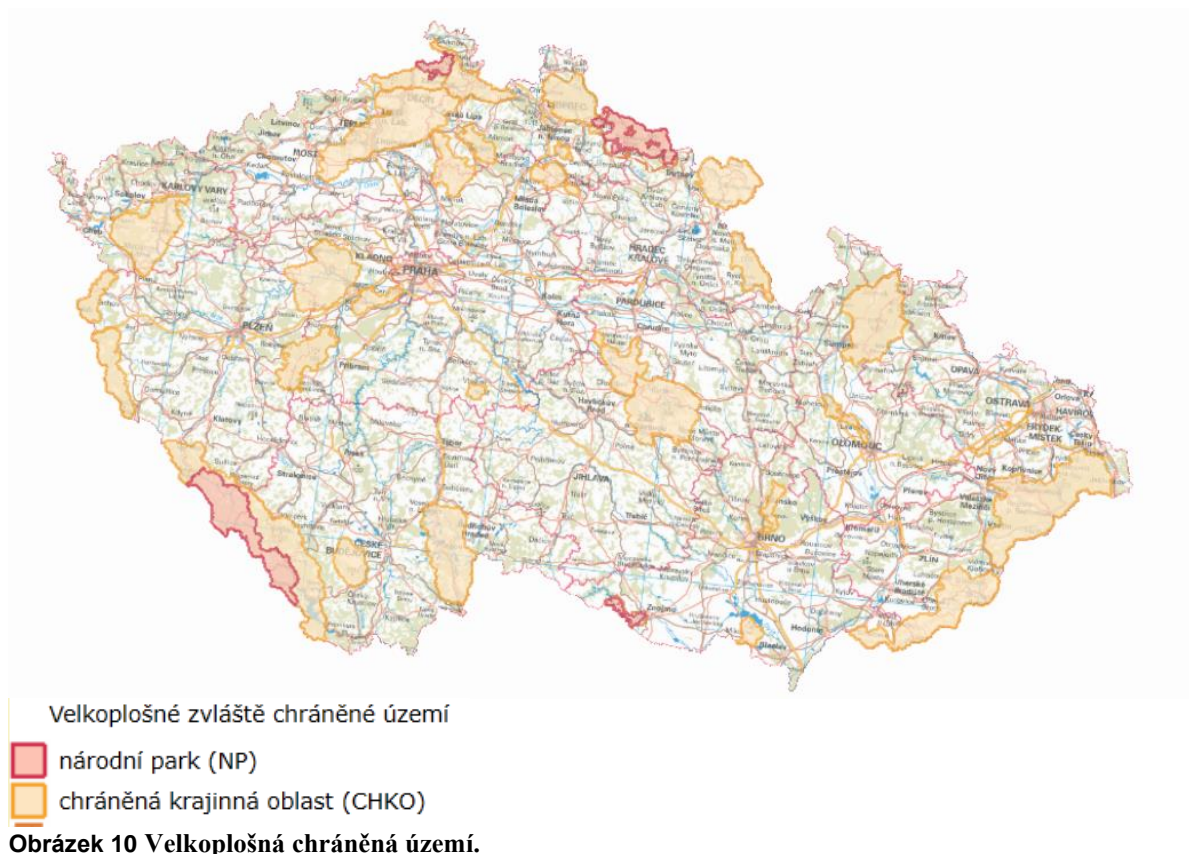
Celkem bylo v roce 2018 chráněno prostřednictvím zvláště chráněných území 17,2 % území ČR, prostřednictvím soustavy Natura 2000 bylo chráněno 14,1 % území ČR. Meziročně došlo k mírnému nárůstu v rozloze maloplošných zvláště chráněných území. Přestože dle červených seznamů z roku 2017 došlo k celkovému poklesu počtu ohrožených druhů v ČR, v případě obojživelníků se situace naopak zhoršila. V roce 2018 bylo realizováno 8 záchranných programů pro vybrané ohrožené druhy. V ČR je za invazní druhy považováno 61 druhů rostlin a 113 druhů živočichů. Na seznamu invazních nepůvodních druhů s významným dopadem na EU (platném i pro ČR) je zařazeno celkem 49 druhů.

### **Zvláště chráněná území**

V roce 2018 se na území ČR nacházelo 30 velkoplošných zvláště chráněných území. Konkrétně se jednalo o 4 národní parky o celkové rozloze 119,1 tis. ha (1,5 % rozlohy ČR) a 26 chráněných krajinných oblastí o celkové rozloze 1137,5 tis. ha (14,4 % rozlohy ČR). Většina velkoplošných zvláště chráněných území se nacházela v příhraničních oblastech ČR se specifickými podmínkami.

Počet maloplošných zvláště chráněných území vzrostl meziročně od roku 2017 o 9 na celkových 2 609. Jejich celková rozloha meziročně velmi mírně vzrostla, a to ze 111,0 tis. ha na 111,8 tis. ha. Maloplošná zvláště chráněná území v roce 2018 čítala 109 národních přírodních rezervací (stejně v roce 2017) o celkové rozloze 29,5 tis. ha, 126 národních přírodních památek (124 v roce 2017) o celkové rozloze 6,6 tis. ha, 812 přírodních rezervací (810 v roce 2017) o rozloze 43,0 tis. ha a 1 562 přírodních památek (1 557 v roce 2017) o celkové rozloze 32,7 tis. ha.

Celková plocha zvláště chráněných území (bez započtení překryvů velkoplošných a maloplošných zvláště chráněných území) v roce 2018 zaujímala 1 320,2 tis. ha (16,7 % území ČR), z toho téměř třetina leží ve velkoplošných zvláště chráněných územích (NP či CHKO).



Zdroj: [http://webgis.nature.cz/\(2020\)](http://webgis.nature.cz/(2020))

### NATURA 2000

Na základě směrnice o ptácích jsou vyhlášovány ptačí oblasti (PO) za účelem ochrany ptáků a podle směrnice o stanovištích jsou vyhlášovány evropsky významné lokality (EVL) za účelem ochrany přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Dohromady ptačí oblasti a evropsky významné lokality tvoří soustavu chráněných území Natura 2000. EVL a PO se mohou vzájemně překrývat, dohromady tvoří soustavu Natura 2000, která zaujímá 14 % území ČR o ploše 1 114 959 ha.

**Tabulka 7 Tabulka počtu lokalit NATURA 2000.**

Typ území Natura 2000	Počet v ČR	Výměra v ČR (ha)	Podíl na území ČR v %
Ptačí oblasti	41	703 437	8,91
Evropsky významné lokality	1 113	795 241	10,08

Pozn. k tabulce: Údaje platné k 29. 2. 2020. Zdroj: DRÚSOP



Obrázek 11 Mapa ptačích oblastí a evropsky významných lokalit.

Zdroj: <http://webgis.nature.cz/>(2020)

### Fragmentace krajiny

Proces fragmentace krajiny v ČR pokračuje. Za období 2000–20102 klesla rozloha nefragmentované krajiny o 5,2 % a v roce 2010 tvořila 63,4 % celkové rozlohy ČR. V ČR navíc neexistuje efektivní systém monitoringu funkčnosti migračních objektů.

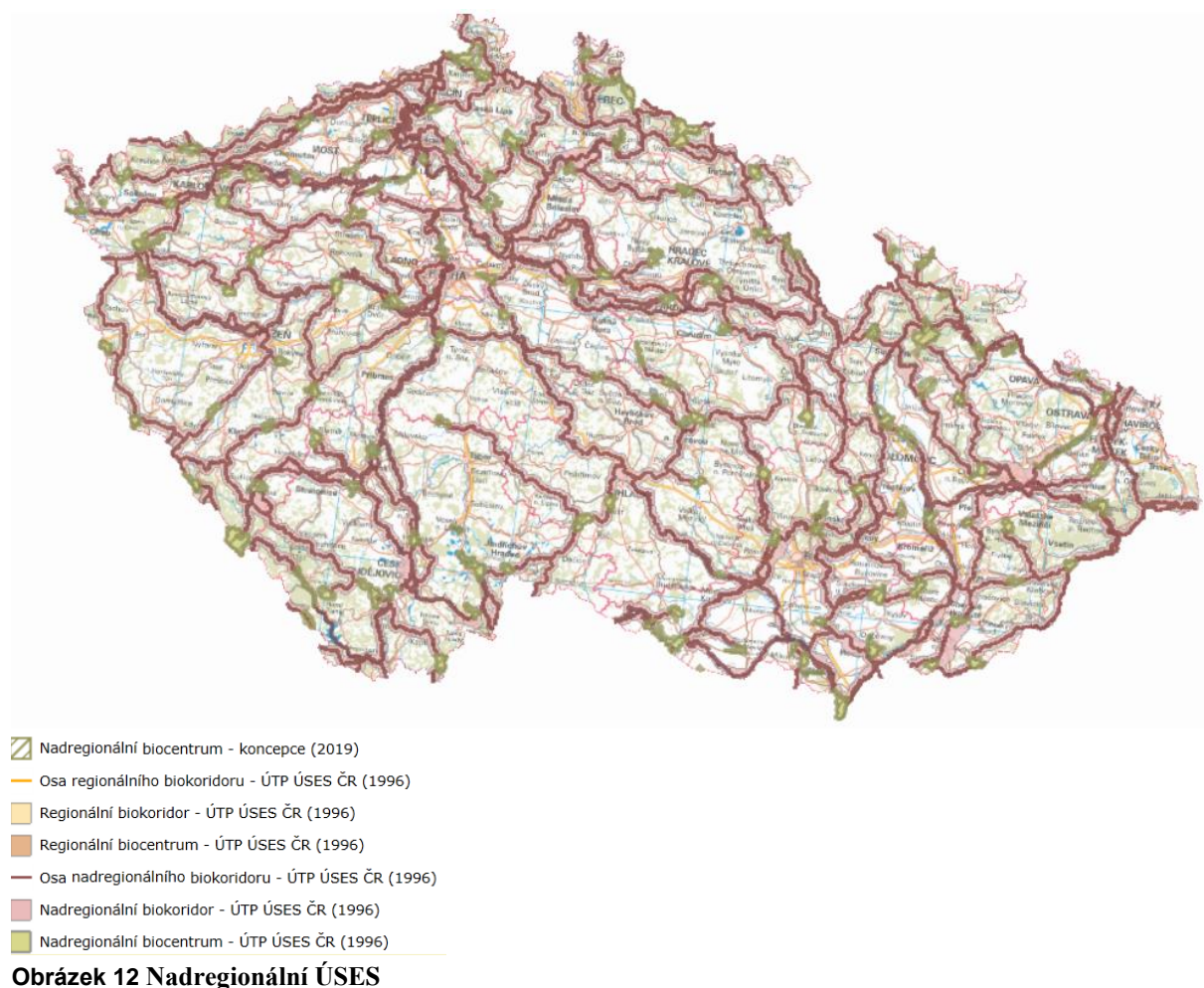
Klesá také podíl přírodních biotopů na ploše katastrálního území, v roce 2018 představoval tento podíl 13,2 %. Na vodních tocích v ČR je evidováno více než 6 600 příčných objektů vyšších než 1 m a v roce 2018 bylo evidováno 758 jezů, které mohou nepříznivě ovlivňovat vodní ekosystémy.

Nejvyšší fragmentace krajiny v rámci ČR je zaznamenána v krajích Středočeském, Jihomoravském a Moravskoslezském, které patří současně mezi kraje s nejvyšším úbytkem nefragmentovaných ploch za období 2005–2010. Vysoký nárůst fragmentace je způsoben rozšiřováním zastavěných ploch v důsledku pokračující urbanizace území, zejména městských aglomerací, a v důsledku rozvoje dopravní infrastruktury, zahrnující zejména výstavbu městských okruhů, rychlostních a dálničních komunikací. Naopak mezi kraje s nejvyšší rozlohou nefragmentovaných ploch se řadí Plzeňský kraj a Jihočeský kraj, kde je vlivem členitějšího reliéfu a větší plochy velkoplošných chráněných území nižší hustota osídlení, a tím i nižší potřeba dopravní obslužnosti.

### Územní systém ekologické stability (USES)

Územní systém ekologické stability, dle zákona č.114/1992 Sb. v platném znění, v krajině tvoří soubor funkčně propojených ekosystémů, ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě

blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory.



**Obrázek 12 Nadregionální ÚSES**

Zdroj: [http://webgis.nature.cz/\(2020\)](http://webgis.nature.cz/(2020))

## Významné krajinné prvky (VKP)

Významné krajinné prvky jsou ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny, které jsou zákonem chráněny před jejich ničením a poškozováním (jedná se o lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy, ale i vybrané charakteristické antropogenní prvky krajiny (nádrže)).

Dále jsou jimi jiné části krajiny, které jako významný krajinný prvek zaregistruje orgán ochrany přírody, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

VKP prohlášené zákonem zaujímají v současné době v České republice plochu přibližně 30 337 km<sup>2</sup>, z toho VKP lesy tvoří 28 640 km<sup>2</sup> (cca 37 % rozlohy státu), vodní toky a jejich nivy 1 000 km<sup>2</sup> (cca 1,3 % rozlohy státu), rašeliniště 193 km<sup>2</sup> (cca 0,2 % rozlohy státu), jezera a rybníky 500 km<sup>2</sup> (cca 0,65 % rozlohy státu).

## **Krajinný ráz**

K ochraně krajinného rázu je určen §12 zák. č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a je nástrojem orgánů ochrany přírody, jak regulovat či ovlivňovat výstavbu a využití území nejenom ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině. V současné době je v ČR zřízeno k ochraně krajinného rázu 153 přírodních parků.

### **2.10. Kulturní a archeologické památky**

Kulturně, historicky, urbanisticky a architektonicky cenná historická jádra měst a vesnic jsou legislativně chráněna zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, jejich prohlášením za městské nebo vesnické památkové rezervace a zóny s ochrannými pásmy a stanovením základních podmínek ochrany a péče o jejich kulturní, urbanistické, architektonické, umělecké a estetické hodnoty.

Na území České republiky se nachází více než 600 památkově chráněných území, přičemž více než 100 je památkových rezervací, ostatní jsou památkové zóny. Tato památkově chráněná území představují homogenní soubory charakterizující českou kulturní krajinu vzniklou stavební činností našich předků. Jedná se o území měst, vesnic nebo o krajinářskou stavební činnost (např. Zahrádecko na Českolipsku, Mikulov, Josefov, Kuks, Třebíz nebo Zubrnice).

Jednotlivých kulturních památek případně souborů je na území České republiky více než 40 000. Zastoupeny jsou jak komplexy např. hradů, zámků, klášterů, kostelů, průmyslových areálů, technických staveb nebo hospodářských usedlostí, tak drobné stavby kapliček, božích muk, soch nebo křížků, které jsou významnými krajinotvornými prvky. Z celkového počtu kulturních památek je více než 350 nařízením vlády prohlášeno za národní kulturní památky. Národní kulturní památky jsou jak movité (např. České korunovační klenoty, Pasionál abatyšské Kunhuty, Třebechovický betlém nebo soubor automobilů Tatra) tak nemovité (např. Pražský hrad, Břevnovský klášter, Vyšehrad, mincovna v Jáchymově, Rožmberská rybníční soustava, vodní mlýn v Hoslovicích, železárna Stará huť v Adamově, paleolitické sídliště Dolní Věstonice, lázeňská kolonáda v Mariánských Lázních nebo televizní vysílač Ještěd v Liberci), a představují zcela unikátní předměty nebo soubory z nejrůznějších oborů lidské činnosti a z nejrůznějších období, neodmyslitelně spjaté s historií a vývojem Českého státu.

Zvláštní postavení má 14 souborů architektonického dědictví České republiky, které byly zařazeny na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO a představují tak evropské kulturní dědictví. Jedná se jak o plošně chráněná území (Praha – historické centrum, Český Krumlov – historické centrum, Telč – historické centrum, Kutná Hora – historické centrum s Chrámem sv. Barbory a katedrálou Nanebevzetí Panny Marie v Sedlci, Lednicko-valtický areál, Holašovice – vesnická rezervace, Třebíč – židovská čtvrť a bazilika sv. Prokopa a Krušnohoří/Erzgebirge – hornická kulturní krajina), tak o jednotlivé kulturní statky (Žďár nad Sázavou – Poutní kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené Hoře, Kroměříž – zahrady a zámek, Litomyšl – zámek a zámecký areál, Olomouc – Sloup Nejsvětější Trojice, Brno – vila Tugendhat, Národní hřebčín Kladruby nad Labem – stáje a zámek).

V České republice je v současné době vyhlášeno 25 krajinných památkových zón, z toho 6 je součástí památek zapsaných na Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO.

Jedná se o tyto krajinné památkové zóny:

### **Jihočeský kraj**

- Novohradsko
- Římovsko
- Čimelicko-Rakovicko
- Orlicko
- Libějovicko-Lomecko

### **Jihomoravský kraj**

- Bojiště bitvy u Slavkova
- Lednicko-Valtický areál (zapsaný na seznam Světového dědictví)
- Vranovsko-Bítovsko

### **Karlovarský kraj**

- Hornická kulturní krajina Abertamy-Horní Blatná-Boží Dar (zapsaná na seznam Světového dědictví)
- Hornická kulturní krajina Jáchymov (zapsaná na seznam Světového dědictví)
- Bečovsko
- Valečsko

### **Kraj Vysočina**

- Náměšťsko

### **Královéhradecký kraj**

- Území bojiště u Hradce Králové

### **Liberecký kraj**

- Lembersko
- Zahrádecko

### **Pardubický kraj**

- Slatiňansko-Slavicko
- Kladrubské Polabí (zapsané na seznam Světového dědictví)

### **Plzeňský kraj**

- Chudenicko
- Plasko

### **Středočeský kraj**

- Osovsko

- Žehušicko

## Ústecký kraj

- Hornická kulturní krajina Háj-Kovářská-Mědník (zapsaná na seznam Světového dědictví)

- Hornická kulturní krajina Krupka (zapsaná na seznam Světového dědictví)

- Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova

Pozn. v případě níže uvedených památkových rezervací se jedná o kombinaci sídla a krajiny. Tato chráněná území pod názvem Západočeský lázeňský trojúhelník podala návrh na zapsání na seznam Světového dědictví.:

- Památková rezervace Mariánské Lázně a Valy s lázeňskou kulturní krajinou

- Památková rezervace Františkovy Lázně a Cheb s lázeňskou kulturní krajinou

- Památková rezervace Karlovy Vary s lázeňskou kulturní krajinou

V souladu s památkovým zákonem č. 20/1987 Sb. v platném znění jsou v ČR chráněny kulturní památky, národní kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny. Některé z těchto památek mají vyhlášeno ochranné pásmo v souladu s §17 památkového zákona.

## Archeologie

Archeologickým nálezem je věc (soubor věcí), která je dokladem nebo pozůstatkem života člověka a jeho činnosti od počátku jeho vývoje do novověku a zachovala se zpravidla pod zemí. Archeologický nález nebo naleziště může, ale nemusí být kulturní památkou. Celá Česká republika je považována za území s archeologickými nálezy (dále jen „UAN“), které je podle stavu poznání rozděleno do 4 kategorií. I. kategorie – území s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů; II. kategorie – území, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51 – 100% (sem patří všechny sídelní útvary a obce s první písemnou zmínkou již ve středověku, kterých je převážná většina, území v těsné blízkosti ÚAN I. atd.); III. kategorie – území, které mohlo být osídleno či jinak využíváno člověkem, ale výskyt archeologických nálezů nebyl dosud pozitivně prokázán, pravděpodobnost výskytu je 50% (prakticky při každé stavbě na tomto území může dojít k objevení nové, dosud neznámé lokality); IV. kategorie – území, kde není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (vytěžené a archeologicky zkoumané plochy). Informace o UAN a jeho zařazení do příslušné kategorie poskytuje informační systém Státní archeologický seznam ČR (SAS), spravovaný Národním památkovým ústavem.

### 2.11. Hlukové poměry

Hygienické limity hluku jsou stanoveny nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Z hlediska ochrany obyvatel jsou zásadní hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, jak jsou udány v nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.



Ministerstvo dopravy podle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, zpracovává akční plány ke snížení hluku hlavních pozemních komunikací, železničních tratí a hlavních letišť.

Akční plány jsou výstupem strategického hlukového mapování. Strategické hlukové mapy Ministerstvo zdravotnictví pořizuje v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Strategické hlukové mapování (SHM) se provádí jedenkrát za pět let, dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. V roce 2017 došlo oproti roku 2012 (2. kolo SHM) ke změně metodiky. 3. kolo zpracování SHM proběhlo v letech 2013–2017 a bylo definováno následujícími kritérii:

- úseky hlavních pozemních komunikací, po kterých projede více než 3 000 000 vozidel za rok
- úseky hlavních železničních tratí, po kterých projede více než 30 000 vlaků za rok
- hlavní letiště s více jak 50 000 vzlety a přistání za rok
- aglomerace, které určí členský stát

Mezní hodnoty hlukových ukazatelů pro účely strategického hlukového mapování v ČR jsou dány vyhláškou č. 315/2018 Sb., o strategickém hlukovém mapování, jejich výši ukazuje následující tabulka:

**Tabulka 8 Mezní hodnoty hlukových ukazatelů.**

Zdroj hluku	$L_{dvn}$ [dB]	$L_n$ [dB]
Silniční doprava	70	60
Železniční doprava	70	65
Letecká doprava	60	50

Počty obyvatel zasažených vysokými hladinami hluku ( $L_{dvn} > 55$  dB a  $L_n > 50$  dB) v časovém vývoji ukazuje následující tabulka.

**Tabulka 9 Počet lidí vystavených vysoké hladině hluku.**

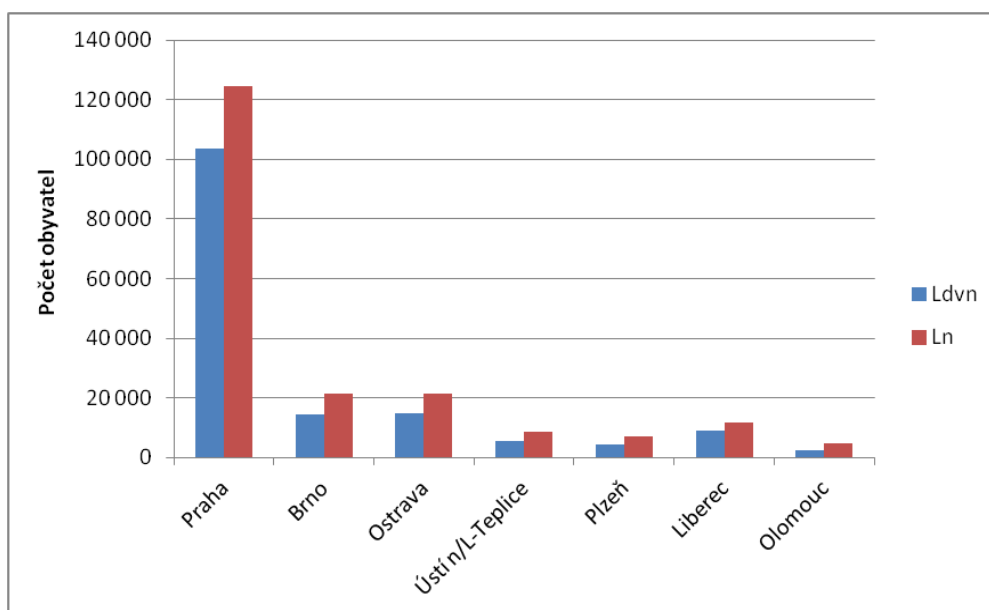
Zdroj hluku	$L_{dvn}$ [dB]			$L_n$ [dB]		
	2007	2012	2017	2007	2012	2017
Silniční doprava	2 287 900	2 735 300	2 493 400	1 431 300	1 654 900	1 488 200
Železniční doprava	232 000	197 000	268 500	175 200	157 800	207 700
Letecká doprava	7 200	11 300	20 000	2 400	4 200	20 000

\* $L_{dvn} \geq 55$  dB,  $L_n \geq 50$  dB

Zdroj: <https://www.eea.europa.eu>

Z uvedených dat vyplývá, že hluková zátěž v ČR je způsobena zejména silniční dopravou, u které došlo v roce 2017 oproti r. 2012 k mírnému snížení počtu osob zasažených vysokými hladinami hluku. U železniční a letecké dopravy, které mají spíše lokální charakter, však nastal ve stejném období nárůstu počtu zasažených obyvatel.

Vyšší hlukové zátěži z dopravy jsou vystaveny především městské aglomerace. V rámci SHM byly sledovány aglomerace: Praha, Brno, Ostrava, Ústí n/L – Teplice, Plzeň, Liberec a Olomouc. V aglomeraci Praha a Liberec bylo k roku 2017 zaznamenáno zvýšení počtu osob obtěžovaných hlukem, a to jednak změnou metodiky mapování, ale i vlivem nárůstu silniční dopravy. V ostatních aglomeracích došlo k poklesu, nejvyšší pokles zaznamenala aglomerace Plzeň, kde došlo k odvedení tranzitní dopravy z území města. Nejvyšší počet obyvatel vystavených nadlimitním hodnotám hluku ze silniční dopravy a letecké dopravy v roce 2017 byl zaznamenán v Praze. Nejvyšší hlukovou zátěží nadlimitních hodnot ze železniční dopravy byly zatíženy osoby z aglomerací Ústí n/L – Teplice (Cenia, 2020a,b). Počet osob zasažených hlukem ze silniční dopravy nad mezní hranicí pro celodenní a noční hluk ukazuje obrázek 14.



\*mezní hodnoty dle tabulky 7

**Obrázek 13** Počet obyvatel exponovaných celodennímu a nočnímu hluku ze silniční dopravy nad mezní hodnoty pro aglomerace v roce 2017.

Zdroj: Cenia (2020b)

Počet osob, žijících v městských aglomeracích a exponovaných zvýšeným hladinám hluku ( $L_{dvn} \geq 55$  dB,  $L_n \geq 50$  dB) je patrný z obrázku 13.

**Tabulka 10** Počet lidí v aglomeracích vystavených vysoké hladině hluku v roce 2017.

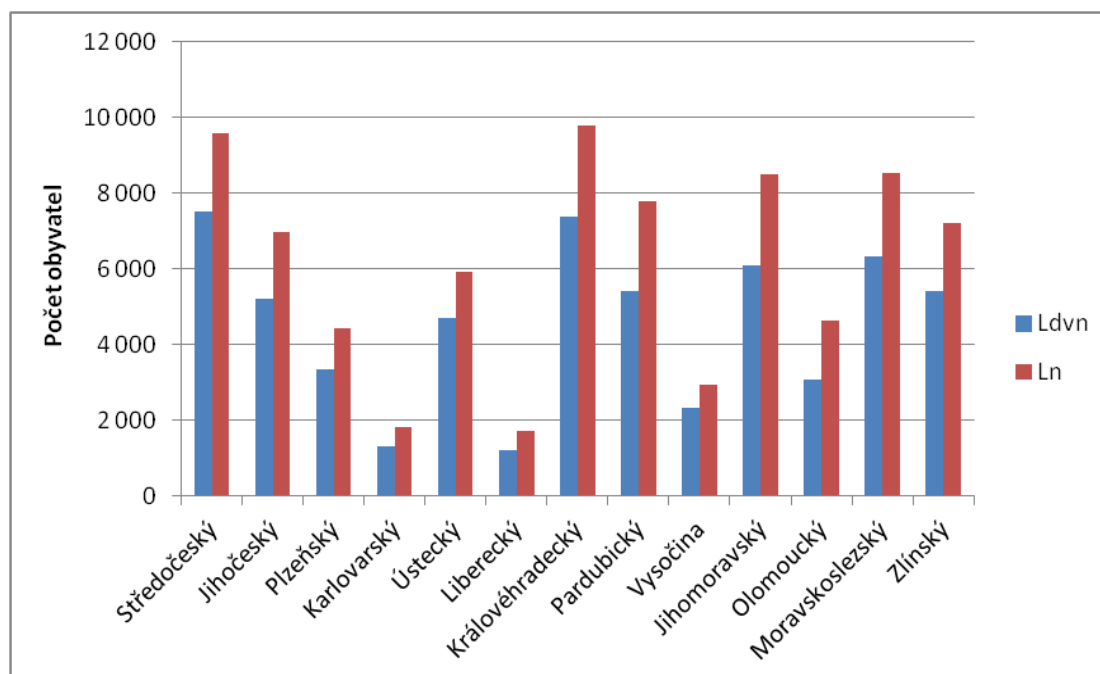
Zdroj hluku	$L_{dvn}$ [dB]	$L_n$ [dB]
Silniční doprava	1 767 700	1 052 200
Železniční doprava	75 800	53 100
Letecká doprava	9 500	3 900

\* $L_{dvn} \geq 55$  dB,  $L_n \geq 50$  dB

Zdroj: <https://www.eea.europa.eu>

Graf na následujícím obrázku ukazuje počet obyvatel exponovaných celodennímu a nočnímu hluku ze silniční dopravy nad mezní hodnotu mimo aglomerace dle krajů ČR. Nejvyšší počet obyvatel ovlivňovaných hlukem je ve Středočeském kraji (7,5 tis.) a Královéhradeckém kraji (7,4 tis.). Ve většině krajů došlo k poklesu hlukové expozice k roku 2017, nejvíce v kraji

Karlovarském (o 65 %). Nárůst byl zaznamenán pouze ve dvou krajích – kraji Moravskoslezském (o 24 %) a Jihomoravském (23 %), kde došlo k otevření nových úseků D1. Hlukovou zátěží nad limitní hodnotu ze železniční dopravy mimo aglomerace byly nejvíce zasaženy kraje Středočeský, Pardubický a Ústecký (Cenia 2020b).



\*mezní hodnoty dle tabulky 7

**Obrázek 14** Počet obyvatel exponovaných celodennímu a nočnímu hluku ze silniční dopravy nad mezní hodnotu v roce 2017.

Zdroj: Cenia (2020b)

Počet osob, žijících mimo městské aglomerace a exponovaných zvýšeným hladinám hluku ( $L_{dvn} \geq 55 \text{ dB}$ ,  $L_n \geq 50 \text{ dB}$ ) je patrný z obrázku 14.

**Tabulka 11** Počet lidí mimo aglomerace vystavených vysoké hladině hluku v roce 2017.

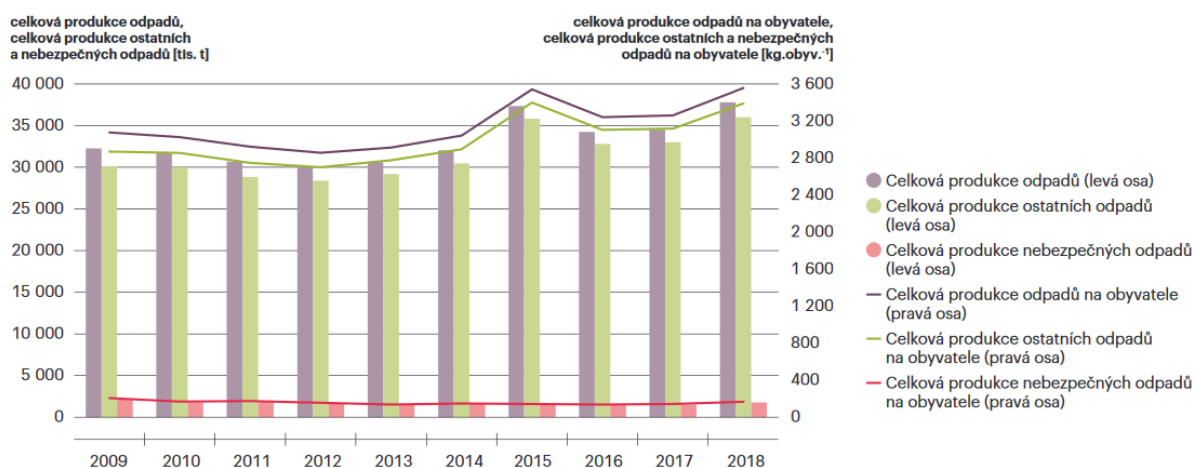
Zdroj hluku	$L_{dvn}[\text{dB}]$	$L_n[\text{dB}]$
Silniční doprava	725 700	436 000
Železniční doprava	192 700	154 600
Letecká doprava	10 500	16 100

\* $L_{dvn} \geq 55 \text{ dB}$ ,  $L_n \geq 50 \text{ dB}$

Zdroj: <https://www.eea.europa.eu>

## 2.12. Odpady

Celková produkce odpadů v období mezi lety 2017 a 2018 meziročně stoupla o 9,5 % na 37 784,8 tis. t. Od roku 2009 tak došlo k jejímu 17,1% navýšení.



**Obrázek 15** Celková produkce odpadů, celková produkce ostatních a nebezpečných odpadů v ČR [tis. t], celková produkce odpadů na obyvatele, celková produkce ostatních a nebezpečných odpadů na obyvatele v ČR [kg.obyv.⁻¹], 2009–2018

Zdroj: Zpráva o životním prostředí České republiky, 2018

Celková produkce odpadů (součet celkové produkce ostatních a nebezpečných odpadů) v období 2017–2018 stoupla o 9,5 % na hodnotu 37 784,8 tis. t. Od roku 2009 tak došlo k jejímu 17,1% navýšení.

Důležitým ukazatelem je i celková produkce odpadů na obyvatele, jež v roce 2018 činila 3 555,7 kg.obyv.⁻¹. V období let 2009–2018 došlo ke zvýšení hodnoty tohoto ukazatele o 480,2 kg.obyv.⁻¹, přičemž meziročně 2017–2018 vzrostla o 296,6 kg.obyv.⁻¹.

Hodnota indikátoru je ovlivňována několika faktory. Nejvíce se v ní odráží stavební činnost plynoucí ze státních zakázek (Graf 2), neboť 62,7 % vyprodukovaných odpadů pochází ze stavebnictví (skupina č. 17 Katalogu odpadů). Produkce této skupiny odpadů v průběhu roku 2018 stoupla především v souvislosti s investicemi do modernizace a výstavby dopravní infrastruktury (silniční i železniční).

Na celkové produkci odpadů se významnou měrou (95,3 % v roce 2018) podílí celková produkce ostatních odpadů. Ta je ovlivňována převážně produkcí stavebních a demoličních odpadů. Od roku 2009 vzrostla celková produkce ostatních odpadů o 19,6 % na hodnotu 36 016,9 tis. t a meziročně 2017–2018 se zvýšila o 9,1 %. Celková produkce ostatních odpadů na obyvatele od roku 2009 stoupla o 519,8 kg.obyv.⁻¹ na 3 389,4 kg.obyv.⁻¹ v roce 2018. Meziročně 2017–2018 narostla o 272,6 kg.obyv.⁻¹. Výrazný nárůst produkce odpadů v roce 2015 a rovněž v roce 2018 souvisel především s investicemi do modernizace a výstavby dopravní infrastruktury (silniční i železniční). Snížení produkce odpadů je v souladu s principy oběhového hospodářství možné předcházením jejich vzniku.

Nebezpečné odpady v roce 2018 představovaly jen 4,7 % celkové produkce všech odpadů. Avšak vzhledem ke své nebezpečnosti patří podíl celkové produkce nebezpečných odpadů na celkové produkci odpadů mezi základní ukazatele pro sledování vývoje odpadového hospodářství ČR. Hodnota tohoto podílu od roku 2009 klesla (z 6,7 %), a to i přes mírné

meziroční 2017–2018 zvýšení ze 4,4 %. Pozitivní trend je patrný i v absolutním snížení celkové produkce nebezpečných odpadů. V období 2009–2018 poklesla celková produkce nebezpečných odpadů o 18,2 % na celkových 1 768,0 tis. t, a to i přes 17,3% nárůst mezi roky 2017–2018. Celková produkce nebezpečných odpadů na obyvatele v roce 2018 činila 166,4 kg.obyv.<sup>-1</sup>, mezi lety 2009–2018 se snížila o 39,6 kg.obyv.<sup>-1</sup>, avšak v rámci posledního meziročního srovnání 2017–2018 narostla o 24,0 kg.obyv.<sup>-1</sup>. Jednoznačné vývojové trendy u produkce nebezpečných odpadů nelze popsat. Produkce nebezpečných odpadů se odvíjí zejména od stavu ekonomiky a průmyslu. Zvýšené množství vyprodukovaných nebezpečných odpadů ovlivňovaly sanace starých ekologických zátěží, které probíhaly v jednotlivých letech. Předcházet vzniku těchto odpadů je možné snížením obsahu nebezpečných látek ve výrobcích.

### **2.13. Pravděpodobný vývoj území bez provedení koncepce**

Navrhovaná koncepce a její implementace nepředstavuje přímé ani nepřímé významné ovlivnění některé složky životního prostředí na národní úrovni. Vzhledem k obecnému charakteru Dopravní politiky ČR nemají navržená opatření resp. z nich vyplývající aktivity zcela jednoznačný územní průmět. Dopravní politika deklaruje pouze zájem ČR na realizaci navrhovaných cílů, neurčuje výběr variant ani jednoznačnou lokalizaci záměrů.

Záměry, které by mohly vyplývat z implementace koncepce, budou mít vlivy lokální, resp. regionální, které nelze na této úrovni jednoznačně identifikovat, územně lokalizovat ani kvantifikovat. Vzhledem k tomu, že v ČR je v současnosti platná environmentální legislativa v souladu s evropským právním rádem, a že ČR má i v současnosti platnou Dopravní politiku, nelze předpokládat, že by v důsledku nepřijetí předkládaného dokumentu došlo k významné změně ve vývoji životního prostředí v řešeném území. Bez provedení koncepce nelze očekávat zásadní změny vývojových trendů v charakteristikách či vývojových trendech životního prostředí řešeného území.

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

Dopravní politika ČR zahrnuje území celé České republiky. Životního prostředí v ČR a trendy jeho vývoje jsou popsány v předchozí kapitole. Zde uvádíme pouze souhrnnou charakteristiku oblastí, které by mohly být uplatněním koncepce významně ovlivněny.

K významnému potenciálnímu ovlivnění životního prostředí by teoreticky mohlo dojít i v oblastech, které jsou chráněny nejčastěji z důvodu zvláště zachovalého stavu ŽP či ochrany specifických vlastností území významných pro životní prostředí. Jedná se především o území zvláště chráněných území, oblasti zhoršené kvality ovzduší (OZKO) či chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) apod.. Tyto vlivy však bude možné charakterizovat až na základě znalosti konkrétní lokalizace případných aktivit spojených s implementací Dopravní politiky.

## **Ovzduší a změna klimatu**

Doprava se podílí na změně klimatu, znečištění ovzduší. Kromě skleníkového plynu oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>), který škodí ovzduší, vzniká při každodenní dopravě mnoho dalších látek znečišťujících vzduch. Patří mezi ně zejména jemný prach (PM) a oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>). Ty jsou škodlivé nejen pro člověka a zvířata, ale také rostliny.

V této souvislosti lze tedy považovat oblasti s nejvíce zatíženým ovzduším (intravilánu měst, okolí nejzatíženějších komunikací, apod.) za území se zvláště zhoršeným stavem životního prostředí, v němž je potřeba věnovat pozornost jak potenciálně negativním, tak především možným pozitivním dopadům koncepce, která by umožnila tuto situaci zlepšit.

Charakteristika životního prostředí z hlediska emisí a imisí je popsána v kapitole 2.3, z hlediska klimatu v kapitole 2.4.

Dopravní politika bude mít potenciálně pozitivní vliv na emise CO<sub>2</sub> především prostřednictvím ovlivňování mobility v osobní a nákladní dopravě. To bude mít pozitivní dopad na plnění mezinárodních závazků ČR v oblasti ochrany klimatu.

## **Povrchové a podzemní vody**

Liniové stavby (silnice, železnice) mohou nepříznivě ovlivnit odtokové poměry v krajině, případně kvalitu a proudění podzemních vod a to zvláště jsou-li navrženy v zářezu, náspu či tunelu. Další negativní vliv se může týkat ovlivnění kvality vod (POPs, PAH, VOC, chloridy). Vodní dopravní cesty (průplav, plavební komory). Při eventuální realizaci může dojít k ovlivnění ochranných pásem vodních zdrojů, nepříznivému vlivu na průtoky ve vodních tocích, ovlivnění hladiny podzemních vod, nežádoucímu ovlivnění kvality povrchových vod a j. Odběry podzemních vod. Potřeba povolení k nakládání s vodami však bude mít obvykle význam pouze jednorázový a to pro období realizace dopravní infrastruktury. Vliv odběrů na množství či kvalitu podzemních nebo povrchových vod by neměl být zásadní. Nepříznivé vlivy by v důsledku realizace koncepce 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 apod.)

Zásadní vliv na vodohospodářské poměry území má řešení protipovodňových opatření. Z nich je zásadní stanovení lokalit, vhodných pro akumulaci povrchových vod (LAPV). U těchto skutečností však nepředpokládáme prakticky žádné střety s hodnocenou koncepcí.

## Ochrana přírody a krajiny

Na území ČR se nachází 2599 maloplošných chráněných území. Činnost ve zvláště chráněných územích (ZCHÚ) přírody České republiky (národní parky – NP, chráněné krajinné oblasti – CHKO, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky) upravuje zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve svém současném znění. Podle tohoto zákona je podle §16 odstavce 2 písmene b) zakázáno na území národních parků umisťovat, povolovat nebo provádět stavby, mimo staveb nevyžadujících územní rozhodnutí nebo územní souhlas a určených pro účely ochrany přírody, péče o zemědělské pozemky a lesy, turistiky, správy vodních toků, požární ochrany a záchranných prací, obrany státu, ochrany státních hranic nebo památkové ochrany. Na území první zóny chráněné krajinné oblasti je dle §26 odstavce 2 písmene a) zakázáno umisťovat a povolovat nové stavby. Podle §29 je na území národních přírodních rezervací zakázáno písmene b) povolovat a umisťovat stavby. Podle §34 je na území přírodních rezervací zakázáno písmene b) povolovat a umisťovat stavby.

Největší část území, vyloučeného z hlediska dopravní politiky (nepůjde-li o výjimku) z titulu zákona č. 114/1992 Sb. tvoří I. zóny velkoplošných zvláště chráněných území, tj. národních parků a chráněných krajinných oblastí (§§ 16, 26 zák. č. 114/1992 Sb.). Území národních parků představuje celkem rozlohu 1 185,6 km<sup>2</sup>, což činí cca 1,5% území celé ČR, zároveň se zde nachází 26 CHKO, jejich celková rozloha činí 10 556,12 km<sup>2</sup>, což je 13,2 % plochy území ČR.

Na území ČR je v současnosti vymezeno a zařazeno do evropského seznamu 1113 Evropsky významných a 41 ptačích oblastí.

Fragmentace krajiny je proces, při kterém v důsledku výstavby dopravních komunikací a další infrastruktury se krajina dělí na stále menší a menší části. Ty postupně ztrácejí schopnost plnit svou funkci jako prostoru pro existenci životaschopných populací živočichů. Tento jev označovaný jako fragmentace populací se tak stává k závažným a také velmi složitým problémem ochrany přírody a může mít v budoucnu katastrofické následky pro flóru, faunu a ekosystémy.

Kategorizace území ČR z hlediska významu pro migraci živočichů byla zpracována v rámci Metodické příručky pro zajištění průchodnosti dálničních staveb pro volně žijící živočichy (AOPK 2001) a rozděluje území ČR do 5 kategorií (I) mimořádného významu, (II) zvýšeného významu, (III) významné, (IV) méně významné, (V) nevýznamné. Na dané kategorie navazují požadavky na četnost a parametry migračních objektů v jednotlivých oblastech.

Před realizací liniových dopravních staveb je nutné provést v zájmovém území hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb.

Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině. K umisťování a povolování staveb a

k jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Ochrana krajinného rázu se týká nejen území s jeho zvýšenými hodnotami (přírodní parky), ale i ostatní krajiny. Záměry dopravní infrastruktury je třeba podrobněji posoudit z hlediska jejich vlivů na životní prostředí a dopadů do konkrétních lokalit na úrovni záměru v podobě procesu EIA.

### **Půdní fond (ZPF, PUPFL)**

Návrhy a doporučení, obsažené v Dopravní politice ČR jsou spojeny s odnětím ZPF či PUPFL a to zvláště u staveb dopravní infrastruktury. Ochrana půdního fondu patří k základním principům strategie trvale udržitelného rozvoje ČR. Z celkové plochy území ČR tvoří lesy 33,7% a jsou tak po orné půdě (38,1 %) druhou největší skupinou využití území.

Vliv dopravy na znečištění půdy lze spatřovat zejména v atmosférických depozicích perzistentních organických polutantů (POPs, PAH) typu benzo(a)pyrenu, pyrenu, fluoranthenu, fenantrenu, perylenu a dalších i v průniku solí z posypu silnic.

**Tabulka 12 Emise olova za jednotlivé druhy dopravy v t.**

	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Doprava celkem	5,6	4,8	4,9	4,9	5,0	5,0
Individuální automobilová doprava	1,9	1,8	1,9	1,9	2,0	2,0
Silniční veřejná	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Silniční nákladní	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2
Motocykly	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Zdroj: Ročenka dopravy 2019, zdroj MD

Negativní vliv nově budované infrastruktury představují nutná odnětí lesních pozemků (PUPFL), doprovázená často nežádoucí fragmentací území.

Zvýšená intenzita automobilové dopravy přináší větší nároky na údržbu komunikací v zimním období. Intenzivně chemicky ošetřované silnice jsou zdrojem chloridů, které mohou poškodit porosty v okolí silnic. Poškození je způsobeno buď kontaktně odstříkovanou solnou břečkou, nebo jemným aerosolem vířeným při průjezdu vozidel a jejich ulpíváním v korunách stromů (platí především pro jehličnany). Častěji však dochází k poškození lesa při zatékání rozbředlého a tajícího sněhu s rozpuštěnými solemi do porostů, tedy kontaminací půdy, na které dřeviny rostou. Zasolení půdy po splavení a zatékání rozpuštěných solí do porostů je hlavní příčinou následného chřadnutí dřevin.

### **Ostatní vlivy**

Z dalších významných vlivů hodnocené koncepce lze uvést zejména problematiku hluku, vibrací, spotřeby fosilních paliv, vlivů na zdraví a bezpečnost obyvatel a pod. V případě hluku přenesení jeho zdroje do volné krajiny (novostavby, obchvaty) může nepříznivě působit m.j. na faunu.



Obecně platí, že hluk z dopravy závisí na intenzitě, skladbě, rychlosti a plynulosti dopravy, dále na podélném sklonu nivelety, okolní zástavbě, konfiguraci terénu, stínění, odrazech zvuku a meteorologických podmínkách.

Nepříznivé účinky hluku na lidské zdraví jsou obecně definovány jako funkční změny organismu vedoucí ke kardiovaskulárnímu onemocnění, stresu, poruchám spánku a změnám nálad. Letecký hluk má výraznější obtěžující účinek nežli hluk ze silniční dopravy a hluk ze silniční dopravy má výraznější účinek nežli hluk z dopravy železniční.

Hygienické limity hodnot hluku ve chráněném venkovním prostoru jsou určeny nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Problematika vlivu hluku na živočichy, zejména ptáky, je poměrně složitá. Dostupné studie dochází k různým výsledkům, jako limitní pro ovlivnění je udávána hladina 42 až 49 dB, případně 47 nebo 52 dB, případně je jako významná udávána i doba, po kterou hluk působí (6 resp. 12 min za hodinu). Naopak některé druhy patrně nejsou blízkostí železnice nijak ovlivněny nebo ji (patrně kvůli specifickému habitatu) i vyhledávají. Záleží tedy jednak na konkrétních druzích, jednak na místních podmínkách.

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla. Vibrace se podloží přenášejí do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky na lidský organismus. Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění (vibrací) je velmi obtížné. Vibrace v obytných budovách, kde je měříme a posuzujeme, závisí na mnoha aspektech, například: geologické poměry, vzdálenost od osy koleje a komunikace, druh, stáří kvalita a technický stav budovy, který je ve výpočtu velmi obtížné postihnout, atd. Přesné stanovení výhledových hodnot modelovým výpočtem je tedy téměř nemožné.

Při realizaci Dopravní politiky je nutné respektovat památkovou ochranu objektů dle zákona č. 20/1987 Sb. Možné negativní ovlivnění se může týkat např. historických nádražních budov, které pro dopravní funkci ztratily význam (financování údržby), sakrálních staveb ve volné krajině apod. Tento vliv je nezbytné vyhodnotit zejména ve fázi posuzování vlivů konkrétních záměrů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. Může se jednat i o průchody infrastruktury městskými / vesnickými památkovými zónami, průchod v blízkosti NKP a kolizi s dalšími územími, chráněnými podle posledně citovaného zákona.

### **Potenciální ovlivnění specifických oblastí životního prostředí provedením koncepce - shrnutí**

Vzhledem k obecnému charakteru Dopravní politiky ČR nemají navržená opatření resp. z nich vyplývající aktivity zcela jednoznačný územní průmět. Dopravní politika deklaruje pouze zájem ČR na realizaci navrhovaných cílů, neurčuje výběr variant ani jednoznačnou lokalizaci záměrů. To je úkolem řízení na podrobnější úrovni, ať už v procesu pořizování Politiky územního rozvoje, územních plánů resp. zásad územního rozvoje nebo projektové přípravy konkrétních investičních akcí. Konkrétní vlivy jednotlivých záměrů na životní prostředí budou nadále posuzovány v rámci řízení podle zvláštních předpisů (především územní řízení či

pořizování územně plánovací dokumentace) tak, jak to ukládá zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

#### **4. Veškeré současné problémy životního prostředí, které jsou významné pro koncepci, zejména vztahující se k oblastem se zvláštním významem pro životní prostředí (např. oblasti vyžadující ochranu podle zvláštních právních předpisů).**

Na základě předchozích kapitol byly stanoveny současné problémy životního prostředí, které jsou významné pro Dopravní politiku.

Náplní této kapitoly je identifikace problémů životního prostředí v území potenciálně dotčeném implementací Dopravní politiky. Vzhledem k tomu, že Dopravní politika je celostátní koncepcí, jejíž typová opatření nemají konkrétní lokalizaci v území (nemají územní průmět), není možno konkretizovat, kde se mohou vlivy koncepce konkrétně projevit.

##### **Ovzduší**

- zásadním problémem životního prostředí ČR jsou především emise z mobilních zdrojů znečištění ovzduší.
- plošné překračování platných imisních limitů pro ochranu lidského zdraví pro suspendované částice o velikosti frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>
- plošné překračování hodnot imisních limitů stanovených pro benzo(a)pyren

Navrhovaná koncepce může přispět k omezení emisí do ovzduší a ke zlepšení kvality ovzduší zejména v oblastech s překročenými imisními limity v okolí komunikací s vysokými intenzitami automobilové dopravy a aglomeracích (v aglomeraci Ostrava/Karviná/Frydek-Místek, v zónách Moravskoslezsko, Střední Morava). Míra emisní zátěže může být potenciálně pozitivně ovlivněna například v důsledku implementace typových opatření zaměřených na elektrizaci tratí (například opatření 1.3.1.3), kontrolu vozidel (například opatření 1.3.2.1), podporou alternativních energií v jednotlivých dopravních módech (například opatření 1.3.1.1 a 1.3.1.2).

##### **Klima**

- nedostatečná pozornost adaptačním mechanismům a opatřením reagujícím na klimatické změny
- variabilita množství a časového chodu srážek a extrémní projevy počasí jako důsledek změny klimatu

Posuzovaná koncepce zahrnuje opatření zaměřená na ochranu klimatu a také na adaptaci na změnu klimatu. Jedná se například o mitigační opatření a energetické úspory, alternativní energie v jednotlivých dopravních módech – specifický cíl 13.1. Návrh adaptačních opatření například opatření 1.3.6.1 a 1.3.6.2.

##### **Povrchové a podzemní vody**

- snížená retenční schopnost krajiny v důsledku využití území
- znečištění nebezpečnými látkami

- pomalé zlepšování stavu útvarů povrchových a podzemních vod
- vyšší úroveň havarijního znečištění (tranzitní doprava chemikálií)
- variabilita srážek, častější frekvence extrémních jevů (sucha, přívalové deště, povodně), jako důsledek změny klimatu
- povodňová opatření převážně technického charakteru

Posuzovaná koncepce zahrnuje opatření zaměřená na ochranu klimatu a také na adaptaci na změnu klimatu. Jedná se například o opatření 1.3.3.2.

Navrhovaná Dopravní politika znamená z hlediska kvality vody především potenciální možnost lokálního ovlivnění hydrologických poměrů v důsledku zásahu do zemské kůry výstavby zářezů, tunelových úseků apod. Tyto vlivy je třeba řešit na konkrétní projektové úrovni v rámci procesu EIA.

### **Ochrana přírody a krajiny**

- na území ČR byla přibližně třetina evropsky významných druhů živočichů a rostlin hodnocena ve stavu nepříznivém, a více než polovina evropsky významných typů přírodních stanovišť byla hodnocena ve stavu nedostatečném.
- zrychlující se nárůst urbanizovaného území a zastavěných ploch
- nízká migrační propustnost území, fragmentace, nízká ekologická stabilita krajiny.
- šíření nepůvodních, invazních druhů rostlin a živočichů
- dopad změny klimatu na biologickou rozmanitost

Ekologickou stabilitu krajiny lze hodnotit dle množství přírodních biotopů. Průměrný podíl plochy přírodních biotopů na plochu katastrálního území v rámci celé ČR činí 13,2 % (13,3 % v roce 2017 a 13,4 % v roce 2016). Území s maximálním narušením přírodních struktur se nacházejí v nejméně zemědělsky využívaných oblastech ČR a v městských aglomeracích, naopak přírodní a přírodě blízká krajina se nachází zejména v hraničních pohorích a souvisí s vymezenými ZCHÚ.

Proces fragmentace krajiny v ČR pokračuje. Za období 2000–2010 klesla rozloha nefragmentované krajiny o 5,2 % a v roce 2010 tvořila 63,4 % celkové rozlohy ČR.

Nejvyšší fragmentace krajiny v rámci ČR je zaznamenána v krajích Středočeském, Jihomoravském a Moravskoslezském, které patří současně mezi kraje s nejvyšším úbytkem nefragmentovaných ploch za období 2005–2010. Vysoký nárůst fragmentace je způsoben rozšiřováním zastavěných ploch v důsledku pokračující urbanizace území, zejména městských aglomerací, a v důsledku rozvoje dopravní infrastruktury, zahrnující zejména výstavbu městských okruhů, rychlostních a dálničních komunikací. Naopak mezi kraje s nejvyšší rozlohou nefragmentovaných ploch se řadí Plzeňský kraj a Jihočeský kraj, kde je vlivem členitějšího reliéfu a větší plochy velkoplošných chráněných území nižší hustota osídlení, a tím i nižší potřeba dopravní obslužnosti

Součástí navrhované koncepce jsou typová opatření, která mohou přispět k ochraně přírody a biodiverzity například 1.3.3.1, 1.3.3.4, 1.3.3.2.

Na strategické úrovni Dopravní politiky nelze vyhodnotit konkrétní ovlivnění přírody a krajiny resp. populací živočišných či rostlinných druhů. Je možné konstatovat, že v souvislosti s možností realizace nových dopravních staveb by potenciálně mohlo dojít k lokálnímu střetu s ekologicky významnými segmenty krajiny v podobě zvláště chráněných území, či biotopů chráněných druhů rostlin a živočichů. Konkrétní projekty v oblasti dopravy musí být podrobeny posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni EIA a hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb..

### **Půdní fond (ZPF, PUPFL)**

- dochází k významným záborům orné půdy výstavbou a rozšiřováním ostatních ploch
- zdravotní stav lesních porostů, vyjádřený mírou defoliace, je dlouhodobě neuspokojivý a je výsledkem dlouhodobé imisní zátěže
- nízká retence půdy
- kvalita zemědělské půdy se nezlepšuje, obsahy rizikových látek (např. PAH, DDT) stále překračují přípustné limity, příčinou je zejména residuální znečištění z minulosti.

V letech 2000–2018 bylo v ČR zabráno při výstavbě dopravních komunikací přibližně 5 221 ha zemědělské půdy a přibližně 495 ha lesní půdy. K nejvýznamnějšímu úbytku zemědělské půdy v tomto období došlo ve Středočeském (1 171,1 ha) a Karlovarském (875,8 ha) kraji. Ve Středočeském kraji byly zábory zemědělské půdy úzce spjaty s výstavbou pražského okruhu propojujícího dálnice D1 a D5. V roce 2018 došlo k záboru zemědělské půdy především v kraji Středočeském (39,9 ha) a Jihomoravském (38,6 ha), přičemž celkem bylo zabráno přibližně 79 ha. K největšímu záboru lesní půdy došlo v období 2015–2018 v kraji Středočeském (137,7 ha).

Posuzovaná koncepce může přispět k omezení negativních vlivů na půdu a k ochraně zemědělského půdního fondu díky implementaci typových opatření zaměřených například 1.3.3.2 a 1.3.3.3.

### **Hlukové poměry**

- Vysoký podíl obyvatel zatížených nadměrným hlukem z automobilové dopravy v okolí komunikací s intenzivní automobilovou dopravou, zejména v intravilánech měst a podél zatížených komunikací.

Navrhovaná koncepce může z hlediska ovlivňování mobility v osobní a nákladní dopravě a předcházení vzniku potřeb po mobilitě v rámci logistiky a městské logistiky přispět ke snížení hladiny hluk. Mezi další opatření týkající se snižování hluku patří podpora výzkumu všech povrchů pozemních komunikací, účinnosti protihlukových stěn a snižování hlučnosti drážních vozidel a konstrukce drážního svršku.

Posuzovaná koncepce může přispět k omezení hluku z dopravy a s tím související hlukové zátěže obyvatel. Hluková situace zejména v územích s vysokou zátěží může být potenciálně pozitivně ovlivněna například v důsledku implementace typových opatření 1.3.35 – 1.3.3.12.

## **4.1. Současné problémy životního prostředí vztahující se k oblastem se zvláštním významem pro životní prostředí**

### **NATURA 2000**

Možnost významného vlivu Dopravní politiky na lokality soustavy Natura 2000 byla posouzena orgány ochrany přírody. Jejich stanoviska byla zahrnuta do Oznámení a vychází z nich i část závěrů zjišťovacího řízení týkající se soustavy Natura 2000.

Ze závěru zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí – odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence č. j.: MZP/2020/710/2725 ze dne 8. 7. 2020 k této koncepci mimo jiné vyplývalo, že tato koncepce podléhá posouzení důsledků na EVL a PO dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny.

Na uvedeném základě bylo zpracováno Posouzení vlivu koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném

znění, jehož závěry byly využity při formulaci návrhu stanoviska, a které tvoří přílohu č. 1 tohoto vyhodnocení.

Z jeho závěrů vyplývá, že celá řada opatření navržených v koncepci je spíše organizačního charakteru, příp. situována mimo lokality soustavy Natura 2000 a na předměty ochrany EVL a PO a jejich celistvost nebudou mít na EVL. Ve 24 opatřeních bylo konstatováno riziko mírného negativního vlivu. Ve třech případech nebylo možné vliv vyhodnotit, neboť se jednalo o velice obecná opatření.

Posuzovaná koncepce nemá významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000.

Konkrétní realizované projekty (budoucí záměry) v rámci těchto typových opatření byly či budou (pokud to bude vyžadováno dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění - ZPV nebo procesem dle §45h,i ZOPK) posouzeny procesem EIA.

U žádného z navržených typových opatření nebylo stanoveno významně negativní ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, respektive jejich předmětů ochrany (-2 dle stupnice hodnocení).

## 4.2. Současné problémy v oblasti veřejného zdraví

Základní charakteristiky týkající se zdraví obyvatel v České republice popsány v kap. 2. Níže jsou shrnuty hlavní vybrané skutečnosti týkající se problémů, souvisejících s veřejným zdravím.

### Znečištění ovzduší

Mezi hlavní znečišťující látky ovzduší v ČR patří tuhé znečišťující látky (TZL), rozlišované jako suspendované částice o velikostní frakci  $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$  a  $PM_1$ , oxid siřičitý ( $SO_2$ ), oxidy dusíku ( $NO_x$ ), oxid uhelnatý (CO), těkavé organické látky (VOC), polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU) a amoniak ( $NH_3$ ).

Mezi nejvýznamnější znečišťující látky z pohledu lidského zdraví dlouhodobě patří suspendované částice frakce  $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$  a  $PM_1$ . Na suspendované částice se váží polycyklické aromatické uhlovodíky, vyjádřené benzo(a)pyrenem. Závažnost expozice obyvatelstva směsi suspendovaných částic závisí na koncentraci suspendovaných částic, jejich velikosti, tvaru a chemickém složení. Mezi účinky krátkodobě zvýšených denních koncentrací suspendovaných částic všech frakcí PM patří nárůst celkové nemocnosti i úmrtnosti, zejména onemocnění srdce a cév, onemocnění dýchacího ústrojí, zvýšení kojenecké úmrtnosti a prohlubování potíží astmatiků. Ultrajemné částice (velikost 1–100 nm) mohou proniknout i do krevního oběhu, odkud se dále dostanou do všech orgánů. U benzo(a)pyrenu jsou navíc prokázány karcinogenní účinky. Přízemní ozon je další látkou negativně ovlivňující lidské zdraví a ekosystémy. U člověka poškozuje zejména dýchací soustavu a dráždí dýchací cesty, v případě vegetace pak přízemní ozon negativně působí na asimilační orgány rostlin a ovlivňuje tak jejich produkční schopnost. Vysoké koncentrace  $NO_x$  a  $SO_2$ , VOC a CO způsobují dýchací potíže, prohlubují astmatické potíže a jsou spojeny se zvýšením celkové, kardiovaskulární a respirační úmrtnosti, ovlivňují také negativně nervovou soustavu. Vliv emisí těžkých kovů spočívá v jejich toxických, mutagenních a karcinogenních vlastnostech a ve schopnosti akumulace v jednotlivých složkách prostředí a v živých organismech.

### Hluk

Hluková zátěž je v ČR významným faktorem ovlivňujícím kvalitu životního prostředí a zdraví obyvatelstva. Nejvýznamnějším zdrojem hlukové zátěže ve venkovním prostředí v ČR je silniční doprava.

Počet obyvatel České republiky vystavených hluku překračujícímu mezní hodnotu pro celodenní obtěžování hlukem ( $L_{dvn} = 70$  dB) je odhadován téměř na 260 tisíc lidí. Hluku překračujícímu mezní hodnotu pro rušení spánku ( $L_n = 60$  dB) je vystaveno asi 320 tisíc lidí.

Jako hlavní zdroj hluku byla identifikována silniční doprava na hlavních komunikacích. V Praze žije téměř 13 % obyvatel vystavených hluku překračujícímu mezní hodnoty pro obtěžování hlukem, v Ostravě a Brně je to mezi 10 a 11 procenty obyvatel.

Účinky hluku na lidské zdraví je možné s určitým zjednodušením rozdělit na účinky specifické, projevující se při ekvivalentní hladině hluku nad 85 až 90 dB poruchami činnosti sluchového analyzátoru a na účinky nespecifické (mimosluchové), kdy dochází k ovlivnění funkcí různých systémů organismu. Při běžné expozici hluku z dopravy se projevují zejména systémové (nespecifické) účinky, které jsou spojeny zejména s rušením spánku a se stresovou reakcí na obtěžování hlukem.

Nejvíce průkazných dat o zdravotním riziku se týká poškození sluchového aparátu (u specifických účinků), psychických obtíží a vlivů na kardiovaskulární systém; omezené důkazy jsou v případě vlivů na hormonální systém, imunitní funkce organismu, biochemické funkce, nervové funkce a další. Hluk působí jako obtěžující a rušivý faktor, ztěžuje řečovou komunikaci, způsobuje rušení spánku s navazujícími efekty (únava, nespavost, náchylnost k úrazům, snížení výkonnosti) atd. Pro kvantifikaci těchto účinků z hlediska výsledného ovlivnění zdraví zatím není dostatek dat, proto se pro souhrnné vyjádření nespecifických dopadů hluku na člověka standardně používají přímo ukazatele obtěžování a rušení spánku.

## **5. Cíle ochrany životního prostředí stanovené na mezinárodní, komunitární nebo vnitrostátní úrovni, které mají vztah ke koncepci, a způsob, jak byly tyto cíle vzaty v úvahu během její přípravy, zejména při porovnání variantních řešení.**

Při posouzení vztahu oznamované koncepce ke koncepčním materiálům v oblasti životního prostředí byly brány v úvahu zejména dokumenty zpracované na národní a mezinárodní úrovni a platná legislativa ČR.

Výběr, popis a porovnání cílů jednotlivých koncepčních materiálů v oblasti životního prostředí má za účel stanovit na jejich základě referenční cíle ochrany životního prostředí pro následné hodnocení Dopravní politiky.

Vzhledem k tomu, že jako hlavní problematické oblasti z hlediska realizace Dopravní politiky byly identifikovány znečištění ovzduší, vlivy na klima, vlivy na povrchové a podzemní vody, vlivy na přírodu a krajinu, vlivy na půdní fond (ZPF a PUPFL) a hlukové poměry, byly pro stanovení environmentálních referenčních cílů vybrány především cíle takto zaměřených dokumentů.

Níže uvedené dokumenty, které byly v rámci kapitol 1.5 a 1.6 ohodnoceny jako koncepce se silným (2) vztahem k Dopravní politice ČR a s relevancí k cílům ochrany životního prostředí jsou podrobněji popsány dále v této kapitole.

## 5.1. Vztah strategie ke strategickým dokumentům na mezinárodní úrovni

### Agenda pro udržitelný rozvoj 2030 OSN (2016)

V září 2015 přijalo světové společenství na půdě Valného shromáždění Organizace spojených národů společné cíle udržitelného rozvoje, kterých má být dosaženo do roku 2030. Jedná se o dlouhodobý a ambiciózní program ve všech oblastech lidského konání. Její klíčovou součástí je 17 Cílů udržitelného rozvoje a 169 specifických podcílů, které vstoupily v platnost k 1. lednu 2016 a všechny členské státy OSN je mají naplnit do roku 2030. Cíle udržitelného rozvoje relevantní pro Dopravní politiku:

9. Vybudovat odolnou infrastrukturu, podporovat inkluzivní a udržitelnou industrializaci a inovace

11. Vytvořit inkluzivní, bezpečná, odolná a udržitelná města a obce

13. Přijmout bezodkladná opatření na boj se změnou klimatu a zvládnání jejích dopadů

Do podmínek České republiky cíle převádí Strategický rámec Česká republika 2030 přijatý vládou v roce 2017.

#### *Komentář*

*Cíle Agendy 2030 (cíle udržitelného rozvoje), resp. navazujícího dokumentu Strategický rámec Česká republika 2030 jsou v Dopravní politice zohledněny a jsou s ní v souladu. Jedná se o cíle územní soudržnosti, optimalizace jednotlivých druhů dopravy, multimodální přístup. Tento cíl byl vzat v úvahu při návrhu specifického cíle 1.2 Multimodální přístup.*

### Zelená dohoda pro Evropu

Zelená dohoda pro Evropu představuje nový strategický plán Evropské komise, jak zajistit udržitelnost hospodářství EU. Cílem je transformace EU na moderní, konkurenceschopnou ekonomiku, jež účinně využívá zdroje a kde se do roku 2050 nebudou produkovat žádné čisté emise skleníkových plynů a kde bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. Z hlediska sektoru dopravy lze za nejdůležitější cíl považovat snížení emisí skleníkových plynů z dopravy v EU do roku 2050 o 90 %. Dokument obsahuje též cíl převést do téhož roku 75% vnitrozemské nákladní přepravy, kterou dnes v zemích EU zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty. Naplnění těchto cílů se zatím v podmínkách České republiky jeví jako těžko proveditelné, lze však očekávat, že na úrovni EU budou postupně realizovány legislativní kroky směřující k naplnění těchto cílů.

#### *Komentář*

*Cíl Zelené dohody snížit emise skleníkových plynů Dopravní politika respektuje a tento cíl byl vzat v úvahu při návrhu opatření 1.2.2 Nákladní doprava, 1.2.1 Osobní doprava.*

### Návrh Nové politiky soudržnosti EU 2021-2027

Politika soudržnosti EU je na úrovni Evropské unie východiskem pro regionální politiku České republiky. Nová Politika soudržnosti EU pro období 2021 - 2027 navrhuje pět politických cílů, z nichž se ochraně životního prostředí věnuje cíl 2. Ekologičtější Evropa - s nízkými emisemi

uhlíku, podporou čistého a spravedlivého přechodu (transformace), zelených a modrých investic, oběhového hospodářství, přizpůsobení se změně klimatu a předcházení rizikům.

#### *Komentář*

*Cíl snížení emisí uhlíku byl vzat v úvahu při návrhu opatření 1.2.2 Nákladní doprava, 1.2.1 Osobní doprava. Dopravní politika respektuje cíl Návrhu Nové politiky soudržnosti EU v oblasti životního prostředí a je s ním v souladu.*

### **Pařížské dohoda o změně klimatu, 2016**

Za nejvýraznější změnu na mezinárodní úrovni, která má jisté dopady na formulaci nové dopravní politiky ČR, lze považovat přijetí tzv. Pařížské dohody o změně klimatu. V této dohodě se signatářské země zavázaly udržet nárůst globální průměrné teploty výrazně pod hranicí 2° C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí a vyvinout úsilí o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí.

#### *Komentář*

*Dopravní politika respektuje závěry Pařížské dohody o změně klimatu v oblasti životního prostředí a je s ním v souladu. Cíl snížení emisí uhlíku byl vzat v úvahu při návrhu opatření 1.2.2 Nákladní doprava, 1.2.1 Osobní doprava a 1.2.3.8 Při výstavbě dopravní infrastruktury dbát na snižování negativního vlivu změny klimatu na samotnou dopravu nastavením vhodných adaptačních opatření.*

### **Bílá kniha Plán jednotného evropského dopravního prostoru, 2011**

Základním strategickým dokumentem na úrovni EU pro oblast dopravy je v současnosti **Bílá kniha o dopravní politice EU** s názvem *Plán jednotného evropského dopravního prostoru: vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*, která stanoví mj. cíl dosáhnout do roku 2050 snížení emisí skleníkových plynů v dopravě o 60 % v porovnání s rokem 1990. V letech 2016-18 došlo ze strany Evropské Komise ke zveřejnění celé řady strategických (tedy nelegislativních) dokumentů, které budoucí směřování evropské dopravní politiky dále upřesňují.

#### *Komentář*

*Dopravní politika respektuje cíle Bílé knihy a je s nimi v souladu. Cíl snížení emisí uhlíku byl vzat v úvahu při návrhu opatření 1.2.2 Nákladní doprava, 1.2.1 Osobní doprava a 1.2.3.8 Při výstavbě dopravní infrastruktury dbát na snižování negativního vlivu změny klimatu na samotnou dopravu nastavením vhodných adaptačních opatření.*

### **TEN-T-Revision of TEN-T Guidelines. EU, 10/2011**

Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T) má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Podporuje právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států. Navíc zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí a podporuje tak udržitelný rozvoj.



### *Komentář*

*Dopravní politika respektuje cíl TEN-T zlepšení udržitelnosti dopravy podpora dopravy s nízkými emisemi uhlíku s cílem výrazně snížit do roku 2050 emise CO<sub>2</sub>. Cíl snížení emisí uhlíku byl vzat v úvahu při návrhu opatření 1.2.2 Nákladní doprava, 1.2.1 Osobní doprava a 1.2.3.8 Při výstavbě dopravní infrastruktury dbát na snižování negativního vlivu změny klimatu na samotnou dopravu nastavením vhodných adaptačních opatření.*

## **5.2. Vztah strategie ke strategickým dokumentům na národní úrovni**

### **Strategický rámec Česká republika 2030**

Základní rámec pro aktivity České republiky v oblasti rozvojové spolupráce a agendy udržitelného rozvoje vychází z Rozvojových cílů tisíciletí (Millennium Development Goals, dále jen „MDGs“), které představují osm ambiciózních rozvojových cílů stanovených na Summitu tisíciletí OSN tzv. *Deklarací tisíciletí*. V návaznosti na globální rozsah aktivit v rámci těchto cílů došlo k jejich rozšíření v roce 2015 na summitu OSN na 17 cílů udržitelného rozvoje (Sustainable Development Goals, dále jen „SDGs“) a přesunutí zodpovědnosti za jejich naplňování z pouze rozvojových zemí na všechny členské státy OSN.

Vznik nového paradigmatu udržitelného rozvoje v roce 2015 kromě samotné Agendy 2030 ovlivnily také následující události:

- přijetí *Akčního programu OSN z Addis Abeby* o financování rozvoje, ve kterém se země zavázaly ke spolupráci v oblasti technologií a inovací a potvrdily své závazky k poskytování oficiální rozvojové pomoci,
- přijetí *Pařížské dohody*, kterou přijaly smluvní strany Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu v prosinci 2015,
- přijetí *Sendajského rámce pro omezování důsledků katastrof 2015 – 2030*.

Agenda 2030 v rámci této transformace specifikuje 5 oblastí kritické významnosti: Lidé, planeta, prosperita, mír, partnerství.

Hlavní implementační platformou pro 17 cílů udržitelného rozvoje v ČR je **Strategický rámec Česká republika 2030**, který vláda schválila 19. dubna 2017. *Strategický rámec Česká republika 2030* je dokumentem, který reaguje na mezinárodní vývoj v oblasti udržitelného rozvoje a stanovuje dlouhodobé priority udržitelného rozvoje v šesti klíčových oblastech (Lidé a společnost, Hospodářský model, Odolné ekosystémy, Obce a regiony, Globální rozvoj, Dobré vládnutí) a slouží jako zastřešující rámec pro rezortní, regionální a lokální strategie a koncepce. Do tohoto dokumentu byly přímo integrovány všechny Cíle udržitelného rozvoje, přičemž míra integrace je založena na národních prioritách udržitelného rozvoje. *Česká republika 2030* vytyčuje 27 strategických cílů dále rozdělených na 97 specifických cílů.

### *Komentář:*

*Dopravní politika je v souladu s cíli této strategie zejména s cílem 10.2 dopravní infrastruktura, 4.5 adaptace na změnu klimatu – rozvoj veřejné dopravy a utlumování individuální automobilové dopravy. Cíl snížení emisí uhlíku byl vzat v úvahu při návrhu opatření 1.2.2 Nákladní doprava, 1.2.1 Osobní doprava a cílem 1.3.6 Adaptace na změnu klimatu. Při*

*zpracování DP byly vzaty v úvahu globální cíl a specifické cíle a to například při formulaci typových opatření 1.3.31, 1.3.3.5 – 1.3.3.12.*

## **Aktualizace č. 5 Politiky územního rozvoje ČR**

Politika územního rozvoje ČR (dále též „PÚR ČR“) byla pořízena Ministerstvem pro místní rozvoj v mezích §5 odst. 5 podle §31 až 35 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon). Politika územního rozvoje ČR je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území.

V oblasti ochrany životního prostředí jako jednoho z pilířů udržitelného rozvoje stanovuje PÚR následující relevantní priority (vybráno/upraveno pro účely posouzení):

(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umisťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření... V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umisťování dopravní a technické infrastruktury. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny.

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umisťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umisťovat tato zařízení souběžně.

(24) ..... Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

(25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umisťování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajiny jako alternativy k umělé akumulaci

vod. V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Téma dopravní infrastruktury se objevuje přímo v PÚR kapitole 5. Závazným vymezením koridoru dopravní infrastruktury v Politice územního rozvoje ČR se rozumí uvedení míst, která mají být záměrem spojena, v její textové části. Grafická schémata, případně údaje o technických parametrech záměru, jsou-li uvedeny, mají orientační význam.

*Komentář:*

*Dopravní politika je v souladu s cíli této politiky zejména s cílem 10.2 dopravní infrastruktura, 4.5 adaptace na změnu klimatu – rozvoj veřejné dopravy a utlumování individuální automobilové dopravy. Cíl snížení emisí uhlíku byl vzat v úvahu při návrhu opatření 1.2.2 Nákladní doprava, 1.2.1 Osobní doprava, cílem 1.3.6 Adaptace na změnu klimatu, cílem 1.3.3 Další vlivy na životní prostředí a 1.3.4 Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury.*

### **Státní politika životního prostředí České republiky 2012–2020**

Státní politika životního prostředí ČR (SPŽP ČR) je zásadní referenční dokument pro ostatní sektorové i regionální politiky z hlediska životního prostředí. Byla přijata vládou České republiky v roce 2012. Státní politika životního prostředí České republiky definuje plán na realizaci efektivní ochrany životního prostředí v České republice do roku 2020.

Hlavním cílem je zajistit zdravé a kvalitní životní prostředí pro občany žijící v České republice, výrazně přispět k efektivnímu využívání veškerých zdrojů a minimalizovat negativní dopady lidské činnosti na životní prostředí, včetně dopadů přesahujících hranice státu a přispět tak k zlepšování kvality života v Evropě i celosvětově.

SPŽP je zaměřena zejména na tyto tematické oblasti:

- Ochranu a udržitelné využívání zdrojů včetně ochrany přírodních zdrojů, zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu, předcházení vzniku odpadů, zajištění jejich maximálního využití a omezování jejich negativního vlivu na životní prostředí, ochranu a udržitelné využívání půdního a horninového prostředí;
- Ochranu klimatu a zlepšení kvality ovzduší s cílem snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů změny klimatu na území ČR, snížení úrovně

znečištění ovzduší a podpory efektivního a vůči přírodě šetrného využívání obnovitelných zdrojů energie a energetických úspor;

- Ochranu přírody a krajiny spočívající především v ochraně a posílení ekologických funkcí krajiny, zachování přírodních a krajinných hodnot a zlepšení kvality prostředí ve městech;
- Bezpečné prostředí zahrnující jak předcházení následkům přírodních nebezpečí (povodně, sucha, svahové nestability, eroze, apod.), tak i předcházení vzniku antropogenních rizik.

V rámci Státní politiky životního prostředí byly přijaty následující prioritní cíle:

#### 1.1 Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu

1.2. Předcházení vzniku odpadů, zajištění jejich maximálního využití a omezování jejich negativního vlivu na životní prostředí. Podpora využívání odpadů jako náhrady přírodních zdrojů

#### 1.3 Ochrana a udržitelné využívání půdního a horninového prostředí

##### 2.1 Snižování emisí skleníkových plynů

##### 2.2 Snížení úrovně znečištění ovzduší

##### 2.3 Efektivní a přírodě šetrné využívání obnovitelných zdrojů energie

##### 3.1 Ochrana a posílení ekologických funkcí krajiny a udržitelné hospodaření v krajině

##### 3.2 Zachování přírodních a krajinných hodnot

##### 3.3 Zlepšení kvality prostředí v sídlech

##### 4.1 Předcházení rizik

##### 4.2 Zmírňování dopadů nebezpečí, včetně mimořádných událostí a krizových situací

#### *Komentář:*

*Zaměření předkládané koncepce je v souladu s cíli SPŽP ČR. Shodnou prioritou je ochrana ovzduší. Koncepce není v rozporu s cíli přijatými SPŽP a přímo rozvíjí strategických cíl 2.1 Snižování emisí skleníkových plynů a 2.2 Snížení úrovně znečištění ovzduší. V některých ohledech mohou mít přesto konkrétní záměry realizace dopravní infrastruktury, jimž dává Dopravní politika obecný rámec, lokálně negativní vliv, především z hlediska ochrany půdy, snižování retenční schopnosti území, ovlivnění přírody a krajiny. Další potenciálně negativní vlivy souvisí s potenciálním narušením biotopů zvláště chráněných druhů. Konkrétní projekty realizované v oblasti dopravy jsou podrobeny procesu posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni EIA a hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb. pokud se prokáže tato potřeba. Politika se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.3.6.1, 1.3.6.2 a 1.3.3.1.*

## Politika ochrany klimatu v ČR

Politika ochrany klimatu v ČR představuje národní koncepci, která určuje základní a indikativní cíle ČR v oblasti ochrany klimatu v horizontu do roku 2050 a představuje tak dlouhodobou strategii nízkouhlíkového rozvoje ČR. Současně Politika stanovuje strategii vedoucí k nákladově efektivnímu dosažení zvolených cílů. Politika je navržena jako proaktivní, a proto v dotčených oblastech tj. zejména energetiky, konečné spotřeby energie, průmyslu, dopravy, zemědělství a lesnictví, nakládání s odpady, vědy a výzkumu a dobrovolných nástrojů, definuje konkrétní opatření a nástroje pro postupné snižování emisí skleníkových plynů s ohledem na ekonomicky využitelný potenciál. Hlavním cílem Politiky je stanovit vhodný mix nákladově efektivních opatření a nástrojů v klíčových sektorech, které povedou k dosažení cílů ČR v oblasti snižování emisí skleníkových plynů následovně:

- snížit emise ČR do roku 2020 alespoň o 32 Mt CO<sub>2</sub>ekv. v porovnání s rokem 2005;
- snížit emise ČR do roku 2030 alespoň o 44 Mt CO<sub>2</sub>ekv. v porovnání s rokem 2005.

Dlouhodobé indikativní cíle Politiky ochrany klimatu v ČR jsou:

- směřovat k indikativní úrovni 70 Mt CO<sub>2</sub>ekv. vypouštěných emisí v roce 2040;
- směřovat k indikativní úrovni 39 Mt CO<sub>2</sub>ekv. vypouštěných emisí v roce 2050.

### Komentář:

*Dopravní politika ČR bude mít potenciálně vliv na emise CO<sub>2</sub>. Bez využití potenciálu úspor energie a emisí v dopravě není ČR schopna dostát svým cílům a závazkům v této oblasti. Potenciál úspor energie v dopravě je značný. Jak intramodálními úsporami (tedy úsporami energie dosaženými v rámci jednoho druhu dopravy, typicky náhrada spalovacího motoru elektrickým trakčním pohonem, směrná hodnota poklesu konečné spotřeby energie na 40 %), tak zejména extramodálními úsporami (tedy motivací cestujících a přepravníků k přechodu na energeticky a emisně úspornější druh dopravy, typicky ze silnice na železnici, směrná hodnota poklesu konečné spotřeby energie na 13 %). To bude mít pozitivní dopad na plnění mezinárodních závazků ČR v oblasti ochrany klimatu. Lze tedy konstatovat, že Dopravní politika je v souladu s Politikou ochrany klimatu v ČR například opatřením 1.2.4.2, 1.3.1.21, 1.3.1.3, 1.3.6.1 a 1.3.6.2. Z hlediska železniční dopravy je rozhodující opatření v oblasti nákladní dopravy: 4E) Přesun části přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici (rovněž opatření AB23 NPSE) – přispět k naplnění cíle EU do roku 2030 zajistit přesun minimálně 30% podílu dálkové nákladní přepravy na železniční a lodní dopravu adekvátně podmínkám České republiky. Posuzovaná koncepce ve specifických cílech 1.2.5 Energetické úspory v dopravě a 1.3.1 Mitigační opatření a energetické úspory, alternativní energie v jednotlivých dopravních módech přispívá plnění cílů Politiky ochrany klimatu, 1.3.6. Adaptační opatření na změnu klimatu, 1.3.1.11 Dobudovat síť cyklostezek. Navržená adaptační opatření pro dopravu jsou např.: Výstavba nových a zvyšování kapacity existujících objízdných tras zejména na železnici výrazně zlepšují jízdní vlastnosti a tím i propustnost tratí. Zajistit kvalitní a rychlé napojení ČR na evropské námořní přístavy železnici s dopravou námořních kontejnerů a podpořit fungování veřejných logistických center na železnici. Tento požadavek reflektuje opatření, které je součástí DP 1.3.4.26, 1.3.4.23, 1.3.4.60. Využití telematických a*

*inteligentních dopravních systémů, například pro řízení dopravy při mimořádných a krizových událostech – informace o stavu a sjízdnosti, řízení plynulosti atd. Tento požadavek reflektuje specifický cíl 3.1 Telematika v dopravě. Lze tedy konstatovat, že Dopravní politika je v souladu s Politikou ochrany klimatu v ČR.*

## **Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020 - 2025**

Vláda schválila aktualizovaný Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020 – 2025. Program cílí zejména na zastavení pokračujícího úbytku biologické rozmanitosti a zároveň na konkrétní opatření, která povedou ke zlepšení stavu biodiverzity. Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky (SPOPK ČR) pro období 2020–2025 představuje dílčí koncepční dokument, který je de facto akčním plánem pro plnění cílů a opatření vymezených ve Strategii ochrany biologické rozmanitosti ČR z roku 2016. Tato strategie definuje prioritní oblasti v ochraně a udržitelném využívání biologické rozmanitosti a nyní schválený program posílí plnění jejich vybraných cílů. Program, na jehož přípravě MŽP spolupracovalo i s Ministerstvem zemědělství, zároveň reaguje na aktuální stav přírody a krajiny a potřeby jejich ochrany.

Program definuje na 36 cílů a 120 specifických opatření, jak ve vztahu k ochraně přírodně cenných území a druhů, tak i k udržitelnému využívání jednotlivých typů ekosystémů. Některé z nich jsou významné i z hlediska adaptace přírody a krajiny na změny klimatu.

Cíl 1.1.4 Omezit negativní vliv fragmentace krajiny a dalších významných antropogenních příčin úhynu, zraňování a dalších ohrožujících faktorů působících na živočichy

Opatření 1.1.4.1.

Posílení metodické podpory ve vztahu k ochraně migrační prostupnosti krajiny pro živočichy (uplatňování podkladu – biotopy vybraných ZCHD a zajištění systematického přístupu k ochraně migrační prostupnosti krajiny v rámci územního plánování)

*Komentář:*

*Výše uvedené zásady jsou v předkládané Dopravní politice zohledněny a výsledný dokument tento přístup odráží a je s nimi v souladu. Pozitivně se projevuje zaměření pozornosti na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vazbě na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění z dopravy, imise) v souladu s opatřením 1.3.3.1.*

## **Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky**

Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky byla schválena vládou 9. března 2016 a platí do roku 2025. Hlavním cílem Strategie je v souladu s mezinárodní Úmluvou o ochraně biologické rozmanitosti na území České republiky udržet, a ve vybraných případech zlepšit, stav biodiverzity prostřednictvím navrhovaných opatření. Návrh cílů současné Strategie vychází jednak z aktuálních trendů a stavu biodiverzity, jednak z moderního pojetí její ochrany.

Mezi hlavní příčiny určující současný stav biodiverzity patří především opět narůstající intenzifikace zemědělské výroby a rozvoj sídelní a dopravní infrastruktury. Kvůli tomu dochází k nevratným změnám v přírodním prostředí, tj. narušení jeho rovnováhy zejména v důsledku homogenizace a fragmentace krajiny, kontaminace cizorodými látkami a přeměny původně přírodních ploch na zastavěná území nebo území intenzivně zemědělsky obdělávané.

#### Dílčí cíl 2.5.3 Zlepšovat propustnost krajiny pro biotu

Realizace opatření k ochraně živočichů před negativním vlivem energetické a dopravní infrastruktury

##### *Komentář:*

*Výše uvedené zásady jsou v předkládané Dopravní politice zohledněny a výsledný dokument tento přístup odráží, přesto je třeba konstatovat možné negativní vlivy konkrétních projektů při řešení konkrétních projektů. Pozitivně se projeví zaměření pozornosti na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vazbě na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění z dopravy, imise) v souladu s opatřením 1.3.3.1.*

#### **Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR**

Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR byla v říjnu 2015 schválena vládou ČR. Dokument představuje národní adaptační strategii ČR, která kromě zhodnocení pravděpodobných dopadů změny klimatu obsahuje návrhy konkrétních adaptačních opatření, legislativní a částečnou ekonomickou analýzu, atd. Adaptační strategie ČR identifikuje prioritní oblasti (sektory), u kterých se předpokládají největší dopady změny klimatu, mezi ně patří i doprava. Ze strategie vyplývají navržená adaptační opatření pro dopravu:

- Zajistit flexibilitu a spolehlivost dopravního sektoru, zajištění provozu po extrémních projevech počasí
- Identifikovat a monitorovat nevyhovující technologie v oblasti dopravní infrastruktury, podpořit výzkum a vývoj nových materiálů
- Optimalizace teplot v dopravních prostředcích
- Opatření v oblasti zastínění komunikací

##### *Komentář:*

*Výše uvedené zásady jsou v předkládané Dopravní politice zohledněny a výsledný dokument tento přístup odráží. Pozitivně se projeví opatření 1.3.6.1 Zajistit vyšší průchodnost, bezpečnost a operativnost dopravní sítě (nutná realizace i bez ohledu na očekávané změny klimatu) a 1.3.6.2 Zohlednit rizika dopadu extrémních klimatických jevů při ochraně stávající a nové dopravní infrastruktury včetně zajištění bezpečnosti a základní mobility v průběhu extrémních klimatických jevů.*

#### **Národní akční plán adaptace na změnu klimatu**

Národní akční plán adaptace na změnu klimatu je implementačním dokumentem Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015) a byl schválen usnesením vlády č. 34

ze dne 16. ledna 2017. Akční plán je strukturován podle projevů změny klimatu, a to z důvodu významných mezisektorových přesahů jednotlivých projevů změny klimatu a potřeby meziresortní spolupráce při předcházení či řešení jejích negativních dopadů.

V rámci jednotlivých kapitol jsou identifikovány klíčové sektory postižené daným projevem změny klimatu a popsány hlavní dopady, zranitelnost a rizika. Akční plán obsahuje 33 specifických cílů a 1 průřezový cíl věnovaný vzdělávání, výchově a osvětě. Jednotlivé cíle jsou naplňovány 52 prioritními opatřeními, resp. 160 prioritními úkoly.

*Komentář:*

*Dopravní politiky se týká adaptační opatření SC14 Posílení ekologické stability a snížení rizik spojených s teplotou a kvalitou ovzduší v urbanizované krajině a SC15 Adaptace staveb na změnu klimatu, SC16 Podpora adaptability sídel snižováním stopy urbanizovaných území a SC23 Zajištění flexibility a spolehlivosti dopravního sektoru s ohledem na projevy změny klimatu, zajištění provozu po extrémních projevech počasí. Výše uvedená opatření jsou v předkládané Dopravní politice zohledněny. Pozitivně se projeví opatření 1.3.6.1 Zajistit vyšší průchodnost, bezpečnost a operativnost dopravní sítě (nutná realizace i bez ohledu na očekávané změny klimatu) a 1.3.6.2 Zohlednit rizika dopadu extrémních klimatických jevů při ochraně stávající a nové dopravní infrastruktury včetně zajištění bezpečnosti a základní mobility v průběhu extrémních klimatických jevů.*

### **Národní program snižování emisí České republiky, aktualizace 2020**

V současnosti platný „Národní program snižování emisí České republiky“ (NPSE) byl schválen v roce 2015, jako základní koncepční materiál v oblasti zlepšování kvality ovzduší a snižování emisí ze zdrojů znečišťování ovzduší.

V NPSE je provedena analýza stavu a vývoje ovzduší v ČR, příčiny znečištění, emise znečišťujících látek z jednotlivých sektorů ekonomiky, scénáře vývoje znečišťování ovzduší, mezinárodní závazky ČR a jejich dodržování. NPSE stanovuje postupy a opatření k nápravě stávajícího nevyhovujícího stavu ovzduší, cíle v oblasti snižování úrovně znečišťování ovzduší a lhůty k jejich dosažení. Pracuje s různými scénáři budoucího vývoje a v návrhové části stanovuje k roku 2020 maximální množství emisí oxidu siřičitého, oxidů dusíku, těkavých organických látek, amoniaku a jemných prachových částic PM<sub>2.5</sub>, i emisní stropy pro jednotlivé sektory hospodářství. Těchto hodnot emisí má být dosaženo pomocí 23 prioritních opatření na národní úrovni ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší, která jsou uložena k plnění jednotlivým ústředním orgánům státní správy, a která jsou podrobně popsána v kartách opatření v příloze NPSE. Z těchto opatření je 15 směřováno do sektoru dopravy, 3 do průmyslu, 2 do zemědělství a 3 do sektoru domácností. Realizací opatření má být splněn i cíl NPSE, kterým je co nejrychlejší snížení rizik plynoucích ze znečištění ovzduší pro lidské zdraví, a to zejména vlivem expozice suspendovanými částicemi PM<sub>10</sub> a PM<sub>2.5</sub> a přízemního ozónu, dále snížení negativního vlivu znečištěného ovzduší na ekosystémy a vegetaci (acidifikace, eutrofizace, vliv přízemního ozónu) a na materiály, i k dodržení národních závazků snížení emisí a plnění platných imisních limitů.



*Komentář:*

*Dopravní politika je v souladu s NPSE. Předkládaná strategie může významně přispět ke snížení emisí spojených s dopravou. Pozitivně se projeví například opatření 1.2.1.10, 1.3.2.1 a 1.3.3.1.*

### **Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR**

Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR (SSZKO) je zastřešujícím koncepčním dokumentem, který shrnuje výstupy Národního programu snižování emisí České republiky a 10 programů zlepšování kvality ovzduší zpracovaných pro 7 zón a 3 aglomerace. Strategie byla schválena dne 2. prosince 2015 usnesením vlády České republiky č. 979 a je podkladem pro financování opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší z fondů EU prostřednictvím operačních programů.

*Komentář:*

*Dopravní politika je v souladu se Střednědobou strategií (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR. Předkládaná strategie může významně přispět ke snížení emisí spojených s dopravou. Pozitivně se projeví například opatření 1.2.1.10, 1.3.2.1 a 1.3.3.1.*

### **Programy zlepšování kvality ovzduší**

Dalšími dokumenty, které slouží jako nástroj pro řízení kvality ovzduší v ČR, jsou Programy zlepšování kvality ovzduší (PZKO). PZKO se vydávají v případě, že je v zóně nebo aglomeraci (definované v příloze č. 3 zákona č. 201/2012 Sb.) překročen emisní limit stanovený v bodech 1 až 3 přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb.

PZKO vycházejí ze Střednědobé strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR a jejich opatření jsou úzce svázána s národními opatřeními stanovenými v Národním programu snižování emisí ČR.

Poslední aktualizace všech PZKO proběhla v roce 2020. Na stránkách MŽP je zveřejněna analytická část PZKO 202+ a zápisy z veřejných projednání. Níže je uveden jejich výčet.

- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihozápad - CZ03
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad - CZ04
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severovýchod - CZ05
- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno - CZ06A
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod - CZ06Z
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna střední Morava - CZ07
- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek - CZ08A

- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko - CZ08Z

Cíl všech PZKO je totožný, a to dle § 9 odst. 1 zákona dosáhnout na celém území aglomerace, či zóny splnění imisních limitů daných zákonem o ochraně ovzduší v příloze č. 1 v bodě 1 a 3.

- došlo ke snížení koncentrací znečišťujících látek v ovzduší, aby kvalita ovzduší byla zlepšena tam, kde jsou imisní limity na území aglomerace, zóny překračovány,
- byla kvalita ovzduší udržena a zlepšována také tam, kde jsou současné koncentrace znečišťujících látek pod hodnotami imisních limitů.

#### *Komentář*

*Dopravní politika přispívá k naplňování cílů Programů zlepšování kvality ovzduší (PZKO) a je s Programy zlepšování kvality ovzduší v souladu. DP obsahuje a v obecnější rovině rozvádí relevantní typová opatření zahrnutá v PZKO, která přispívají ke zlepšování kvality ovzduší a vytvářejí vhodné podmínky pro lidské zdraví. Při zpracování DP byl cíl PZKO vzat v úvahu, a to například při formulaci typových opatření 1.3.2.1, 1.2.1.10 1.3.3.1.*

#### **Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením**

V pondělí 20. července 2020 vláda České republiky projednala a usnesením č. 761 schválila nový Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2021–2025.

Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2021–2025 (dále jen „Národní plán“) je základním strategickým dokumentem, který určuje směřování vládní politiky ČR v oblasti vytváření rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na následující období. Od roku 1992, kdy byl schválen první národní plán, se jedná již o sedmý plán, jehož cílem je podporovat integraci osob se zdravotním postižením. Svou strukturou tak jako předchozí národní plány navazuje na Úmluvu OSN o právech osob se zdravotním postižením. Naplňováním doposud realizovaných národních plánů došlo ke zlepšení přístupu státu k osobám se zdravotním postižením, což se pozitivně promítlo v řadě oblastí, které jsou k zajištění podmínek pro kvalitní a důstojný život této skupiny lidí důležité a pomáhají jejich integraci do společnosti.

#### *Komentář:*

*Dopravní politika je v souladu s Národním plánem podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením. Specifický cíl 2.7 Rovné podmínky a příležitosti v dopravě navrhuje opatření k zajištění nezávislého a úplného zapojení osob se zdravotním postižením do všech oblastí života společnosti, tím že budou odstraňovány překážky a bariéry, které brání přístupnosti budov, dopravy i informací a informačních technologií.*

#### **Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století**

Program byl projednán vládou České republiky dne 30. října 2002 –usnesení vlády č. 1046. Program ZDRAVÍ 21 je rozsáhlý soubor aktivit zaměřených na stálé a postupné zlepšování všech ukazatelů zdravotního stavu obyvatelstva Ve ZDRAVÍ 21 je uplatněna koncepce cílů

definovaných ukazateli zdraví, nikoli parametry činnosti zdravotních služeb. Cíle se opírají o analogický dokument Světové zdravotnické organizace, nejsou však pasivně přebírány. Současně je zaváděno monitorování ukazatelů, které budou indikovat realizaci ZDRAVÍ 21, signalizovat problémy a iniciovat případné úpravy. Program Zdraví 21 obsahuje 21 cílů, mezi které patří například cíl 10 Zdravé a bezpečné životní prostředí, cíl 13 Zdravé místní životní podmínky.

*Komentář:*

*Dopravní politika je v souladu se Zdravím pro všechny v 21. století. Specifický cíl 2.7 Rovné podmínky a příležitosti v dopravě navrhuje opatření k zajištění nezávislého a úplného zapojení osob se zdravotním postižením do všech oblastí života společnosti, tím že budou odstraňovány překážky a bariéry, které brání přístupnosti budov, dopravy i informací a informačních technologií. Pozitivně se projeví například opatření 1.3.3.6 - 1.3.3.12.*

### **Zdraví 2030 – Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030**

Strategický rámec Zdraví 2030 soustřeďuje specifické cíle Strategického rámce Česká republika 2030 do tří strategických cílů: 1) Ochrana a zlepšení zdraví obyvatel, 2) Optimalizace zdravotnického systému, 3) Podpora vědy a výzkumu. Tyto strategické cíle se pak člení na sedm specifických cílů, které kopírují investiční a neinvestiční priority MZ pro programové období politiky hospodářské, sociální a územní soudržnosti EU 2021+, a které budou realizovány prostřednictvím sedmi navazujících implementačních plánů.

*Komentář:*

*Dopravní politika je s cíli Zdraví 2030 v souladu. Dopravní politika naplňuje Zdraví 2030 zejména díky zlepšování kvality životního prostředí (ovzduší, hlukové zatížení). Pozitivně se projeví například opatření 1.3.3.6 - 1.3.3.12.*

### **Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí**

Vláda ČR na svém jednání 8. ledna 2014 projednala dokument „Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“ a pro jeho realizaci k němu přijala usnesení č. 23. Hlavním cílem strategie je k roku 2020 zlepšit zdravotní stav české populace a podpořit zájem široké veřejnosti, obcí, podniků a dalších složek společnosti o posilování zdraví a předcházení vzniku nemocí.

Prioritní oblasti Národní strategie jsou:

1. Realizovat celoživotní investice do zdraví a prevence nemocí, posilovat roli občanů a vytvářet podmínky pro růst a naplnění jejich zdravotního potenciálu,
2. Čelit závažným zdravotním problémům v oblasti neinfekčních i infekčních nemocí a průběžně monitorovat zdravotní stav obyvatel,
3. Posilovat zdravotnické systémy zaměřené na lidi, zajistit použitelnost a dostupnost zdravotních služeb z hlediska příjemců, soustředit se na ochranu a podporu zdraví a na prevenci

nemocí, rozvíjet kapacity veřejného zdravotnictví, zajistit krizovou připravenost, průběžně monitorovat zdravotní situaci a zajistit vhodnou reakci při mimořádných situacích,

4. Podílet se na vytváření podmínek pro rozvoj odolných sociálních skupin, tedy komunit žijících v prostředí, které je příznivé pro jejich zdraví.

*Komentář:*

*Dopravní politika je s cíli Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí Zdraví 2020, které jsou naplňovány v rámci výše uvedených čtyř prioritních oblastí, v souladu. Dopravní politika naplňuje Zdraví 2020 zejména díky zlepšování kvality životního prostředí (ovzduší, hlukové zatížení). Pozitivně se projeví například opatření 1.3.3.6 - 1.3.3.12.*

### **Akční hlukové plány**

Úkol vytvářet akční plány snižování hluku vyplynul z přijetí Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2002/49/EC o hodnocení a řízení hluku v životním prostředí, která se stala základem pro evropský systém opatření k postupnému snižování hlukové zátěže obyvatel všech zdrojů, zejména pak dopravy. Do české právní úpravy byla problematika zapracována v roce 2006 v novele zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví. Výchozí diskem pro tvorbu akčních plánů snižování hluku v dané oblasti jsou strategické hlukové mapy.

*Komentář:*

*Dopravní politika je v souladu s Akčními hlukovými plány. Dopravní politika respektuje závěry Akčních plánů díky návrhu opatření týkajících se snižování hlučnosti drážních vozidel, výzkumem nízkohlučných povrchů pozemních komunikací atp. Pozitivně se projeví například opatření 1.3.3.6 - 1.3.3.12.*

### **Akční plán zdraví a životního prostředí ČR (NEHAP)**

Akční plán zdraví a životního prostředí ČR (NEHAP ČR) je národní aplikací Evropského akčního plánu (EHAPE), který dohromady tvoří plány jednotlivých států Evropy. EHAPE byl přijat na druhé konferenci ministrů životního prostředí a zdravotnictví v červnu 1994 v Helsinkách, opírá se o metodiku WHO.

NEHAP ČR byl přijat usnesením vlády ČR č. 810 z roku 1998. Dokument obsahuje soubor doporučení, směřujících ke zlepšení životního prostředí a zdravotního stavu populace v ČR. Zabývá se širokou škálou problémů životního prostředí a koncepční podpory zdraví. Na NEHAP navazují místní Akční plány zdraví a životního prostředí (LEHAP).

*Komentář:*

*Dopravní politika je v souladu s NEHAP, především s prioritními problémy politiky životního prostředí trvalého charakteru 16. ochrana klimatu cestou snižování emisí „skleníkových“ plynů. Pozitivně se projeví například opatření 1.3.2.1, 1.2.1.10 1.3.3.1.*

### **Strategie sociálního začleňování 2021 - 2030**

Strategie sociálního začleňování 2021–2030 je národní dokument schválený vládou České republiky usnesením č. 55 dne 20. ledna 2020, který zastřešuje hlavní oblasti významné pro sociální začleňování osob sociálně vyloučených a sociálním vyloučením ohrožených. Materiál pokrývá také oblasti boje s chudobou a sociálním vyloučením a stanovuje prioritní témata sociálního začleňování a jeho financování ze zdrojů České republiky i Evropské Unie.

*Komentář:*

*Dopravní politika je v souladu se Strategií sociálního začleňování 2021 – 2030 a Dopravní politikou, zejména díky zaměření specifického cíle 1.2.1 Osobní doprava navrhuje opatření k sociálnímu začleňování. Tento specifický cíl umožňuje uplatnění základních principů Strategie sociálního začleňování 2021 – 2030 jako nař. podpora sociálního začleňování na místní a regionální úrovni.*

### **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu ČR 2011–2020**

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020“ je samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob.

*Komentář:*

*Dopravní politika je v souladu s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu ČR 2011 – 2020 a Dopravní politikou. Například opatření č.1.3.4.35 je v souladu s opatřením K3.1 Zajistit postupnou výstavbu obchvatů měst a obcí a zpracovat návrhy výstavby obchvatů měst a obcí, s přihlédnutím ke kategorii komunikace, dopravnímu zatížení, velikosti sídla, nákladům a dalším aspektům. Dále opatření K8 nasazování systémů ITS pro monitorování a řízení provozu je v souladu se specifickým cílem 3.1. Telematika v dopravě přispívá k eliminaci dopravních nehod.*

### **Strategie sociálního začleňování 2014–2020**

Svým usnesením č. 24 ze dne 8. ledna 2014 schválila vláda ČR národní rámcový dokument pro oblast sociálního začleňování a boj s chudobou pod názvem „Strategie sociálního začleňování 2014–2020“ (dále jen „Strategie“), který zastřešuje hlavní oblasti významné pro sociální začleňování osob sociálně vyloučených nebo sociálním vyloučením ohrožených.

*Komentář:*

*Dopravní politika je v souladu se Strategií sociálního začleňování 2014–2020 a Dopravní politikou. Specifický cíl 1.2.1 Osobní doprava opatření 1.2.1.11 Propojení regionů s různou hustotou a charakterem osídlení řešit zkvalitněním nabídky veřejné dopravy a její provázaností s dálkovou dopravou a budováním terminálů osobní dopravy a záchytných parkovišť pro individuální a cyklistickou dopravu podporuje sociální kohezi.*

## **Státní energetická koncepce**

Aktualizace státní energetické koncepce (ASEK) byla schválena vládou 19. 5. 2015. Jedná se o klíčový strategický dokument v oblasti energetiky, obsahující strategické zadání pro rozvoj české energetiky cca do roku 2040. Aktualizace státní energetické koncepce identifikuje mechanismy, které zabezpečují bezpečnost státu v zásobování energiemi při požadovaném poklesu CO<sub>2</sub>. Navrhuje především větší diverzifikaci zdrojů a zájem na udržení stávající plné nezávislosti v oblasti dodávek tepla a elektřiny, ale bez významného vývozu vyrobené energie. Toho bude možné docílit v podmínkách ČR pouze dalším rozvojem jaderné energetiky v České republice. Touto otázkou se detailně zabývá Národní akční plán jaderné energetiky (NAP JE), který bude na schválený ASEK bezprostředně navazovat.

Státní energetická koncepce stanovuje jako indikativní ukazatele a cílové hodnoty k roku 2040 koridory pro vyvážený mix zdrojů pro výrobu elektřiny a koridory pro složení diverzifikovaného mixu primárních energetických zdrojů s přednostním využíváním domácích primárních zdrojů a udržením dovozní závislosti na přijatelné úrovni.

Jako cílové hodnoty jsou stanoveny mimo jiné podíly pro dovozní závislost nebo procento výkonové bilance pokrývající tuzemskou spotřebu.

### *Komentář:*

*Dopravní politika počítá s postupnou náhradou za alternativní energie v silniční dopravě a s další elektrizací železnic a městské hromadné dopravy, s postupným přesunem nákladní dopravy ze silniční na železniční, případně vodní dopravu (o 50 % do roku 2050; Bílá kniha 2011) a je tedy v souladu se Státní energetickou koncepcí. Podobný dílčí cíl si do roku 2030 stanovuje i Státní energetická koncepce (2015). Pozitivně se projeví například opatření 1.3.1.9, 1.3.1.1, 1.3.4.10 a 1.3.4.11.*

## **Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu do roku 2030**

Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu byl připraven na základě požadavků nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu. Dne 13. ledna 2020 schválila vláda ČR a pověřila Ministerstvo průmyslu a obchodu oficiálním předáním dokumentu zástupcům Evropské komise. Dokument byl neprodleně po tomto rozhodnutí předán Evropské komisi. Dokument obsahuje cíle a hlavní politiky ve všech pěti dimenzích tzv. energetické unie. Skrze tento dokument mají členské státy mimo jiné povinnost informovat Evropskou komisi o vnitrostátním příspěvku ke schváleným evropským cílům v oblasti emisí skleníkových plynů, obnovitelných zdrojů energie, energetické účinnosti a interkonektivity elektrizační respektive přenosové soustavy. ČR stanovila účinně garantovaný (sankcionovaný) závazek snížit v rozmezí let 2020 až 2030 konečnou spotřebu energie o 8 % (tedy o cca 0,8 % /rok) a snížit produkci oxidu uhličitého o 10 % (tedy o cca 1 % /rok). To jsou pro dopravu velmi závažné závazky, neboť trend posledních let je v ČR zcela opačný: spotřeba energie v dopravě roste ročně v průměru o 3,5 % a produkce oxidu uhličitého v dopravě o 4 %. Kromě požadovaného poklesu spotřeby energie a produkce oxidu uhličitého tedy bude v dopravě potřebné v první řadě zastavit jejich nárůst.

## **Opatření**

Investiční podpora výstavby dobíjecí infrastruktury pro elektromobily a jiné infrastruktury pro vozidla na alternativní pohon.

Podpora modální změny v nákladní dopravě.

### *Komentář*

*Dopravní politika je v souladu s Vnitrostátním plánem ČR v oblasti energetiky a klimatu do roku 2030 především v rámci specifického cíle 1.3 optimalizace jednotlivých druhů dopravy, 1.3.1 Mitigační opatření a energetické úspory, alternativní energie v jednotlivých dopravních módech: opatření 1.3.1.1 Podpořit rozvoj sítě plnicích a dobíjecích stanic a nabíjecí infrastruktury pro alternativní energie v silniční dopravě a 1.3.1.2 Podpořit nákup vozidel na alternativní paliva (rozdíl ceny mezi klasickým vozidlem a vozidlem na alternativní paliva).*

## **Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+**

Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ definuje hlavní cíle regionální politiky státu po roce 2021. Regionální politika státu je politika, která by měla usměrňovat ostatní sektorové politiky tak, aby zohledňovaly specifika jednotlivých typů území, a to metropolitních území, aglomerací, regionálních center a jejich venkovského zázemí, strukturálně postižených krajů, hospodářsky a sociálně ohrožených území, a zároveň vytvářet vlastní nástroje, jimiž ovlivňuje rozvoj specifických oblastí. Strategie regionálního rozvoje ČR 21+ (SRR 21+) identifikuje tematické oblasti, ve kterých je potřebný nebo žádoucí územně specifický přístup, a současně definuje, jaké intervence by měly být realizovány v odlišných územních kontextech tak, aby docházelo k podpoře konkurenceschopnosti a ke snižování regionálních disparit na principu udržitelného rozvoje území.

### *Komentář:*

*Dopravní politika je v souladu s cíli Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+. Specifický cíl 1.2.1 Osobní doprava v návrhu napojení aglomerací na spádové metropole je v souladu se strategickým cílem 2 Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+.*

## **Implementace a rozvoj sítí 5G v České republice – Cesta k digitální ekonomice**

Dokument definuje přístup České republiky k zavedení a využívání 5G sítí. Cílem materiálu je definování strategického přístupu České republiky k zavedení a využívání sítí 5G a poskytovaných nových služeb elektronických komunikací. Předpokládá se, že zprovozněním sítí 5G budou nabídnuty nové příležitosti a možnosti pro český průmysl, koncepty Smart Cities, Smart Regions a Smart Village budou pozvednuty na novou, kvantitativně vyšší úroveň a také budou poskytnuty další oblasti pro e-zdravotnictví a e-agriculture. Rovněž v dokumentu je zdůrazněn potenciál využití technologií 5G pro potřeby bezpečnostních a záchranných složek, krizového řízení a dalších specifických potřeb veřejného sektoru při výkonu jeho agend.

Dále definuje implementační milníky vlastní realizace, přičemž v mnohých klíčových tématech navazuje na další strategické materiály, zejména Inovační strategii 2019-2030, koncepci Digitální Česko, Akční plán 2.0 a další.

*Komentář:*

*Dopravní politika je v souladu s Implementací a rozvojem sítě 5G v České republice – Cesta k digitální ekonomice a Dopravní politikou, předkládaná strategie je v souladu s tím, že Síť 5G umožní širokou škálu využití v moderních dopravních systémech. Politika se v koncepci promítá prostřednictvím specifického cíle 3.1.*

### **Plán odpadového hospodářství České republiky, pro období 2015 – 2024**

22. 12. 2014 vláda ČR schválila nový Plán odpadového hospodářství ČR (POH ČR) pro období 2015 – 2024. Rovněž schválila nařízení vlády, kterým se vyhlašuje závazná část POH ČR, nařízení vlády č. 352/20014 Sb., o Plánu odpadového hospodářství České republiky pro období 2015–2024. Plán odpadového hospodářství České republiky je nástroj pro řízení odpadového hospodářství ČR a pro realizaci dlouhodobé strategie odpadového hospodářství.

Povinnost ČR zpracovat plán nakládání s odpady na jejím území (POH ČR) je stanovena ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES o odpadech, článku č. 28. Ministerstvo životního prostředí podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, zpracovalo POH ČR ve spolupráci s příslušnými orgány veřejné správy a veřejností.

Plán představuje klíčový dokument pro realizaci dlouhodobé strategie nakládání s odpady, obalovými odpady a výrobky s ukončenou životností. Hlavními cíli strategie je jednoznačně předcházení vzniku odpadů a zvýšení recyklace a materiálového využití odpadů. Součástí POH je i Program předcházení vzniku odpadů. Plán se zaměřuje na upřednostnění způsobů nakládání s odpady podle celoevropské odpadové hierarchie a plnění evropských cílů ve všech oblastech nakládání s odpady. Strategie navržená v POH ČR vede k jednoznačnému odklonu odpadů ze skládek skrze předcházení odpadů, zvýšení recyklace a materiálového využití odpadů.

Strategické cíle uvedené v POH ČR jsou:

- Předcházení vzniku odpadů a snižování měrné produkce odpadů.
- Minimalizace nepříznivých účinků vzniku odpadů a nakládání s nimi na lidské zdraví a životní prostředí.
- Udržitelný rozvoj společnosti a přiblížení se k evropské „recyklační společnosti“.
- Maximální využívání odpadů jako náhrady primárních zdrojů a přechod na oběhové hospodářství.

Z priorit Plánu odpadového hospodářství vyplývá i nezbytnost stanovit a koordinovat síť zařízení k nakládání s odpady v regionech. Na POH ČR tak přímo navazuje nový programový dokument Operačního programu Životní prostředí 2014–2020, prostřednictvím kterého bude možné čerpat finance pro podporu nových zařízení a systémů nakládání s odpady v ČR.

POH ČR, jako strategický rámec pro rozvoj nakládání s odpady, je plně v souladu s evropskou odpadovou legislativou.



*Komentář:*

*Cíle POH ČR jsou v souladu s Dopravní politikou. V Dopravní politice je navrženo opatření 1.2.3.5 k zajištění odpadového hospodářství v rámci oprav dopravní infrastruktury.*

### **Státní program environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty a environmentálního poradenství na léta 2016-2025**

Usnesením číslo 652 ze dne 20. července 2016 byl vládou schválen nový Státní program environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty a environmentálního poradenství na léta 2016-2025. Státní program představuje klíčovou národní strategii pro oblast EVVO i EP s vizemi, cíli a opatřeními, na nichž se vedle orgánů státní správy podílejí mj. kraje, obce a města, školy, včetně škol vysokých, střediska ekologické výchovy a ekologické poradny i neziskové organizace, vzdělávací a výzkumné instituce, muzea, zoo, botanické zahrady, knihovny.

Vládou schválený program podporuje rozvoj EVVO komplexně v celé šíři témat, rozdělených do sekcí Příroda, Místo, sídlo a krajina, Udržitelná spotřeba a Klima.

*Komentář:*

*Cíle Státního programu EVVO a EP jsou v souladu s Dopravní politikou. V Dopravní politice jsou navržena opatření 2.8.1.1-2.8.1.5, které reflektují strategické oblasti Státního programu EVVO a EP.*

Shrnující závěr kapitoly:

V rámci vyhodnocení vlivů předkládané koncepce na životní prostředí byly vzaty v úvahu relevantní cíle v oblasti ochrany životního prostředí výše uvedených koncepcí a na jejich základě a na základě analýzy životního prostředí, jeho vývojových trendů a problémů v řešeném území byla sestavena sada referenčních cílů ochrany životního prostředí reprezentující jednotlivé složky životního prostředí, které tvoří základní referenční rámec pro hodnocení.

Dopravní politika České republiky pro 2021-2027 s výhledem do roku 2050 je v souladu s relevantními cíli uvedených dokumentů, které mají vztah k životnímu prostředí a veřejnému zdraví a cíle uvedených dokumentů byly vzaty v úvahu během její přípravy. Všechny výše uvedené koncepční dokumenty na národní i mezinárodní úrovni byly, dle své relevance k posuzované Dopravní politice, v různé míře použity k hodnocení a pracování dokumentu Vyhodnocení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí. Ve vybraných případech byly některé z cílů koncepcí využity pro formulaci či úpravu referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, které jsou základním nástrojem pro hodnocení vlivů dokumentu koncepce na životní prostředí.

### **Způsob stanovení referenčního hodnotícího rámce v oblasti ŽP**

Základní rámec pro vyhodnocení souladu strategických cílů a opatření koncepce s požadavky na ochranu životního prostředí tvoří referenční cíle ochrany životního prostředí. Referenční cíle ochrany životního prostředí především umožňují posoudit, jak mohou jednotlivé cíle Dopravní politiky a z nich vycházející opatření ovlivnit naplnění cílů ochrany životního prostředí a zda je ovlivňují pozitivně, negativně nebo jsou vůči nim neutrální. Následně mohou sloužit jako

základ pro sledování (monitoring) dopadů implementace Dopravní politiky na životní prostředí pomocí stanovených indikátorů a jako rámec pro určení environmentálních kritérií výběru potenciálních projektů.

Obvykle se pro stanovení referenčního hodnotícího rámce, a tím i sestavení vybrané sady referenčních cílů pro konkrétní strategický dokument, postupuje tím způsobem, že se vychází především z cílů a priorit mezinárodních a národních koncepčních dokumentů, které mají k předmětnému strategickému dokumentu vztah. Dalším zdrojem pro formulaci referenčního hodnotícího rámce je také analýza stavu životního prostředí dotčeného území, která je podkladem pro identifikaci významných problémů životního prostředí.

V případě posuzované Dopravní politiky bylo postupováno v souladu s obvyklým, výše uvedeným postupem. Všechny referenční cíle respektují problémové okruhy Dopravní politiky a jejich strukturu ovlivnily také požadavky závěru zjišťovacího řízení. Tímto způsobem byl sestaven seznam referenčních cílů, u nichž byla nalezena přímá vazba k jednotlivým cílům Dopravní politiky.

### 5.3. Sada referenčních cílů životního prostředí

Níže uvedená sada referenčních cílů ochrany životního prostředí představuje rámec pro Vyhodnocení koncepce. Při vyhodnocování strategických cílů prostřednictvím opatření a strategických projektů je ve Vyhodnocení v tabelární formě posouzeno, nakolik mohou jednotlivá opatření a strategické projekty ovlivnit naplňování referenčních cílů ochrany životního prostředí, to znamená, zda je ovlivňují pozitivně, negativně či jsou vůči nim neutrální.

Při hodnocení byly dále vzaty v úvahu požadavky závěru zjišťovacího řízení, připomínky dotčených orgánů státní správy. Stanovené cíle vychází z výše uvedených dokumentů a z požadavků v závěru zjišťovacího řízení.

**Tabulka 13 Referenční cíle ochrany životního prostředí**

Č.	Oblast životního prostředí	Referenční cíl
1	Ovzduší	1.1. Snižovat emise škodlivých látek (polutantů, toxických látek i skleníkových plynů) do ovzduší, vody a půdy, zavádět nejlepší dostupné techniky (BAT)
2	Klima	2.1. Snižovat emise skleníkových plynů a adaptovat dopravní infrastrukturu na změnu klimatu.
3	Voda	3.1. Zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území 3.2. Chránit podzemní i povrchové vody před kontaminací, se zvláštním zaměřením na ochranu zdrojů pitných vod a vod pro rekreaci 3.3. Snižovat spotřebu vody a zlepšovat kvantitativní a kvalitativní charakteristiky vypouštěných odpadních vod
4	Půdní fond	4.4. Omezovat nové zábory ZPF a PUPFL a chránit půdu s důrazem na zabezpečení jejích funkcí;
5	Krajina	5.1. Chránit krajinný ráz 5.2. Omezovat fragmentaci krajiny
6	Ochrana přírody a krajiny	6.1. Při plánování dopravní infrastruktury respektovat zájmy ochrany přírody a krajiny
7	Odpady	7.1. Snižovat produkci odpadů 7.2. Zvýšit míru recyklace zejména stavebních a demoličních odpadů a využívání odpadů jako druhotných surovin

Č.	Oblast životního prostředí	Referenční cíl
8	Veřejné zdraví <sup>4</sup>	8.1. Dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin 8.2. Omezovat negativní působení hluku na zdraví 8.3. Snižit počty smrtelných a vážných zranění v důsledku dopravních nehod 8.4. Podílet se na vytváření motivovaných a odolných sociálních skupin žijících v prostředí, které je příznivé pro jejich zdraví
9	Kulturní památky	9.1. Chránit kulturní dědictví
10	Nakládání s přírodními zdroji	10.1. Snižovat spotřebu a racionálně využívat neobnovitelné zdroje surovin a energie
11	Environmentální vzdělávání	11.1. Posilovat odpovědné chování obyvatel k životnímu prostředí, poskytovat informace, podporovat ekologickou výchovu a vzdělávání

Vzhledem k obecnému charakteru předkládané koncepce, která nenavrhuje žádná územně orientovaná opatření, nelze na úrovni SEA hodnotit konkrétní vlivy na jednotlivé složky resp. prvky životního prostředí v konkrétních lokalitách resp. veřejné zdraví konkrétních obyvatel. To bude náplní následujících stupňů přípravy konkrétních opatření, aktivit a projektů, které budou vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí v procesu EIA, a to do hloubky úměrné jejich potenciálním vlivům (zjišťovací řízení).

V rámci vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí tak byly vyhodnoceny jednotlivé strategické návrhy předkládaného dokumentu v podobě strategických cílů a opatření vůči referenčnímu rámci reprezentovanému souborem referenčních cílů, které představují soubor vybraných relevantních žádoucích trendů v životním prostředí v území stanovených na základě analýzy životního prostředí a veřejného zdraví a analýzy přijatých cílů v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví ostatních souvisejících strategických dokumentů.

## **6. Závažné vlivy (včetně sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, pozitivních a negativních vlivů) navrhovaných variant koncepce na životní prostředí.**

Dopravní politika ČR je zpracována jednovariantně. Vzhledem k charakteru Dopravní politiky ČR je zřejmé, že z důvodu obecně formulovaných opatření, budou vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví záviset z převážné části na způsobu naplňování koncepce tj. na konkrétních projektech a na jejich umístění v rámci ČR.

### **6.1. Hodnocení analytické části koncepce**

Analytická část Dopravní politiky ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 je přílohou samotného dokumentu a stala se podkladem pro zpracování Návrhové části. Hodnocení analytické části je provedeno verbálně.

Analytická část obsahuje následující části:

<sup>4</sup> V tabulce č.18 uvedena hodnocení – syntéza vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví. Samostatně doložena tabulka hodnocení opatření vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví v příloze č.2 Vyhodnocení.

- popis výchozích nadřazených dokumentů evropské a národní úrovně, ze kterých je nutné vycházet, a to se zaměřením cílů a opatření, které jsou relevantní pro sektor doprava,
- vyhodnocení Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050,
- vybrané statistické údaje sektoru doprava,
- scénáře možného budoucího vývoje ve variantách a výběr nejpravděpodobnější varianty,
- prognózu přepravy v železniční a silniční dopravě k roku 2050 podle jednotlivých tahů, který zároveň vyznačuje hlavní přepravní směry (výstup z národního multimodálního dopravního modelu) a prognózu dělby přepravní práce, která je dále modifikována v implementační části Dopravní politiky jakožto výsledek opatření návrhové části,
- SWOT analýzu.

*Komentář zpracovatele SEA k celkovému rozsahu a obsahu analytické části koncepce a možný vlivům na složky životního prostředí a veřejného zdraví:*

*Analytická část koncepce je dle názoru zpracovatelů SEA vyhodnocení zpracována stručně, přehledně a dostatečně. Součástí analytické části je i vyhodnocení Dopravní politiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. Celá analytická část koncepce přispívá k pochopení vzájemných souvislostí, které vedly ke konečnému znění nového strategického dokumentu. Součástí analytické části je i scénář budoucího vývoje a prognóza přepravy do roku 2050. Z hlediska přehlednosti je možné pozitivně hodnotit SWOT analýzu, která umožňuje přehledné shrnutí silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb v oblasti dopravy v ČR.*

*Problematika životního prostředí netvoří samostatnou kapitolu Analytické části. V rámci analytické části je komentována problematika využívání obnovitelných zdrojů energií, hlukových limitů a světelného znečištění a SWOT analýza vlivů dopravy na životní prostředí a globální změny klimatu.*

*Vzhledem k obsahu dokumentu, který zahrnuje zejména popis výchozích nadřazených dokumentů evropské a národní úrovně, vyhodnocení Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020, vybrané statistické údaje sektoru doprava, scénáře možného budoucího vývoje ve variantách a výběr nejpravděpodobnější varianty, prognózu přepravy v železniční a silniční dopravě k roku 2050 a SWOT analýzu, je tato část Dopravní politiky bez vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví.*

## **6.2. Hodnocení návrhové části koncepce**

Návrhová část koncepce je členěna na čtyři základní části:

- Východiska
- Vize a hlavní cíl
- Řešené strategické a specifické cíle
- Dlouhodobý výhled

Hlavními východisky Dopravní politiky jsou následující evropské a celostátní průřezové strategické dokumenty včetně na ně navazujících koncepcí: Zelená dohoda pro Evropu, Strategický rámec Česká republika 2030, Státní energetická koncepce, Surovinová politika

České republiky v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů, Státní politika životního prostředí, Politika ochrany klimatu v ČR, Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, Národní program snižování emisí ČR, Strategie regionálního rozvoje, Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením a Implementace a rozvoj sítí 5G v České republice – Cesta k digitální ekonomice.

Vize dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Bude proto nutné uspokojovat potřebu po mobilitě osob a věcí, způsob zajištění těchto potřeb musí být ovlivňován tak, aby byla zajištěna udržitelnost ve vztahu k dalšímu ekonomickému vývoji. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. To znamená zajistit snížení měrné spotřeby energie (podíl spotřeby energie a vykonané přepravní práce).

Hlavní cíl proto i nadále vychází z hlavního cíle dopravní politiky pro předchozí období:

***Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.***

### **6.3. Hodnocení vlivů na složky životního prostředí návrhové části**

Referenční cíle ochrany životního prostředí reprezentují jednotlivé složky životního prostředí – v rámci SEA DP byly vyhodnoceny možné vlivy jednotlivých opatření v rámci navrhovaných priorit na úrovni specifikovaných cílů opatření na tyto referenční cíle. Konkrétní vlivy na složky životního prostředí ve specifických územích budou záviset na způsobu realizace konkrétních projektů v rámci realizace cílů a opatření koncepce, tj. implementací DP prostřednictvím resp. výběrem a realizací předkládaných konkrétních projektů. Návrh environmentálních kritérií pro výběr konkrétních projektů v rámci DP je uveden v kapitole 12. Vyhodnocení vlivů konkrétních projektů na životní prostředí bude zejména u projektů investičního charakteru předmětem hodnocení v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA), dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Při aktuální míře neznalosti jednotlivých projektů, které budou v rámci DP podpořeny a zejména neznalosti jejich konkrétní lokalizace není možné kvalifikovaně vyhodnotit konkrétní vlivy projektů na životní prostředí reprezentující jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví. Z tohoto důvodu byly hodnoceny vlivy jednotlivých opatření a aktivit na referenční cíle životního prostředí, které mohou potenciálně nastat za určitých podmínek realizace. Výše uvedená stupnice hodnot tedy odpovídá potenciálním vlivům, které zahrnují danou míru neurčitosti. Posouzení vlivů na životní prostředí bylo provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobně významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených ve strategickém dokumentu, a aby zároveň postihlo specifika regionu.

#### **6.4. Metoda hodnocení návrhové části koncepce**

Pro zjištění, zda a jakým způsobem může návrh Dopravní politiky ČR mít při realizaci závažné vlivy na životní prostředí, bylo provedeno hodnocení navržených priorit rozpracovaných do opatření a jednotlivých cílů opatření vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí, tj. zda a jakým způsobem budou strategické cíle naplňovány pomocí navrhovaných specifických cílů a aktivit resp. projektů přispívat či nikoliv k naplňování referenčních cílů. Pro hodnocení bylo použito následující stupnice:

##### **stupnice významnosti**

- +2 potenciálně významný pozitivní vliv (velkého rozsahu) opatření na referenční cíl
- +1 potenciálně pozitivní vliv opatření na daný referenční cíl
- 0 zanedbatelný nebo komplikovaně zprostředkovatelný potenciální vliv (velmi malý rozsah)
- 1 potenciálně negativní vliv opatření na daný referenční cíl (lokální)
- 2 potenciálně významný negativní vliv opatření na daný referenční cíl (velkého rozsahu)
- x, +x ambivalentní vliv  
byly identifikován jak pozitivní, tak i negativní vlivy, přičemž jejich míra odpovídá stupnici uvedené výše.

##### **rozsah vlivu**



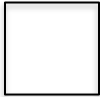



- B bodový (působící v místě realizovaného opatření)
- L lokální (působící v rámci širšího území např. v rozsahu správního území obce)
- R regionální (působící na území 2 a více obcí)

##### **spolupůsobení vlivu**

- K kumulativní působení vzhledem k již existujícím nebo uvažovaným záměrům, opatřením, resp. známým vlivům jiných aktivit na Dopravní politice ČR nezávislých

S synergické působení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným záměrům, opatřením, resp. známým vlivům jiných aktivit na Dopravní politice ČR nezávislých

### Stupnice významnosti spolupůsobení vlivu

-  potenciálně mírně negativní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě -1 míry kumulativního resp. synergického vlivu
-  potenciálně významný negativní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě -2 míry kumulativního resp. synergického vlivu
-  nebyla identifikována potenciální vazba s kumulativním resp. synergickým spolupůsobením mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území
-  potenciálně mírně pozitivní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě +1 míry kumulativního resp. synergického vlivu
-  potenciálně významně pozitivní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě +2 míry kumulativního resp. synergického vlivu
-  opačný směr působení impaktu v bezprostředním okolí realizace aktivity nebo opatření oproti hodnocení směru kumulativního/synergického vlivu jako celku

### časový horizont působení

kp krátkodobé působení vlivu resp. působení občasné

dp dlouhodobé působení vlivu resp. působení kontinuální

Zejména při potenciálně negativním identifikovaném vlivu je součástí hodnocení i komentář v pravém sloupci hodnotící tabulky.

## 6.5. Kumulativní a synergické vlivy

V případech, kde byly identifikovány potenciálně negativní vlivy, bylo dále zkoumáno, jaké další aktivity mohou mít analogické účinky (kumulativní efekt), anebo jiné účinky pozitivního či negativního charakteru, které mohou vliv daného opatření zesilovat (synergický efekt). Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je zahrnuto do hodnocení vlivu a charakteru vlivu. Zjištěné kumulace resp. synergismus byly v hodnotících tabulkách označeny indexy K a S, dle stupnice významnosti spolupůsobení vlivu (viz výše). Kumulativní a synergické vlivy jsou v případech, kde je to relevantní komentovány jednak v komentářích u jednotlivých sledovaných referenčních cílů, jednak v souhrnných komentářích pod hodnotícími tabulkami.

## **6.6. Posouzení vlivu na lokality soustavy Natura 2000**

V rámci zpracování oznámení koncepce byly osloveny všechny orgány ochrany přírody, tedy příslušné orgány státní správy, vojenské újezdy a správy chráněných krajinných oblastí v České republice, v jejichž obvodu působnosti se nacházejí lokality soustavy NATURA 2000, se žádostí o stanovení, zda může mít Dopravní politika ČR samostatně nebo ve spojení s jinými vliv na lokality soustavy NATURA 2000.

Vzhledem k tomu, že tento vliv nebyl vyloučen, je v rámci SEA Dopravní politiky ČR provedeno posouzení vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Vyhodnocení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny zpracovala Mgr. Martina Fialová, PhD., držitelka autorizace pro posuzování vlivů na lokality soustavy Natura 2000, příloha č.1 tohoto dokumentu.

## **6.7. Posouzení vlivu na veřejné zdraví**

Hodnocení Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 - 2027 na lidské zdraví vychází z principů předkládaných WHO v dokumentu „Health Impact Assessment as a part of SEA“. Základem je definice zdraví a práce s determinanty lidského zdraví a jejich ovlivněním hodnocenou politikou. Zdravotní rizika spojená s expozicí přírodních podmínek (znečištění pitné vody, znečištění ovzduší, aj.) jsou ve větší míře eliminována či omezena řadou evropských a národních standardů, zatímco determinanty sociální (kvalita bydlení, zaměstnanost, příjem, aj.) jsou ovlivňovány na národní, lokální a komunitní úrovni. Všechny jmenované determinanty však působí ve vzájemné provázanosti, rozdělení nastává pro lepší pochopení a sledování jednotlivých determinantů. Posouzení vlivů koncepce na veřejné zdraví zpracoval Mgr. Robert Polák, držitel autorizace pro posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č. 258/2000 Sb., v platném znění.



**Tabulka 14 Hodnocení jednotlivých strategických a specifických cílů a opatření.**

**Strategický cíl : Udržitelná mobilita.**

**Specifický cíl: Ovlivňování mobility**

opatření	Referenční cíle životního prostředí														Rozsah/spolupůsobení	
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.		11.
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
1.1.1.1	Vytvářet podmínky pro předcházení vzniku potřeb po mobilitě.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Opatření minimalizuje pravidelné dojíždění do zaměstnání a souvisí s plánováním urbanizace území. Minimalizace dojížděky do zaměstnání bude představovat snížení emisí a hlukového zatížení v zájmovém území a vlivů na klima. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.1.2.1	V souladu s evropskými trendy internalizovat externality.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření, díky kterému by mělo dojít k omezení nadbytečných jízd v nákladní dopravě. Opatření bude představovat snížení emisí a hlukového zatížení v zájmovém území a vlivů na klima. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.1.2.2	Předcházet vzniku potřeb po mobilitě v rámci logistiky a městské logistiky.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Opatření bude představovat snížení emisí a hlukového zatížení v zájmovém území a vlivů na klima. Negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.1.2.3	Vytvářet podmínky pro zajišťování obrany a bezpečnosti státu a promítnout je do Plánu operační přípravy státního území ČR na dané čtyřleté období.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Doporučení: Nejsou navrhována															

**Strategický cíl : Udržitelná mobilita.**

**Specifický cíl: Multimodální přístup**

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení	
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8	9.	10.	11.		
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny y	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání		
Podcíl: Osobní																	
1.2.1.1	Nastavit optimalizaci využití kapacity páteřních železničních tahů vhodnými organizačními opatřeními a cenovou politikou (snížení významu hmotnostních kategorií vlaku při výpočtu ceny za dopravní cestu) a prověřením postupným postupným zavedením koncesního modelu pro provozování komerčních linek veřejné hromadné dopravy a/nebo zavádění modelu TTR.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.2.1.2	Vytvářet podmínky pro zajištění dopravní obslužnosti na úrovni 3 nebo 4 dle Dopravní politiky, ve výjimečných případech alespoň na úrovni 2, zajištění aktivní metodické pomoci krajským objednatelům k dosažení takové úrovně.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Podpora atraktivita železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora ekonomického rozvoje regionu přináší zvýšení životní úrovně obyvatel. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.2.1.3	Zajistit kvalitní meziregionální dopravní obslužnost pro všechny regiony srovnatelného významu bez ohledu na jejich vybavení dopravní infrastrukturou.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Podpora veřejné hromadné dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora ekonomického rozvoje regionu přináší zvýšení životní úrovně obyvatel. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.2.1.4	Zajistit jednotný přestupní tarif pro železniční dopravu postupně využitelný pro ostatní druhy dopravy s tím, že zapojení spojů, které nejsou objednávané v rámci veřejných služeb, bude dobrovolné.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Podpora atraktivita železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.2.1.5	Nastavit kvantitativní a kvalitativní standardy v rámci plánování dopravní obslužnosti.																

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Podpora kvality veřejné hromadné dopravy vede ke zvýšení její atraktivity a je tak spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora ekonomického rozvoje regionu přináší zvýšení životní úrovně obyvatel. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.2.1.6	Vytvořit udržitelný ekonomický rámec provozování vlaků na vysokorychlostních železničních tratích v rámci rychlých spojení a dalších páteřních železničních tratích.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Podpora vysokorychlostní železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Významný je aspekt ekonomického rozvoje regionů. Na druhé straně je však nutno přihlížet k negativnímu ovlivnění sídel v okolí VR tratí hlukem z železniční dopravy. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt trati.															
1.2.1.7	Provázat proces obnovy vozidel veřejné hromadné dopravy a výběrového řízení na provozovatele veřejné služby, a to s důrazem na bezemisní mobilitu.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Obnovu vozidel je možné hodnotit pozitivně z hlediska snížení emisí a hluku a vlivů na klima. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.2.1.8	Provázat proces obnovy vozidel železniční veřejné hromadné dopravy se záměry rozvoje železniční infrastruktury a s ohledem na prognózované přepravní výkony.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Obnova vozidel železniční veřejné dopravy přinese snížení hlukové zátěže. Podpora atraktivity železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora ekonomického rozvoje regionů přináší zvýšení životní úrovně obyvatel. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.2.1.9	Prověřit možnosti ohledně snížení ceny elektrické energie vhodnou cenovou politikou kompenzující poplatek za obnovitelné druhy energie (POZE).															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.2.1.10	Od roku 2025 zavést v rámci ceny za použití železniční dopravní cesty penalizující příplatek za provoz diesellového vozidla po elektrizované trati a stanovit odůvodněné výjimky osvobození z tohoto příplatku a z finančních zdrojů státu nepřispívat krajům, ani dopravcům, na úhradu veřejné dopravy, pokud je na elektrifikovaných tratích zajišťována vozidly poháněnými spalovacími motory, ani na nákup či modernizaci takových vozidel.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny y	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které přinese snížení emisí z kolejové dopravy a vlivů na klima. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.2.1.11	Propojení regionů s různou hustotou a charakterem osídlení řešit zkvalitněním nabídky veřejné dopravy a její provázaností s dálkovou dopravou a budováním terminálů osobní dopravy a záchytných parkovišť pro individuální a cyklistickou dopravu.															
	0	0	0	0	0	-1	-1	-1	-1	0	0	+1	0	0	0	B/dp
Komentář	V případě realizace terminálů osobní dopravy a záchytných parkovišť pro individuální a cyklistickou dopravu lze očekávat zábory půdy a střety s ekologicky významnými segmenty krajiny, případné ovlivnění fragmentace území a vlivy na krajinný ráz. Podpora nabídky veřejné hromadné dopravy vede ke zvýšení její atraktivity a je tak spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora cyklistické dopravy podpoří využívání bezmotorové dopravy a zdravý životní styl. Existuje mírné lokální riziko nárůstu zátěže v okolí dopravních terminálů a záchytných parkovišť, které je nutno řešit na úrovni jednotlivých projektů, pozitivní vlivy však jednoznačně převažují. Rozsah působení je bodový a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: V případě výstavby terminálů a záchytných parkovišť směřovat výstavbu do oblastí s nižší bonitou půdy, do realizace zahrnout i návrh adaptačních opatření na změnu klimatu (stínící prvky, retenci vody, využití obnovitelných zdrojů energie). Zajistit migrační prostupnost zájmového území. Při realizaci terminálů vytvářet podmínky vedoucí k přednostnímu umístění těchto staveb do stávajících brownfields a urbanizovaných území před jejich výstavbou ve volné krajině.															
1.2.1.12	Parkoviště P+R budovat na základě plánů udržitelné městské mobility primárně mimo velká města v lokalitách, kde nevznikají dopravní zácpy, souběžně se zajištěním dostatečné návazné veřejné hromadné dopravy z těchto lokalit.															
	0	0	0	0	0	-1	-1	-1	-1	0	0	+1	0	0	0	B/dp
Komentář	V případě realizace P+R lze očekávat zábory půdy a střety s ekologicky významnými segmenty krajiny, fragmentaci území a vlivy na krajinný ráz. Optimalizace lokalizace parkovišť P+R mimo soustředěnou zástavbu měst vede ke snížení negativních dopadů jejich provozu (vč. navazující individuální dopravy) na obyvatele žijící v jejich okolí. Rozsah působení je bodový a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: V případě výstavby P+R směřovat výstavbu do oblastí s nižší bonitou půdy, do realizace zahrnout i návrh adaptačních opatření na změnu klimatu (stínící prvky, retenci vody, využití obnovitelných zdrojů energie). Zajistit migrační prostupnost zájmového území. Při realizaci P+R vytvářet podmínky vedoucí k přednostnímu umístění těchto staveb do stávajících brownfields a urbanizovaných území před jejich výstavbou ve volné krajině.															
1.2.1.13	Dořešit problematiku kompetencí a financování objednávky veřejných regionálních služeb železniční dopravy.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.2.1.14	Řešit problém rozsahu a kapacity veřejných služeb na páteřních spojeních do aglomerací vybavených nedostatečnou železniční infrastrukturou.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Podpora atraktivity železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
	ekonomického rozvoje regionů přináší zvýšení životní úrovně obyvatel. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.2.1.15	Poskytovat data ve vlastnictví státu a samospráv pro účely rozvoje MaaS a dalších mobilních služeb.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Doporučení: Nejsou navrhována															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
<b>Podcíl nákladní doprava</b>																
1.2.2.1	Zajistit dostupnost a spolehlivost kontinentální kombinované dopravy, a to krátkodobě podporou optimálního vzájemného přizpůsobení účastníků železničního provozu a střednědobě až dlouhodobě investičním odstraňováním úzkých hrdel. Připravovat podmínky pro zavedení režimu TTR při přidělování tras vlaků na dopravní infrastrukturu.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Podpora kombinované přepravy vede ke snížení negativních vlivů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost), může však být spojena s nárůstem hluku v okolí tratí v případě významného zvýšení objemu železniční přepravy. Případné investice do odstraňování úzkých hrdel budou pravděpodobně spojeny s nárůstem hluku z železniční dopravy v okolí jednotlivých staveb. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.															
1.2.2.2	Prověřit možnosti ohledně snížení ceny elektrické energie vhodnou cenovou politikou kompenzující poplatek za obnovitelné druhy energie (POZE) a cenu za emisní povolenky.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.2.2.3	Zřídit program pro podporu rozvoje terminálů kombinované a multimodální dopravy zaměřený na technické, technologické a provozní stránky podpory kombinované dopravy, na podporu překladišť a nákladnišť na železniční síti a na podporu rozvoje a zachování železničních vleček.															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolup úsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Podpora kombinované přepravy vede ke snížení negativních vlivů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost), může však být spojena s nárůstem hluku v okolí tratí v případě významného zvýšení objemu železniční přepravy. Rovněž je nutno očekávat nárůst zátěže v okolí terminálů a překladišť. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na stávajících tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu. U nových tratí zajistit splnění hlukových limitů. Výstavbu terminálů podmínit souhlasem orgánů ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví. Při realizaci terminálů kombinované a multimodální dopravy vytvářet podmínky vedoucí k přednostnímu umístění těchto staveb do stávajících brownfields a urbanizovaných území před jejich výstavbou ve volné krajině.															
1.2.2.4	Od roku 2025 zavést v rámci ceny za použití železniční dopravní cestu penalizující příplatek za provoz dieselového vozidla po elektrizované trati a stanovit odůvodněné výjimky osvobození z tohoto příplatku.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší z železniční dopravy. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.2.2.5	Po vzoru Podpůrného a garančního rolnického a lesnického fondu, který odškodňuje zemědělce při jimi nezaviněných přírodních pohromách, prověřit možnosti pojištění ze strany státu pro subjekty fungující v kontinentální kombinované dopravě vůči náhradě škod nárokováných přepravci při jejich penalizaci za pozdní dodání zboží v případě nefunkčnosti železnice na území i mimo území ČR. Součástí opatření bude prověření finanční náročnosti tohoto kroku.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí nebyly identifikovány. Opatření zvýší atraktivitu kombinované přepravy a tím přispěje ke snížení negativních vlivů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost), může však být spojena s nárůstem hluku v okolí tratí v případě významného zvýšení objemu nákladní železniční přepravy. Identifikovány byly pozitivní vlivy na veřejné zdraví. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení	
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.		
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání		
<b>Podcíl Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury</b>																	
1.2.3.1	Zajistit napojení všech typů regionů na dopravní infrastrukturu odpovídající významu konkrétního regionu.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Opatření podpoří rozvoj regionů a přispěje tím k zvýšení socioekonomické úrovně jejich obyvatel. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.2.3.2	Aktualizovat Metodiku ekonomického hodnocení projektů dopravní infrastruktury.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Úprava metodiky by vedla k vyššímu upřednostnění staveb pro veřejnou hromadnou dopravu (zejm. železničních tratí) na úkor staveb silničních. Tím přispěje ke zvýšení využití hromadné dopravy, snížení negativních vlivů individuální silniční dopravy (ovzduší, hluk, nehodovost). Je však nutno počítat s rizikem nárůstu hluku v okolí nových tratí. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.2.3.3	Optimalizovat proces přípravy projektů dopravní infrastruktury (včetně infrastruktury MHD v elektrické trakci) s ohledem na zkrácení času přípravy a zvýšení kvality.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.2.3.4	Zavádět digitalizaci procesů s využitím BIM a digitálních prostorových dat.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.2.3.5	Zajistit dostatečné finanční prostředky pro údržbu a opravy dopravní infrastruktury včetně jejich plynulého přidělování v průběhu celého roku, včetně odpadového hospodářství.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, pozitivně je možné hodnotit zaměření na odpadové hospodářství. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.2.3.6	Vytvářet podmínky pro větší recyklaci stavebních surovin (například dle Zelené dohody pro Evropu).																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	0	0	R/dp
Komentář	Pozitivně je možné hodnotit zaměření na recyklaci stavebních surovin. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni projektů - neumísťovat recyklační centra v blízkosti obytné zástavby, zajistit minimalizaci prašnosti. V případě dodavatelských řešení zahrnout tyto požadavky do podmínek výběru dodavatele.																

Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050  
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení	
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.		
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání		
1.2.3.7	Plánovat výluky a uzavírky z důvodů údržby dopravní infrastruktury s ohledem na minimalizaci dopadů do provozu a koordinovat jejich souběh (včetně koordinace souběhu uzavírek a výluk železnice / silnice, využití sedlových období a nočního období).																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.2.3.8	Při výstavbě dopravní infrastruktury dbát na snižování negativního vlivu změny klimatu na samotnou dopravu nastavením vhodných adaptačních opatření.																
	0	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	R/dp/K
Komentář	Pozitivně je možné hodnotit opatření týkající se nastavení adaptačních opatření pro dopravu a s kumulativním spolupůsobením zejména z hlediska změn klimatu. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.2.3.9	Zajistit parametry dopravní infrastruktury potřebné pro zajištění obrany a bezpečnosti státu (přeprava vojsk)																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Doporučení: Nejsou navrhována																

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení	
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.		
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		biodiverzita a ochrana přírody	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání		
Podcíl Internalizace externalit v dopravě																	
1.2.4.1	Postupně internalizovat externí náklady v souvislosti s celoevropským vývojem a na základě závěrů studie Analýza zdanění a zpoplatnění vozidel.																
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	0	R/dp/K
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které by mělo podpořit masivnější zavádění vozidel na alternativní paliva a tím snížit emise z provozu vozidel. Převážně pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením na životní prostředí zejména z hlediska snížení znečištění ovzduší a veřejného zdraví a vlivů na klima. Uplatnění zásady internalizace externalit přispěje ke snížení dopravní zátěže z dálkové nákladní přepravy. Je nutno předpokládat, že se opatření promítne do zvýšení cen zboží a surovin, pozitivní vlivy na zdraví však převažují. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																



opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		biodiverzita a ochrana přírody	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
1.2.4.2	V návaznosti na aktuálně projednávanou novelu tzv. směrnice Euroviněta zavést diferenciaci sazeb mýtného podle emisí CO <sub>2</sub> .															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které rozvíjí zásadu uživatel a znečišťovatel platí. Očekává se, že bude možné na základě této směrnice zahrnout do výše mýta externí náklady spojené se znečištěním ovzduší a hlukem. Toto opatření by mělo mít pozitivní vliv na postupnou obnovu vozidlového parku k nízkoemisním a bezemisním vozidlům. Lze předpokládat, že vozidla s nižšími emisemi CO <sub>2</sub> se budou vyznačovat i nižšími emisemi znečišťujících látek a nižší hlučností, opatření tak přispěje k poklesu znečištění ovzduší a hluku ze silniční dopravy a omezení vlivů na klima. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolu působení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
<b>Podcíl Energetické úspory v dopravě</b>																
1.2.5.1	Snižovat závislost dopravy na fosilních zdrojích.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	+1	0	R/dp/K
Komentář	Navržené opatření pozitivně ovlivní spotřebu fosilních paliv a podporuje zavádění elektromobilů v silniční dopravě, čímž snižuje emise polutantů ze silniční dopravy. Převážně pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením na životní prostředí zejména z hlediska snížení znečištění ovzduší a veřejného zdraví a vlivů na klima. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.2.5.2	Vytvořit podmínky pro dopravní soustavu založenou na mezioborové spolupráci.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.2.5.3	Zlepšovat energetickou bilanci výpravních a dalších provozních budov na železnici.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	+1	0	R/dp

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolu působení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
Komentář	Jedná se o opatření, která budou minimalizovat požadavky na vytápění budov a tím dojde ke snížení spotřeby el. energie a přírodních zdrojů v návaznosti na snížení produkce emisí a vlivů na klima. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

Strategický cíl : Udržitelná mobilita.

Specifický cíl: Optimalizace jednotlivých druhů dopravy

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spol upůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
Podcíl: Mitigační opatření a energetické úspory, alternativní energie v jednotlivých dopravních módech																
1.3.1.1	Podpořit rozvoj sítě plnicích a dobýjecích stanic a nabíjecí infrastruktury pro alternativní energie v silniční dopravě.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	+1	0	R/dp/K
Komentář	Navržené opatření pozitivně ovlivní energetické úspory v silniční dopravě, bude redukovat emise z dopravy a spotřebu fosilních paliv. Opatření má převážně pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením na životní prostředí zejména z hlediska snížení znečištění ovzduší a veřejného zdraví. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.1.2	Podpořit nákup vozidel na alternativní paliva (rozdíl ceny mezi klasickým vozidlem a vozidlem na alternativní paliva).															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	+1	0	R/dp/K
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a bude omezovat vlivy na klima a bude redukovat spotřebu fosilních paliv. Převážně pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením na životní prostředí zejména z hlediska snížení znečištění ovzduší a veřejného zdraví. Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) <sup>5</sup> vydala zprávu, ve které hodnotí životní cyklus elektromobilů a jejich dopady na klimatickou změnu, kvalitu ovzduší, hluk a ekosystémy ve srovnání s konvenčními automobily. Zpráva potvrzuje, že při současném energetickém mixu EU a při zohlednění emisí během celého životního															

<sup>5</sup> <https://oenergetice.cz/elektromobilita/studie-elektromobily-vypousti-behem-zivotniho-cykladu-mene-emisi-nez-konvenncni-vozy>

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení	
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.		
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny		odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
	cyklu automobilů jsou emise elektromobilů v EU nižší o 17–30 %. Výrobní fáze elektromobilů má poměrně závažné dopady na ekosystémy. EEA navrhuje, aby byly tyto dopady minimalizované přístupem cirkulární ekonomiky, která umožňuje opětovné použití a recyklaci. Podpora využití alternativních způsobů pohonu směřuje k vyššímu využití bezemisních či nízkoemisních vozidel, které se obvykle vyznačují též nižší hlučností. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Pro využití elektromobilů aplikovat principy cirkulární ekonomiky.																
1.3.1.3	Dokončit záměr cílového rozsahu elektrizace železničních tratí s ohledem na snížení externalit a dosažení dalších energetických úspor a urychlit elektrizaci páteřních tratí do regionů s chybějícími elektrizovanými tratěmi tak, aby bylo i v těchto regionech možné využít akutrolejová (nebo přechodně bimodální) vozidla a aby tak bylo možné postupně nahrazovat vozidla v dieselové traci vozidly elektrickými i akutrolejovými pro obsluhu koncových úseků s menším provozem, které nebudou elektrizovány.																
	+1	+1	0	0	0	0	-1	-1	-1	0	0	+1	0	0	0	R/dp	
Komentář	Elektrizací železničních tratí může dojít k vytvoření nových překážek v místech migrací zástupců ptáků. Mezi taková místa patří např. vedení železnice po hrázích rybníčních soustav (např. PO Třeboňsko – elektrizace úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí). Navržené elektrizace tratí mohou ve výhledu ovlivnit krajinný ráz zájmového území a fragmentaci území a zvláště chráněná území. Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy a tím snížení vlivu na klima. Současně směřuje k podpoře atraktivity železniční dopravy a tím i ke snížení dopadů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost). Zvýšení dopravní obslužnosti území přispěje k podpoře ekonomického rozvoje regionů. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Ovlivnění migrace zástupců ptáků lze snížit např. umístěním pomůcek ke zviditelnění překážky. Zajistit migrační prostupnost staveb. Elektrizací železničních tratí vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb.																
1.3.1.4	Urychlit realizaci projektů konverze trakčního napájecího systému z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v návaznosti na výsledky studií proveditelnosti jednotlivých oblastí.																
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp	
Komentář	Navržené opatření přispěje k ekonomicky výhodnější konverzi na jednotný systém AC 25 kV, 50 Hz, čímž stoupne energetická účinnost elektrické trakce na tratích z cca 80 % až na 95 %. V této souvislosti je nezbytné řešit dostatečný výkon přípojních bodů z rozvodné sítě. Z hlediska možných vlivů na složky životního prostředí je možné hodnotit pozitivně zvýšení energetické účinnosti a tím i snížení emisí v případě energetických zdrojů z tepelných elektráren a omezení vlivů na klima. Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy. Současně směřuje k podpoře atraktivity železniční dopravy a tím i ke snížení dopadů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost). Zvýšení dopravní obslužnosti území přispěje k podpoře ekonomického rozvoje regionů. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.3.1.5	Vytvořit zázemí pro provoz akumulátorových vozidel v oblastech bez liniové elektrifikace, a to budováním napájecích bodů jak pro přenocování vozidel (temperace), tak i pro nabíjení vozidel v obrátových stanicích.																
	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	B/dp	
Komentář	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy. Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Rozsah působení je bodový a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
1.3.1.6	Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány dopravců na rozvoj parku vozidel, aby nedošlo ke zmaření investic. To v praxi znamená již nenakupovat vozidla poháněná spalovacími motory a finanční zdroje soustředit výhradně jen na nákup elektrických vozidel (trolejových či akumulátorových).															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy. Současně směřuje k podpoře atraktivit železniční dopravy a tím i ke snížení dopadů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost). Zvýšení dopravní obslužnosti území přispěje k podpoře ekonomického rozvoje regionů. Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.1.7	Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány MD ČR a SŽ na vybavování tratí a vozidel jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Cílem je, aby tratě dosud neelektrifikované tratě byly při jejich vybavování jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS též souběžně elektrifikovány. Tím lze předejít neefektivní investici do vybavování neperspektivních naftou poháněných vozidel mobilní částí vlakového zabezpečovače ETCS, neboť ta budou v dohledném horizontu rušena.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, negativní vlivy opatření na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány. Doporučení: Do doby elektrifikace tratí (resp. vybavení vlaků zabezpečovači) posilovat či přednostně realizovat další opatření k zvýšení bezpečnosti železniční dopravy.															
1.3.1.8	Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány objednatelů veřejné dopravy na řešení linkového vedení a požadavků na vozidla. Nepřipustit, aby byla na elektrifikovaných tratích objednána doprava zajišťovaná naftou poháněnými vozidly a nepřipustit, aby objednatelé veřejné dopravy (stát i kraje) požadovali na dopravcích k zajištění vozby nová naftou poháněná vozidla.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	+1	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které přispěje ke snížení spotřeby fosilních paliv a redukcí emisí z motorové trakce. Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy a snížení vlivů na klima. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.1.9	Zavádět alternativní paliva ve vnitrozemské plavbě (například podpora zavádění plnicích a dobýjecích stanic).															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	B/dp
Komentář	Navrženým opatřením může dojít ke snížení znečištění ovzduší a vlivů na klima. Rozsah působení je bodový a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.1.10	Podpořit modernizaci plavidel příslušným programem															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp

opatření	Referenční cíle životního prostředí																Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.		
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny		odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environme ntální vzdělávání	
Komentář	Jedná se o organizační opatření. Modernizace plavidel zvýší bezpečnost plavby a sníží riziko havárií a nepředstavuje negativní vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší z lodní dopravy a tím snížení vlivů na klima. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.3.1.11	Dobudovat síť cyklostezek																
	+1	+1	0	0	0	-1	0	-1	-1		0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Budování cyklostezek může být v přímém střetu se zvláště chráněnými územími. Rozvoj cyklostezek může ovlivnit také fragmentaci a migraci v území. Budování cyklostezek bude představovat zábory půdy. Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší a hluku, pozitivně bude působit na socioekonomické faktory a následně i na obyvatele - opatření na podporu cyklo dopravy zvýší její atraktivitu vůči individuální automobilové dopravě a tím přispěje ke snížení dopravní zátěže území a snížení vlivů na klima. Podpora zdravého životního stylu obyvatel. Toto opatření nepředstavuje možné vlivy přesahující hranice ČR, potenciální vlivy na složky životního prostředí se omezují výhradně na území ČR. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Navrhovat cyklostezky v oblastech s nižší bonitou půdy. Na základě migračních studií navrhovat opatření pro snížení fragmentace území. Realizovat cyklostezky a cyklotrasy přednostně ve stávající síti polních cest s parametry umožňujícími kromě cyklo dopravy také dopravu zemědělské techniky pro obhospodařování přilehlých pozemků ZPF. Dalším cílem by mělo být použití přírodních materiálů pro nejnужnější provozní zpevnění cyklistických tras tak, aby byla co nejméně narušována organizace ZPF.																
1.3.1.12	Vyřešit problém vjezdu motorových vozidel na cyklostezky, případně za jakých podmínek a pro jaká vozítka je možné povolit vjezd na chodníky.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které nepředstavuje negativní vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispěje ke snížení nehodovosti a tím i zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.3.1.13	Rozšířit bikesharing, a to s rozlišením typů vozítek.																
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0		0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které nepředstavuje negativní vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší, hluk, klima a následně i na obyvatele - opatření na podporu cyklo dopravy zvýší její atraktivitu vůči individuální automobilové dopravě a tím přispěje ke snížení dopravní zátěže území. Podpora zdravého životního stylu obyvatel. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.3.1.14	Vytvořit normy pro parkovací místa pro kola a koloběžky, zejména v terminálech osobní dopravy.																
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0		0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší a hluk, klima a následně i na obyvatele - opatření na podporu veřejné hromadné dopravy a cyklo dopravy zvýší její atraktivitu vůči individuální automobilové dopravě a tím přispěje ke snížení dopravní zátěže území. Podpora zdravého životního stylu obyvatel. Jedná se o organizační opatření, které nepředstavuje negativní vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
1.3.1.15	Zlepšovat podmínky pro pravidelné dojíždění do zaměstnání a škol, a to i jako součást firemních a školních plánů mobility.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které nepředstavuje negativní vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší, hluk, klima a následně i na obyvatele - opatření na podporu cyklo dopravy zvýší její atraktivitu vůči individuální automobilové dopravě a tím přispěje ke snížení dopravní zátěže území. Podpora zdravého životního stylu obyvatel. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.1.16	Zajistit rozvoj ITS pro zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které nepředstavuje negativní vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření směřuje ke zlepšení kvality ovzduší, hluku, klima a nehodovosti a následně působí pozitivně i na obyvatele - opatření na podporu cyklo dopravy zvýší její atraktivitu vůči individuální automobilové dopravě a tím přispěje ke snížení dopravní zátěže území. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.1.17	Předložit vládě legislativní návrh upravující provoz elektrokol a dalších typů vozítek a způsob jejich kontroly v provozu															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které nepředstavuje negativní vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Snížení rizika dopravních nehod s účastí uživatelů elektrokol je možné hodnotit pozitivně. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.1.18	V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.															
	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které nepředstavuje negativní vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Zlepšení podmínek pro pěší dopravu představuje jednak podporu nemotorové přepravy, současně zlepšuje podmínky dostupnosti a využití hromadné dopravy a přispívá tak k snížení negativních dopadů individuální automobilové dopravy (ovzduší, hluk, nehodovost). Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.1.19	Připravovat generely pro pěší dopravu ve městech nad 15 tis. obyvatel jako podklad pro orgány územního plánování.															
	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Zlepšení podmínek pro pěší dopravu představuje jednak podporu nemotorové přepravy, současně zlepšuje podmínky dostupnosti a využití hromadné dopravy a přispívá tak k snížení negativních dopadů individuální automobilové dopravy (ovzduší, hluk, nehodovost). Jedná se o organizační opatření, které nepředstavuje negativní vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.1.20	Stanovit pravidla užívání vozítek pro občany se sníženou schopností pohybu.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-

Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050  
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které nepředstavuje negativní vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.1.21	Pro období 2021 – 2027 zajistit dotační program pro podporu infrastruktury MHD v elektrické trakci a dotační program pro podporu vozidel MHD v elektrické trakci.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Podpora infrastruktury MHD v elektrické trakci přispěje ke snížení produkce emisí a omezí vlivy na klima a následně je toto opatření možné pozitivně hodnotit z hlediska vlivu na veřejné zdraví. Jedná se o organizační opatření, které přispěje ke snížení emisí ve městech. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

Strategický cíl : Udržitelná mobilita.

Specifický cíl: Optimalizace jednotlivých druhů dopravy

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními zdroji	Environmentální vzdělávání	
Podcíl:	Znečištění ovzduší, technický stav vozidel															
1.3.2.1	Zajistit dostatečné kapacity pro provádění kontroly vozidel se spalovacími motory z hlediska emisí škodlivých látek přímo v provozu															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Cílem navrženého opatření je redukovat počet vozidel, která jsou v nevyhovujícím stavu z hlediska emisí a tím dojde k omezení znečištění ovzduší, vlivů na klima. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

Strategický cíl : Udržitelná mobilita.

Specifický cíl: Optimalizace jednotlivých druhů dopravy

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
Podcíl: Další vlivy na životní prostředí																
1.3.3.1	V rámci hodnocení vlivů na lidské zdraví zaměřit větší pozornost na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vazbě na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění z dopravy, imise).															
	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	0	R/dp
Komentář	Navržené opatření je možné hodnotit pozitivně s ohledem na doporučené zaměření. Omezení fragmentace krajiny dopravními stavbami zlepši možnost využití krajiny pro rekreační a pohybové aktivity a podporuje tak zdravý životní styl. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.3.2	V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření bez konkrétního územního průmětu. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.3.3	V maximální možné míře využívat pozemkové úpravy při přípravě a budování nových dálnic a železnic a při rušení železničních přejezdů.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření bez konkrétního územního průmětu. Opatření je možné hodnotit pozitivně z hlediska minimalizace vlivů na půdy a fragmentaci krajiny. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.3.4	Zajistit prostorově a nákladově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury dálniční a silniční sítě pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo.															
	0	0	0	0	0	0	0	+1	+1	0	0	+1	0	0	0	B/dp
Komentář	Zlepšení stavu a zajištění průchodnosti dopravní infrastruktury na všech úrovních od menších komunikací po dálniční stavby a železniční tělesa bude mít pozitivní vliv na migrace živočichů. Omezení fragmentace krajiny dopravními stavbami zlepši možnost využití krajiny pro rekreační a pohybové aktivity a podporuje tak zdravý životní styl. Rozsah působení je bodový a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.3.5	Zpracovat návrhy na změny v zákoně č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 272/2011 Sb.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1, -1	0	0	0	R/dp
Komentář	Opatření dle předpokladu umožní snáze realizovat stavby směřující k snížení dopravního hluku v obytném území (např. obchvaty). Při nevhodném provedení představuje ale též riziko ve smyslu snížení ochrany obyvatel před nadměrnou úrovní hluku. Výsledný vliv bude záviset na konkrétním obsahu nové legislativní úpravy. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Legislativní úpravu připravit v gesci orgánu ochrany veřejného zdraví a s cílem zajistit dostatečnou ochranu obyvatel v souladu s aktuální úrovní poznatků o účincích dopravního hluku na lidské zdraví.															
1.3.3.6	Naplnit závazky v Akčních plánech pro jednotlivé druhy dopravy dle směrnice 2002/49 EC – 3. kolo.															
	0	0	0	0	0	0	-1	-1	-1	0	0	0	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření, které akcentuje naplnění závazků, které jsou uvedeny v Akčních plánech pro jednotlivé druhy dopravy. Mezi tato opatření patří realizace protihlukových stěn, přeložek komunikací a obchvatů. V případě realizace přeložek a obchvatů měst lze očekávat střety s ekologicky významnými segmenty															



opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
	krajiny, fragmentaci krajiny a ovlivnění krajinného rázu. Opatření významně směřuje k snížení hlukové zátěže obyvatel žijících v okolí silničních staveb. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Zajistit migrační propustnost staveb. Podél dopravních komunikací navrhovat, realizovat a odborně udržovat doprovodnou zeleň. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční nádrže, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, biologickému hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb., územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek.															
1.3.3.7	Implementovat nařízení Komise (EU) 2019/774 týkající se technických specifikací pro interoperabilitu systému „kolejová vozidla – hluk“ a jeho aplikace.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	V tomto nařízení jsou uvedena opatření pro snížení hladiny hluku tiššími brzdovými špalíky. Toto opatření významně přispěje ke snížení hladiny hluku od kolejové dopravy. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.3.8	Pokračovat ve výzkumu všech povrchů pozemních komunikací včetně nízkohlučných.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp/K
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které přispěje ke snížení hluku ze silniční dopravy. Lze předpokládat pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením zejména z hlediska snížení akustické hladiny hluku a veřejného zdraví. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.3.9	Nadále sledovat vývoj protihlukových stěn včetně zajištění jejich účinnosti.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp/K
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které přispěje ke snížení hluku v souvislosti s pohltivostí navržených protihlukových stěn. Lze předpokládat pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením zejména z hlediska snížení akustické hladiny hluku a veřejného zdraví. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.3.10	Podpořit vývoj nízkohlučných pneumatik.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp/K
Komentář	Jedná se o organizační opatření, které přispěje ke snížení hluku ze silniční dopravy. Lze předpokládat pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením zejména z hlediska snížení akustické hladiny hluku a veřejného zdraví. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.3.11	Podpořit snižování vnější hlučnosti drážních vozidel.															

Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050  
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp/K
Komentář	Pozitivně ovlivní hladinu hluku v blízkosti železničních tratí. Lze předpokládat pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením zejména z hlediska snížení akustické hladiny hluku a veřejného zdraví. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.3.12	Podpořit snižování hlučnosti konstrukcí drážního svršku.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp/K
Komentář	Pozitivně ovlivní hladinu hluku v blízkosti železničních tratí. Lze předpokládat pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením zejména z hlediska snížení akustické hladiny hluku a veřejného zdraví. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

Strategický cíl : Udržitelná mobilita.

Specifický cíl: Optimalizace jednotlivých druhů dopravy

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální úzdělávání	
Podcíl: Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury																
1.3.4.1	Dobudování tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů do roku 2025 (s výjimkou uzlů Praha a Brno a úseků s dlouhými tunely, pro které budou navrženy samostatné harmonogramy v Dopravních sektorových strategiích).															
	+1	+1	-1		-1	-1	-1		-1	-1	0	+1	-1	0	0	L/dp
Komentář	Pro ČR byly definovány 4 tranzitní železniční koridory. Modernizace I. železničního koridoru Děčín – Praha – Břeclav a modernizace II. železničního koridoru Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné s výjimkou železničních uzlů byla již ukončena. Realizace koridorů železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Budování tranzitních koridorů představuje zábor půdy, manipulaci s odpady a případnými přebytky zemin a může představovat zásah do kulturních památek a archeologických území. V rámci budování tranzitních koridorů může dojít k ovlivnění ochranných pásem vodních zdrojů, křížení záplavových území i průchodu CHOPAV, havarijnímu znečištění vod, snížení retence a ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod výstavbou a provozem. V rámci budování tranzitních koridorů je třeba řešit															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
	<p>problematiku hluku z provozu i výstavby a následně zpracovat rozptylovou studii pro fázi výstavby. Z hlediska krajiny, každá koridorová stavba představuje zásah do krajinného rázu a ovlivňuje fragmentaci území. V rámci dobudování tranzitních železničních koridorů může dojít k ovlivnění maloplošných a velkoplošných chráněných území a předpokládá se i zásah do významných krajinných prvků. Realizace koridorů železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Významný je aspekt podpory ekonomického rozvoje. Na druhé straně je však nutno přihlížet k negativnímu ovlivnění sídel v okolí tratí hlukem z železniční dopravy. Toto opatření nepředstavuje možné vlivy přesahující hranice ČR, potenciální vlivy na složky životního prostředí se omezují výhradně na území ČR. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Zajistit migrační prostupnost staveb. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy. Minimalizovat zásahy do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů. Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek. V průběhu přípravy konkrétních projektů budou zohledněny a posouzeny i případné přeshraniční vlivy.</p>															
1.3.4.2	<p>Modernizace tratí na hlavní síti TEN-T pro osobní a nákladní dopravu a tratí zařazených do nákladních železničních koridorů dle Nařízení (EU) č. 913/2010 do roku 2030.</p>															
	+1	-+1	-1	-1	-1	-1	-1		-1	-1	0	+1	-1	0	0	L/dp
Komentář	<p>Mezi hlavní tratě osobní a nákladní jsou v ČR řazeny úseky Děčín – Praha – Kolín – Pardubice – Olomouc – Přerov – Ostrava, Přerov – Břeclav, Praha – Plzeň – Mnichov a Kolín – Děčín. V případě modernizací se jedná o stávající, dlouhodobě stabilizované železniční těleso. K ovlivnění dochází zejména v souvislosti s územními zábory, dále se zvyšováním intenzity dopravy a následným zvýšeným rizikem střetů a fragmentací území. Modernizace tratí představuje zábor půdy, manipulaci s odpady a případnými přebytky zemin a může představovat ovlivnění kulturních památek a archeologických území. V rámci modernizace tratí může dojít k ovlivnění ochranných pásem vodních zdrojů, křížení záplavových území i průchodu CHOPAV, havarijnímu znečištění vod, snížení retence a ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod výstavbou a provozem. Modernizace železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Významný je aspekt podpory ekonomického rozvoje. Součástí modernizace tratí je i realizace protihlukových opatření, která dle předpokladu převáží nad nárůstem hluku z většího objemu přepravy. Toto opatření nepředstavuje možné vlivy přesahující hranice ČR, potenciální vlivy na složky životního prostředí se omezují výhradně na území ČR. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Zajistit migrační prostupnost staveb. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat</p>															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
	zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy. Minimalizovat zásahy do ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů. Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek. V průběhu přípravy konkrétních projektů budou zohledněny a posouzeny i případné přeshraniční vlivy.															
1.3.4.3	Modernizace železničních tratí na globální síti TEN-T nejpozději do roku 2050.															
	+1	+1	-1	-1	-1	-1	-1		-1	-1	0	+1	-1	0	0	L/dp
Komentář	<p>Mezi globální tratě TEN-T patří např. železnice Praha – České Budějovice, Plzeň – České Budějovice – České Velenice, Ústí nad Labem – Cheb, Kolín – Havlíčkův Brod – Brno. V těchto případech se často jedná o trati, které jsou dvoukolejné. Modernizace na některých úsecích již proběhla či probíhá. Ovlivnění je obdobné jako v případě opatření 1.3.4.2. Plánovány jsou také vysokorychlostní železnice, a to ve směru Praha – Wroclav, Praha – Brno, Praha - Berlín a Přerov – Ostrava ve zcela nových trasách. V rámci modernizace tratí může dojít k ovlivnění ochranných pásem vodních zdrojů, křížení záplavových území i průchodu CHOPAV, havarijnímu znečištění vod, snížení retence a ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod výstavbou a provozem. Modernizace železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Významný je aspekt podpory ekonomického rozvoje. Součástí modernizace tratí je i realizace protihlukových opatření, která dle předpokladu převáží nad nárůstem hluku z většího objemu přepravy. Toto opatření nepředstavuje možné vlivy přesahující hranice ČR, potenciální vlivy na složky životního prostředí se omezují výhradně na území ČR. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů.</p> <p>Doporučení: Zajistit migrační prostupnost staveb. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy. Minimalizovat zásahy do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů. Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek. V průběhu přípravy konkrétních projektů budou zohledněny a posouzeny i případné přeshraniční vlivy.</p>															
1.3.4.4	Napojení všech krajských měst na kvalitní železniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (v Čechách do Prahy, na Moravě do Prahy a do Brna) do r. 2040.															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
	+1	+1	-1	-1	-1	-1	-1		-1	-1	0	+1	-1	0	0	L/dp
Komentář	<p>Jedná se o obecné konstatování, bez konkrétních návrhů výstavby nových železnic. V rámci výstavby tratí může dojít k ovlivnění ochranných pásem vodních zdrojů, křížení záplavových území i průchodu CHOPAV, havarijnímu znečištění vod, snížení retence a ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod výstavbou a provozem. Opatření je spojeno s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Významný je aspekt podpory ekonomického rozvoje. Na druhé straně je však nutno přihlížet k negativnímu ovlivnění sídel v okolí nových tratí hlukem z železniční dopravy. Výstavba železničních tratí bude představovat další fragmentaci území a zábory ZPF a PUPFL a biotopů. Výstavba tratí může představovat zásahy do kulturních památek a archeologických území. Opatření je spojeno s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Významný je aspekt podpory ekonomického rozvoje. Na druhé straně je však nutno přihlížet k negativnímu ovlivnění sídel v okolí nových tratí hlukem z železniční dopravy. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Zajistit migrační prostupnost staveb. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy. Minimalizovat zásahy do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů. Výstavba železnic je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Významný je aspekt podpory ekonomického rozvoje. Součástí výstavby tratí je i realizace protihlukových opatření, která dle předpokladu převáží nad nárůstem hluku z většího objemu přepravy. Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek. Je evidentní, že charakter některých předpokládaných budoucích projektů bude zakládat nutnost posouzení, zda podléhají hodnocení dle zákona č. 100/2001 Sb. (EIA). Zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.</p>															
1.3.4.5	Zajištění dostatečné kapacity pro nákladní dopravu pro napojení průmyslových zón strategického významu do roku 2030.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	<p>Opatření podporuje nákladní železniční dopravu na úkor automobilové dopravy a podporuje ekonomický rozvoj. Z hlediska vlivů na ovzduší a klima je možné hodnotit opatření pozitivně. Existuje určité riziko nárůstu hluku z železniční dopravy v důsledku zvýšení provozu na stávajících tratích, nové tratě pak budou představovat nový zdroj hluku v území. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na stávajících tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu. U nových tratí zajistit splnění hlukových limitů.</p>															
1.3.4.6	Zajištění dostatečné kapacity a rychlostních parametrů tratí pro příměstskou dopravu zejména u měst nad přibližně 40 tis. obyvatel a pro městskou dopravu zejména u měst nad 250 tis. obyvatel (dle harmonogramu v Dopravních sektorových strategiích).															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Zahrnuje modernizaci stávajících tratí. Opatření podporuje železniční dopravu na úkor individuální automobilové dopravy, zlepšuje dostupnost nových pracovních míst a zlepšuje kvalitu života. Z hlediska vlivů na ovzduší a klima je možné hodnotit opatření pozitivně. Na druhé straně je však nutno přihlížet k negativnímu ovlivnění sídel v okolí tratí hlukem z železniční dopravy. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek. Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na stávajících tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu. U nových tratí zajistit splnění hlukových limitů.															
1.3.4.7	Pokračování přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení dokončením studií proveditelnosti jednotlivých větví a zahájení jejich přípravy a realizace v souladu s výstupy Programu rozvoje rychlých spojení tak, aby pilotní úseky a úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050. Přednostně řešit realizaci úseků vycházejících z hlavních železničních uzlů (Praha, Brno, Ostrava) z důvodů posílení nedostatečné kapacity tratí pro příměstskou, dálkovou a nákladní dopravu a řešit zkapacitnění pražského železničního uzlu.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Vypracování studií proveditelnosti jako takové nemá vliv na životní prostředí. Na základě studií proveditelnosti by měly být vyřazeny varianty či řešení s možným významně negativním vlivem. Realizace rychlých spojení je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, klima, hlukovou situaci a nehodovost. Významný je aspekt podpory ekonomického rozvoje. Na druhé straně je však nutno přihlížet k negativnímu ovlivnění sídel v okolí tratí hlukem z železniční dopravy. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek. Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.															
1.3.4.8	Po stránce technických norem v případě zájmu samosprávy připravit prostor pro případné projekty tram-train systémů.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření směřuje k podpoře hromadné dopravy a tedy k redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, klima, hlukovou situaci a nehodovost. Určitým rizikem může být nárůst hluku v okolí nových tratí. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů.															
1.3.4.9	Ostatní železniční tratě významné pro dopravní obslužnost nebo nákladní dopravu postupně optimalizovat dle harmonogramů stanovených v dokumentu Dopravní sektorové strategie.															
	+1	+1	-1	-1	-1	-1	-1		-1	-1	0	+1	-1	0	0	L/dp
Komentář	Optimalizace stávajících železničních tratí může představovat zásahy do ekologicky významných segmentů krajiny a představovat ovlivnění hladiny hluku v zájmovém území, zábory ZPF a PUPFL, případné ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod při provozu a výstavbě, ovlivnění krajinného rázu. Po dobu výstavby tratí dochází k ovlivnění kvality ovzduší. Opatření podporuje železniční dopravu na úkor silniční dopravy, což je možné hodnotit															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
	<p>z hlediska vlivů na znečištění ovzduší a klima pozitivně. Při optimalizaci tratí může docházet k ovlivnění zvláště chráněných území a kulturních památek. V případě výstavby nových železničních tratí existuje riziko nárůstu hlukové zátěže u případně přilehlé obytné zástavby. Opatření podporuje železniční dopravu na úkor silniční dopravy. V případě výstavby nových železničních tratí existuje riziko nárůstu hlukové zátěže u případně přilehlé obytné zástavby. Toto opatření nepředstavuje možné vlivy přesahující hranice ČR, potenciální vlivy na složky životního prostředí se omezují výhradně na území ČR. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů.</p> <p>Doporučení: Zajistit migrační propustnost staveb. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy. Minimalizovat zásahy do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů. Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek. Je evidentní, že charakter některých předpokládaných budoucích projektů bude zakládat nutnost posouzení, zda podléhají hodnocení dle zákona č. 100/2001 Sb. (EIA). Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí. V průběhu přípravy konkrétních projektů budou zohledněny a posouzeny i případné přeshraniční vlivy.</p>															
1.3.4.10	<p>Elektrizace nových úseků bude prováděna s ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy a nákladní dopravy a s ohledem na plnění cílů v oblasti přechodu na udržitelné formy energií (dle harmonogramu stanoveném v dokumentu Dopravní sektorové strategie), postupně realizovat konverzi trakční soustavy. Připravovat se na situaci, kdy postupně přestanou být vyráběna vozidla na dieselový pohon.</p>															
	+1	+1	0	0	0	0	-1	-1	-1	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	<p>Vlastní elektrizaci tratí je možné hodnotit pozitivně z hlediska eliminace emisí z motorové trakce a tím souvisejících vlivů na klima. Vlastní elektrizace však může představovat překážku pro migraci zástupců ptáků a ovlivnění krajinného rázu a ovlivnit fragmentaci území. Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy. Současně směřuje k podpoře atraktivitu železniční dopravy a tím i ke snížení dopadů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost). Zvýšení dopravní obslužnosti území přispěje k podpoře ekonomického rozvoje regionů. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Ovlivnění lze snížit např. umístěním pomůcek ke zviditelnění překážky. Vyhodnotit je třeba vlivy na krajinných ráz a případně navrhnout opatření pro minimalizaci vlivů. Nutno je vyhodnotit na úrovni konkrétních projektů a přijmout opatření pro minimalizaci vlivů.</p>															
1.3.4.11	<p>Elektrizace dalších tratí s potenciálem růstu přepravních výkonů tak, aby bylo možné postupně nahrazovat vozidla v dieselové trakci vozidly elektrickými a vozidly akutrolejovými pro obsluhu koncových úseků s menším provozem, které nebudou elektrizovány, zvláštní pozornost v tomto směru věnovat regionům, kde doposud elektrizace není ani na páteřních tratích (zejména severovýchodní Čechy).</p>															
	+1	+1	0	0	0	0	-1	-1	-1	0	0	+1	0	0	0	L/dp

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
Komentář	Vlastní elektrizaci trati je možné hodnotit pozitivně z hlediska eliminace emisí z motorové trakce. Vlastní elektrizace však může představovat překážku pro migraci zástupců ptáků a ovlivnění krajinného rázu a ovlivnění krajinného rázu a ovlivnit fragmentaci území. Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy. Současně směřuje k podpoře atraktivity železniční dopravy a tím i ke snížení dopadů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost). Zvýšení dopravní obslužnosti území přispěje k podpoře ekonomického rozvoje regionů. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Ovlivnění lze snížit např. umístěním pomůcek ke zviditelnění překážky. Vyhodnotit je třeba vlivy na krajinných ráz a případně navrhnout opatření pro minimalizaci vlivů. Nutno je vyhodnotit na úrovni konkrétních projektů a přijmout opatření pro minimalizaci vlivů.															
1.3.4.12	Konverze trakční napájecí soustavy na AC 25 kV / 50 Hz a zvýšení výkonosti stávajících pevných zařízení.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	R/dp
Komentář	Konverzí stoupne energetická účinnost elektrické trakce na tratích z cca 80 % až na 95 %. V této souvislosti je nezbytné řešit dostatečný výkon přípojních bodů z rozvodné sítě. Z hlediska možných vlivů na složky životního prostředí je možné hodnotit kladně zvýšení energetické účinnosti a tím i snížení emisí v případě energetických zdrojů z tepelných elektráren a snížení vlivů na klima. Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy. Současně směřuje k podpoře atraktivity železniční dopravy a tím i ke snížení dopadů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost). Zvýšení dopravní obslužnosti území přispěje k podpoře ekonomického rozvoje regionů. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.13	S ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy realizovat opatření na železniční infrastruktuře malého rozsahu (např. prodloužení nástupišť, instalace kolejových spojek a zefektivnění vozby vlaků lepším využitím trakčních vlastností moderních hnacích kolejových vozidel).															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	V případě drobných úprav stávající železniční infrastruktury (např. prodloužení nástupišť) nepředpokládáme negativní ovlivnění. Opatření podporuje rozvoj železniční dopravy na úkor silniční. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.14	Odstraňování úzkých hrdel na železniční infrastruktuře podle zkušeností z provozu, oprávněných požadavků dopravců a objednatelů dopravy a budování, resp. zachování potřebné odstavné kolejové kapacity pro odstavování souprav při odstávkách provozu u přepravečů, pro odstavování vlaků při střídání nebo odpočinku strojvedoucích.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Budování kolejových kapacit pro odstavování souprav v případě realizace na stávajícím drážním pozemku bude představovat změnu hlukové zátěže v blízkém okolí a proto bude nezbytné pro tato opatření zpracovat hlukové studie a prověřit plnění hygienických limitů hluku. Opatření podporuje rozvoj železniční dopravy na úkor silniční. Odstranění úzkých hrdel ovšem směřuje k navýšení provozu na stávajících tratích s rizikem nárůstu hluku. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.															
1.3.4.15	Dle závazků plynoucích z evropské legislativy vybavit definovanou železniční síť a vozidla systémem ETCS.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	B/dp
Komentář	Opatření směřuje k snížení počtu dopravních nehod na železnicích. Vybavení vozidel systémem ETCS nepředstavuje negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Rozsah působení je bodový a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															



opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
1.3.4.16	Na hlavní síti TEN-T postupně do roku 2030 zajistit možnost provozu vlaků délky 740m.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L/dp
Komentář	Provoz vlaků délky 740 m bude nutné prověřit z hlediska hlukového a případně navrhnout protihluková opatření. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.17	V projektech rozvoje železniční infrastruktury v rámci ekonomického hodnocení zohlednit vliv projektu na pravidelnost, stabilitu a spolehlivost provozu.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.18	Provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích v návaznosti na závaznou objednávku dopravy krajů, aniž by došlo k omezení dostupnosti daných lokalit veřejnou dopravou, která by měla negativní dopad na jejich sociální a demografický vývoj.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		+1	0	0	0	-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření akcentuje úlohu dopravní obslužnosti z hlediska sociálního a demografického vývoje a směřuje tak k předcházení rizika negativních dopadů na soc-eko. faktory při racionalizaci provozu. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.19	Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy dálkové a regionální. Doporučení: Nejsou navrhována															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření podporuje železniční dopravu na úkor individuální automobilové dopravy. Potenciální riziko nárůstu hluku v důsledku zvýšení provozu na některých stávajících tratích. Potenciální vlivy konkrétních záměrů přeshraničních projektů železniční dopravy by bylo možné identifikovat až na úrovni konkrétních investičních projektů. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu. V průběhu přípravy konkrétních projektů budou zohledněny a posouzeny i případné přeshraniční vlivy.															
1.3.4.20	Železniční síť rozvíjet a udržovat v souladu s TSI.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.21	Na základě ekonomického posouzení významu redukovat železniční síť o tratě, které nejsou využitelné pro pravidelnou dopravní obslužnost (bude posouzeno na základě plánů dopravní obslužnosti státu a krajů a na základě posouzení významu pro nákladní dopravu). Nepotřebné tratě nabídnout k odprodeji bez nároku na budoucí dotace státu. V případě rušených tratí nebude odebrána dopravní funkce – budou využity pro potřeby nemotorové dopravy nebo jiné dopravní aktivity v rámci cestovního ruchu.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	L/dp

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Potenciální riziko nárůstu objemu silniční dopravy v důsledku rušení tratí se souvisejícími dopady (hluk, znečištění ovzduší, nehodovost), snížení dopravní obslužnosti (soc-eko. vlivy). Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni jednotlivých tratí - vždy provést analýzu dopadů na navýšení intenzit silniční dopravy v území a z toho vyplývajících vlivů na znečištění ovzduší a hluk. V případě rizika překročení imisních nebo hlukových limitů realizovat u dotčené zástavby příslušná ochranná či kompenzační opatření.															
1.3.1.22	Redukovat železniční přejezdy, které lze zrušit bez náhrady, případně v ekonomicky odůvodněných případech s náhradou řešenou pomocí kompenzačního opatření (např. pomocí lesních a polních cest, ve větším území vytvořených pomocí pozemkových úprav). Při řešení zohlednit možný negativní vliv zrušeného přejezdu v důsledku zvýšeného provozu těžké zemědělské a lesní techniky přes obec.															
	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	-1, +1	0	0	0	L/dp
Komentář	Redukce železničních přejezdů úzce souvisí s budováním mimoúrovňových křížení. Většinou se jedná o drobné stavby, které ovšem mohou ovlivnit krajinný ráz a hlukovou situaci v území. Opatření snižuje pravděpodobnost střetu s vlakem, na druhé straně prodlužuje dopravní trasy pro silniční dopravu, včetně nutnosti průjezdu sídly a zhoršuje prostupnost území. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: V místech rušených úrovňových přejezdů a návrhu mimoúrovňového křížení posoudit vlivy na hlukovou situaci a krajinný ráz. Řešit na úrovni jednotlivých projektů - posoudit riziko nárůstu automobilové dopravy přes obytnou zástavbu sídel a realizovat opatření k minimalizaci negativních dopadů této dopravy.															
1.3.4.23	Při přípravě modernizace silniční a dálniční sítě připravovat související modernizaci souběžných železničních tratí tak, aby nedošlo k výraznějšímu přesunu přeprav na energeticky méně výhodný druh dopravy.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp/ S
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření směřuje k zachování atraktivity železniční sítě tak, aby nedocházelo k přesunu dopravy na silniční síť se souvisejícími negativními dopady (ovzduší, hluk, nehody, klima). Opatření má pozitivní vliv na synergické spolupůsobení na složky životního prostředí (ovzduší a s tím související vlivy na flóru, hluk ve vztahu k fauně a klimatu) a veřejného zdraví v zájmovém území. Opatření směřuje k zachování atraktivity železniční sítě tak, aby nedocházelo k přesunu dopravy na silniční síť se souvisejícími negativními dopady (ovzduší, hluk, nehody). Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.24	Nadále zvyšovat standard bezpečnosti a bezbariérovosti kolejové dopravní infrastruktury v souladu s TSI.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na dopravní bezpečnost. Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na dopravní bezpečnost. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.25	Provádění a kontrola systému cyklických oprav.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.26	Optimalizovat železniční traťovou propustnost z hlediska využití pro osobní a spolehlivou nákladní dopravu.															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení	
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.		
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny		odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Podpora využívání železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci, klima a nehodovost. V případě nárůstu objemu dopravy však existuje riziko nárůstu hluku na stávajících tratích. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.																
1.3.4.27	V oblastech mimo líniovou elektrifikaci systematicky budovat napájecí místa pro akumulátorová vozidla.																
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	B/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření má mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a klima. Rozsah působení je bodový a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.3.4.28	Výstavba chybějících úseků na hlavní síti TEN-T do roku 2030 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).																
	+1	+1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	0	0	+1	-1	0	0	0	R/dp
Komentář	<p>Hlavní silniční síť TEN-T zahrnuje úseky Praha – Drážďany (D8), Praha – Plzeň – Německo (D5), Praha – Brno - Ostrava (D1), Praha – Hradec Králové (D11), Brno – Bratislava (D2). Tyto úseky, vyjma úseku D1 v okolí Přerova jsou již dokončeny. Při výstavbě chybějících úseků se předpokládá zábor půdy, manipulaci s odpady a případnými přebytky zemin. V rámci budování chybějících úseku na hlavní síti TEN-T může dojít k ovlivnění ochranných pásem vodních zdrojů, křížení záplavových území i průchodu CHOPAV, ovlivnění režimu a jakosti podzemních a povrchových vod. Dále je třeba řešit problematiku hluku z provozu i výstavby a následně zpracovat rozptylovou studii pro fázi výstavby. Z hlediska krajiny, každá dopravní stavba představuje zásah do krajinného rázu a ovlivňuje fragmentaci území. V rámci dobudování chybějících úseků na hlavní síti TEN-T může dojít k ovlivnění maloplošných a velkoplošných chráněných území a předpokládá se i zásah do významných krajinných prvků.</p> <p>Podpora rozvoje železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, klima, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora ekonomického rozvoje regionů přináší zvýšení životní úrovně obyvatel. Rizikem je nárůst hluku v okolí nových tratí, významným problémem je také snížení prostupnosti krajiny. Pozitivní vlivy převažují pouze za podmínky důsledné ochrany obyvatel před hlukem a zajištění prostupnosti území. Toto opatření nepředstavuje možné vlivy přesahující hranice ČR, potenciální vlivy na složky životního prostředí se omezují výhradně na území ČR. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů.</p> <p>Doporučení: Zajistit migrační prostupnost staveb. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy. Minimalizovat</p>																

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
	zásahy do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek. V průběhu přípravy konkrétních projektů budou zohledněny a posouzeny i případné přeshraniční vlivy.															
1.3.4.29	Výstavba chybějících úseků na globální síti TEN-T do roku 2050 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).															
	+1	+1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	0	0	+1	-1	0	0	R/dp
Komentář	<p>Při výstavbě chybějících úseků se předpokládá zábor půdy, manipulaci s odpady a případnými přebytky zemín. V rámci budování chybějících úseků na globální síti TEN-T může dojít k ovlivnění ochranných pásem vodních zdrojů, křížení záplavových území i průchodu CHOPAV, ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod, ovlivnění kulturních památek. V rámci realizace chybějících úseků je třeba řešit problematiku hluku z provozu i výstavby a následně zpracovat rozptylovou studii pro fázi výstavby. Z hlediska krajiny, každá dopravní stavba představuje zásah do krajinného rázu a ovlivňuje fragmentaci území. V rámci dobudování chybějících úseků může dojít k ovlivnění maloplošných a velkoplošných chráněných území a předpokládá se i zásah do významných krajinných prvků. Podpora rozvoje železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci, klima a nehodovost. Podpora ekonomického rozvoje regionů přináší zvýšení životní úrovně obyvatel. Rizikem je nárůstu hluku v okolí nových tratí, významným problémem je také snížení prostupnosti krajiny. Pozitivní vlivy převažují pouze za podmínky důsledné ochrany obyvatel před hlukem a zajištění prostupnosti území. Toto opatření nepředstavuje možné vlivy přesahující hranice ČR, potenciální vlivy na složky životního prostředí se omezují výhradně na území ČR. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů.</p> <p>Doporučení: Zajistit migrační prostupnost staveb. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy. Minimalizovat zásahy do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek. V průběhu přípravy konkrétních projektů budou zohledněny a posouzeny i případné přeshraniční vlivy. Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.</p>															
1.3.4.30	Zkvalitnění napojení všech krajských měst na páteřní kapacitní silniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (Praha, na Moravě rovněž Brno) do roku 2030.															
	+1	+1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	0	0	+1, -1	-1	0	0	R/dp
Komentář	Napojení krajských měst na páteřní kapacitní síť je v současné době pouze ve směrovém řešení, bez konkrétních tras. V případě realizace bude nutné vyhodnotit případné střety s ekologicky významnými segmenty krajiny na projektové úrovni konkrétních záměrů.															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
	<p>V rámci napojení krajských měst na kapacitní silniční síť může dojít k ovlivnění ochranných pásem vodních zdrojů, křížení záplavových území i průchodu CHOPAV, ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod, ovlivnění kulturních památek. V rámci dostavby silniční sítě je třeba řešit problematiku hluku z provozu i výstavby a následně zpracovat rozptylovou studii pro fázi výstavby a provozu. Z hlediska krajiny, každá silniční stavba představuje zásah do krajinného rázu a ovlivňuje fragmentaci území. V rámci výstavby silniční sítě může dojít k ovlivnění maloplošných a velkoplošných chráněných území a předpokládá se i zásah do významných krajinných prvků. Dopady opatření závisejí na vedení konkrétních komunikací ve vztahu k obytné zástavbě a jejich technickém provedení. Jednotlivé stavby mohou (mírně až významně) významně přispět ke zlepšení situace sídel odvedením automobilové dopravy mimo obytnou zástavbu, ovšem mohou také přispět k nárůstu zdravotních rizik v případě nevhodného řešení. Významný přínos existuje v případě socioekonomických faktorů. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů.</p> <p>Doporučení: Zajistit migrační prostupnost staveb. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy. Minimalizovat zásahy do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚŘ, SR) - optimalizovat trasy komunikací s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových silničních staveb, v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení komunikace k zástavbě ji pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.</p>															
1.3.4.31	Zajištění odpovídajícího dopravního napojení průmyslových zón na silniční infrastrukturu v souladu s příslušnými usneseními vlády.															
	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	-1	0	0	+1, -1	-1	0	0	R/dp
Komentář	<p>Potenciální mírně negativní vlivy byly identifikovány na půdu v případě záboru ZPF, na krajinu v případě vlivů na krajinný ráz a fragmentaci území. Další mírně negativní vlivy byly identifikovány na vodu v případě zásahů do ochranných pásem vod, snížení retenční schopnosti území, ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod během provozu a výstavby. Dopravní napojení bude rovněž zdrojem hluku a emisí a s tím bude souviset i ovlivnění klimatu. Dopady opatření závisejí na vedení konkrétních komunikací ve vztahu k obytné zástavbě a jejich technickém provedení. Jednotlivé stavby mohou přispět ke zlepšení situace sídel tím, že napojí průmyslové zóny trasami vedenými mimo obytnou zástavbu sídel, ovšem mohou také přispět k nárůstu zdravotních rizik v případě nevhodného řešení. Podpora ekonomického rozvoje. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů.</p> <p>Doporučení: Zajistit migrační prostupnost staveb. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a</p>															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
	navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy. Minimalizovat zásahy do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL.Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚŘ, SŘ) - optimalizovat trasy komunikací s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových silničních staveb, v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení komunikace k zástavbě ji pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.															
1.3.4.32	Zajistit napojení významných rozvojových investic na silniční infrastrukturu na úrovni alespoň silnic I. tř.															
	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	-1	0	0	+1, -1	-1	0	0	R/dp
Komentář	Potenciální mírně negativní vlivy byly identifikovány na půdu v případě záboru ZPF, na krajinu v případě vlivů na krajinný ráz a fragmentaci území. Další mírně negativní vlivy byly identifikovány na vodu v případě zásahů do ochranných pásem vod, snížení retenční schopnosti území, ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod během provozu a výstavby. Dopravní napojení bude rovněž zdrojem hluku a emisí a s tím bude souviset i ovlivnění klimatu. Dopady opatření závisejí na vedení konkrétních komunikací ve vztahu k obytné zástavbě a jejich technickém provedení. Jednotlivé stavby mohou přispět ke zlepšení situace sídel tím, že napojí příslušné plochy trasami vedenými mimo obytnou zástavbu sídel, ovšem mohou také přispět k nárůstu zdravotních rizik v případě nevhodného řešení. Podpora ekonomického rozvoje. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Zajistit migrační prostupnost staveb. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy. Minimalizovat zásahy do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL.Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚŘ, SŘ) - optimalizovat trasy komunikací s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových silničních staveb, v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení komunikace k zástavbě ji pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.															
1.3.4.33	Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení a regulaci provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy a pro zajištění infomobility (aplikace ITS umožní mj. lepší využití kapacity silniční infrastruktury) a zvýšení bezpečí uživatelů dopravy. Při dalším posilování kapacity investiční výstavbou je nutné zohlednit možnosti lepšího využití stávajících kapacit pomocí aplikací ITS a C-ITS.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Tyto systémy mohou přispět k omezení dopravních kongescí a tím snížit hlukové zatížení a emise ze silniční dopravy. Opatření směřuje ke snížení dopravní nehodovosti. Omezení kongescí přispěje k snížení emisí z dopravy a vlivů na klima. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
1.3.4.34	Doplnit kapacitu a zlepšit sociální standardy odpočívek pro silniční nákladní dopravu tak, aby řidiči mohly plnit požadavky na bezpečnostní přestávky vyplývající z platných zákonů. Je nutné vybudovat informační systém, který upozorní na volné kapacity v okolí vozidla, což umožní optimalizovat využití kapacity odpočívek. V rámci koncepce odpočívek je nutné budovat systém bezpečnosti z hlediska předcházení kriminálním činům. Odpočívky postupně uzpůsobovat pro autonomní vozidla jedoucí v režimu „vlaků“.															
	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1		-1	0	+1	0	0	0	B/dp
Komentář	V případě rozšiřování stávajících odpočívek či realizace nových je možné předpokládat vlivy související se záborem půdy, zpevnění ploch a snížení retence území ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod během provozu a výstavby, umístění stacionárního zdroje hluku a bodového zdroje emisí. Mírně pozitivní vliv na pracovní podmínky řidičů. Zvyšování kapacit odpočívek v blízkosti obytné zástavby je však spojeno s nárůstem znečištění ovzduší a hluku a snížení pohody bydlení v jejich okolí, vlivů na klima. Rozsah působení je bodový a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Minimalizovat zábory půd I. a II. třídy ochrany, umisťovat odpočívky v dostatečné vzdálenosti od zástavby, lokalizovat odpočívky mimo CHOPA, OPVZ a zvláště chráněná území a prvky ÚSES. Nezvyšovat kapacitu odpočívek umístěných v bezprostřední blízkosti obytné zástavby sídel.															
1.3.4.35	Řešení průtahů obcí na tazích s vysokými intenzitami provozu zejména výstavbou obchvatů (týká se i tzv. doprovodných komunikací ke komunikacím dálničního typu), a to dle harmonogramu stanoveného v dokumentu Dopravní sektorové strategie.															
	+1	+1	-1	0	0	-1	-1	-1	-1	-1	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	V případě návrhu obchvatů je možné předpokládat vlivy související se záborem půdy, zpevnění ploch a snížení retence území, fragmentace krajiny, vlivů na krajinný ráz. Navrhované obchvaty je vhodné umisťovat mimo zvláště chráněná území a ochranná pásma vodních zdrojů, ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod během provozu a výstavby. Po dobu výstavby bude realizace průtahů zdrojem odpadů. Odvedení automobilové dopravy budováním obchvatů patří mezi nejvýznamnější opatření ke snížení dopravní zátěže sídel, se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hluk a nehodovost v sídlech. Potenciálním rizikem je nárůst zátěže (hluk, ovzduší) v místech, kde se stavba obchvatu přibližuje k obytné zástavbě a též snížení průchodnosti krajiny. Pozitivní vlivy však prakticky ve všech případech převažují. Vlivy na ekonomickou situaci jsou ambivalentní. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Zajistit migrační prostupnost staveb. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy. Minimalizovat zásahy do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚŘ, SŘ) - optimalizovat trasy komunikací s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových silničních staveb, v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
	kompenzační opatření, v místech přiblížení komunikace k zástavbě ji pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.															
1.3.4.36	Využívat nízkorychlostního vážení vozidel a zvýšit počet vysokorychlostního vážení vozidel na místech vytipovaných Policií ČR k eliminaci jízd přetížených nákladních vozidel, která neúměrně poškozují silniční infrastrukturu.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.37	Zavádění systému cyklických oprav.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.38	Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní (v souladu s Koncepcí vodní dopravy a dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).															
	0	0	-1	-1	0	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0	0	L/dp
Komentář	Řešení problémů splavnosti může vyžadovat zásahy do zvláště chráněných území a ovlivnit biodiverzitu zájmového území. Vlastní řešení splavnosti může ovlivnit ekologickou funkci vodních útvarů a představovat riziko kontaminace povrchových vod. Nutno vyhodnotit na úrovni konkrétních projektů a přijmout opatření pro minimalizaci vlivů. V případě zlepšování splavnosti (regulační úpravy pomocí koncentračních hrázek a prohrábek) bude docházet k ovlivňování předmětů ochrany EVL Labské údolí, EVL Porta Bohemica, resp. EVL Horní Ploučnice, EVL Dolní Ploučnice a dalších EVL, kde je předmětem ochrany losos obecný, a to v podobě vyššího zákalu během realizace opatření. Toto riziko lze snížit např. vhodným načasováním provádění prací. V souvislosti s uvedeným může dojít také k ovlivnění lokality na německé (SCI Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg, SPA Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg). Pro uvedené přeshraniční lokality lze předpokládat ovlivnění na úrovni mírně negativních vlivů. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Zajistit migrační propustnost staveb. Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek. V průběhu přípravy konkrétních projektů budou zohledněny a posouzeny i případné přeshraniční vlivy.															
1.3.4.39	Pokračovat v implementaci cílů programu NAIADES, NAIADES II a návazných programů tohoto typu.															
	0	0	-1	-1	0	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0	0	L/dp
Komentář	Programy NAIADES podporují rozvoj vnitrozemské vodní dopravy. Rozvoj vnitrozemské vodní dopravy může vyžadovat zásahy do zvláště chráněných území a ovlivnit biodiverzitu zájmového území, fragmentaci území. Rozvoj vnitrozemské vodní dopravy může potenciálně ovlivnit ekologickou funkci vodních útvarů a představovat riziko kontaminace povrchových a podzemních vod. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Zajistit migrační propustnost staveb. Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, územní a stavební															



opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení	
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.		
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny		odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
	rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek. Je evidentní, že charakter některých předpokládaných budoucích projektů bude zakládat nutnost posouzení, zda podléhají hodnocení dle zákona č. 100/2001 Sb. (EIA).																
1.3.4.40	Pokračovat v rozvoji Říčních informačních služeb.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.3.4.41	Připravovat projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).																
	0	0	-1	-1	0	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0	L/dp
Komentář	Při přípravě projektů je třeba vyhnout se územním střetům se zvláště chráněnými územími a řešit problematiku fragmentace území. Jedná se zejména o projekty budování rekreačních přístavů a přístavišť, resp. plavebních komor. Rekreační plavba potenciálně může ovlivnit ekologickou funkci vodních útvarů a představovat riziko kontaminace povrchových vod. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Zajistit migrační propustnost staveb. Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek.																
1.3.4.42	Dokončit vybavení vodních cest a přístavů prvky protipovodňové ochrany.																
	0	0	0	0	0	-1	0	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0	L/dp
Komentář	Jednotlivé prvky protipovodňové ochrany mohou být ve střetu se zvláště chráněnými územími a vyvolat zábery zemědělského půdního fondu, ovlivnit fragmentaci území. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Přednostně lokalizovat prvky protipovodňové ochrany mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimální zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany). Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek.																
1.3.4.43	Řešit kapacitní problémy na vodní cestě v Praze.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	B/dp
Komentář	Při řešení kapacitních problémů na vodní cestě v Praze je třeba zohlednit ochranu památek dle památkového zákona. Rozsah působení je bodový a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky.																
1.3.4.44	V návaznosti na dokončenou Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe zajistit vyhodnocení proveditelnosti projektu Dunaj - Odra - Labe z hlediska životního prostředí do roku 2023. Nadále pokračovat v mezinárodní spolupráci s Polskem a Německem (napojení Ostravské aglomerace na Oderskou vodní cestu) a Slovenskem.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení	
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.		
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny		odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
Komentář	Vyhodnocení studie proveditelnosti nepředstavuje vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.3.4.45	Vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti letového provozu.																
	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1, -1	0	0	0	L/dp
Komentář	Zvyšování kapacity letového provozu bude představovat vyšší hlukové zatížení v zájmovém území a vyšší produkci emisí a tím i vlivy na klima. Nutno vyhodnotit na úrovni konkrétních projektů a přijmout opatření pro minimalizaci vlivů. Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na nehodovost a ekonomické faktory. Zvýšení kapacity letišť však bude spojeno s nárůstem hluku v jejich okolí. Doporučení: Řešit na úrovni jednotlivých projektů - při zvýšení kapacity letišť prověřit úroveň hlukové zátěže v okolí a případně zajistit opatření k ochraně obyvatel před hlukem z leteckého provozu.																
1.3.4.46	Vytvářet podmínky pro funkční systém ochrany, zachování, rozvoje a modernizace stávající letištní infrastruktury ve veřejném zájmu na poskytování služeb leteckým dopravcům a ostatním uživatelům letišť.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L/dp
Komentář	Navržené opatření nepředstavuje negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Opatření nejsou navrhována.																
1.3.4.47	Rozvoj regionálních letišť řešit tak, aby se zabránilo vytváření nevyužívaných nebo neúčinně využívaných stávajících letištních infrastruktur, jež by se tak mohly stát ekonomickou zátěží (doporučení pro kraje, dále rozpracováno v Koncepci letecké dopravy).																
	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L/dp
Komentář	Rozvoj regionálních letišť může představovat vyšší produkci emisí a tím představovat vlivy na klima. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni jednotlivých projektů.																
1.3.4.48	Podporovat postupný přechod od konvenčního způsobu navigace k navigaci pomocí globálních navigačních družicových systémů (GNSS).																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.3.4.49	S ohledem na plnění požadavků procesu EIA pokračovat v přípravě výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla Praha. Spolu s pokračováním přípravy výstavby paralelní dráhy dále realizovat rozvojový plán letiště (především posílení terminálových kapacit) s cílem uspokojit rostoucí poptávku po letecké dopravě v souladu s dlouhodobými prognózami vývoje poptávky po letecké dopravě. V případě nerealizace rozvojových plánů by rostoucí poptávka po letecké dopravě ze spádové oblasti musela být obsluhována s využitím letišť v okolních státech (dále bude rozpracováno v aktualizaci Koncepce letecké dopravy).																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1, +1	0	0	0	0	L/dp
Komentář	Pro záměr Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně bylo provedeno posouzení dle zákona č.100/2001 Sb. a vydáno závazné stanovisko. V navazujících stupních projektové přípravy je předpoklad, že bud postupováno v souladu se závazným stanoviskem a případné změny záměru budou vyhodnoceny dle §9a odst. 6 zákona č.100/2001 Sb. V souhlasném závazném stanovisku jsou uvedeny podmínky pro navazující řízení. Nejvýznamnější vlivy lze očekávat v oblasti vlivů na obyvatelstvo. Za předpokladu splnění všech podmínek pro fázi přípravy, výstavby a provozu uvedených ve stanovisku je realizace považována za																

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
	akceptovatelnou. Z tohoto důvodu je hodnocení významnosti v rámci SEA stanoveno -1,+1. Ambivalentní vliv na hlukovou situaci v okolí letiště (v části území se očekává nárůst, v části pokles hluku), tyto vlivy jsou v obou směrech mírné až významné (podle lokality). Předpokládají se významné ekonomické přínosy, avšak též lokálně negativní dopady na soc-eko. faktory (např. snížení atraktivity bydlení v některých částech území). Výsledný vliv je z hlediska ochrany zdraví ambivalentní, sumárně převládá snížení míry zdravotních rizik, avšak současně dojde k vzniku zátěže v dosud neovlivněné části zástavby. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni daného projektu - realizovat opatření uložená ve stanovisku EIA, případně v dalších navazujících řízeních.															
1.3.4.50	Napojit Letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu, zejména pro přímé napojení centra Prahy, do budoucna však neznemožnit ani přímé napojení dálkové dopravy či přímé spojení s Kladnem. V rámci Studie proveditelnosti ŽUP včetně Rychlých spojení posoudit efektivnost napojení Letiště Václava Havla na VRT Praha – Drážďany.															
	+1	+1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Napojení Letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu vyvolá požadavky na zábor půdy, zvýšení hlukové zátěže podél nově budované trati, je možné předpokládat i vliv na krajinu a přírodu, případně ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod během provozu a výstavby. Z hlediska vlivů na klima a ovzduší se předpokládá vybudování v elektrické traci, která by minimalizovala znečištění ovzduší. Opatření směřuje k přesunu části cestujících ze silniční dopravy na železnici (snížení znečištění ovzduší, hluku, nehodovosti). Potenciální riziko nárůstu hluku v okolí nové trati. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni projektu - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt trati. Zajistit migrační prostupnost napojení. Při realizaci napojení zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Napojení lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy. Minimalizovat zásahy do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Podmínkou implementace opatření bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek.															
1.3.4.51	Realizovat adekvátní kapacitní posílení silničního napojení letiště na dopravní síť ČR.															
	-1	-1	0	0	0	-1	-1	-1	-1	0	0	0	0	0	0	L/dp
Komentář	Kapacitní posílení silničního napojení letiště na dopravní síť ČR vyvolá požadavky na zábor půdy, zvýšení hlukové zátěže podél silničního napojení, je možné předpokládat i vliv na krajinu a přírodu, případně ovlivnění povrchových a podzemních vod a vlivy s produkcí emisí. Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na socioekonomické faktory. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Podél dopravních komunikací navrhovat, realizovat a odborně udržovat doprovodnou zeleň. Vyhodnotit kapacitní posílení z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. Zajistit migrační															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
	prostupnost silničního napojení. Lokalizovat napojení mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny.															
1.3.4.52	V rámci provozních řádů veřejných letišť řešit problematiku bezbariérovosti.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.53	Urychlit postupné budování infrastruktury cyklistické dopravy včetně dobíjecích bodů s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti.															
	+1	+1	0	0	0	-1	0	-1	-1	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Budování infrastruktury cyklistické dopravy může být spojeno s územními střety se zvláště chráněnými územími a zábory půdy. Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší a hluk vlivem přechodu z motorové dopravy na nemotorovou. Podpora zdravého životního stylu. Celkově pozitivní vliv na zdraví obyvatel. Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší, klima a hluk vlivem přechodu z motorové dopravy na nemotorovou. Podpora zdravého životního stylu. Celkově pozitivní vliv na zdraví obyvatel. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Při trasování a během zpracování jednotlivých projektů je třeba realizovat opatření na minimalizaci vlivů (územní zábory, ruderalizace území, střety cyklo dopravy s předměty ochrany, fragmentace území, rušení předmětů ochrany v souvislosti s vyšším pohybem obyvatel). Realizovat cyklostezky a cyklotrasy přednostně ve stávající síti polních cest s parametry umožňujícími kromě cyklo dopravy také dopravu zemědělské techniky pro obhospodařování přílehlých pozemků ZPF. Dalším cílem by mělo být použití přírodních materiálů pro nejnужnější provozní zpevnění cyklistických tras tak, aby byla co nejméně narušována organizace ZPF.															
1.3.4.54	Segregaci cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů. V hustě obydlených oblastech je vhodným řešením dle místních podmínek vyčlenění samostatného jízdního pruhu pro cyklisty ve spojení s realizací prvků na zklidňování dopravy.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší, klima a hluk vlivem podpory využívání cyklistické dopravy. Významný pozitivní vliv na nehodovost. Podpora zdravého životního stylu. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.55	V případě výstavby cyklostezek procházejících více obcemi zahájit diskusi o možném vlastnictví kraje.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.56	Podporovat rozvoj pěší dopravy zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a s kočárky, osvětlení zastávek a podchodů, svítidla s účinnými optickými prvky, správné osvětlení přechodů atd.) i opatřeními pro zrychlení pěší dopravy zkrácením doby čekání chodců na světly řízených křižovatkách.															
	+1	+1	0	0	0	-1	0	-1	-1	0	0	+1	0	0	0	L/dp

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení	
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.		
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání		
Komentář	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší, klima a hluk vlivem podpory využívání pěší dopravy. Významný pozitivní vliv na nehodovost. Podpora zdravého životního stylu. Navržené opatření může vyvolat zábory půdy a ovlivnit fragmentaci území. Navržené opatření může představovat zásah do cenných biotopů a představovat kácení mimolesní zeleně. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: V případě budování nových chodníků je třeba minimalizovat zábory půdy a kácení mimolesní zeleně. Návrh osvětlení by měl respektovat doporučení uvedená v Informaci pro Vládu ČR o problematice světelného znečištění <sup>6</sup> , doporučení pro šetrné osvětlování. Při trasování a během zpracování jednotlivých projektů je třeba realizovat opatření pro minimalizaci vlivů (územní zábory, ruderalizace území, střety navržených chodníků s předměty ochrany, fragmentace území, rušení předmětů ochrany v souvislosti s vyšším pohybem obyvatel).																
1.3.4.57	Aplikace prvků dopravního zklidňování dopravy a doplňkových bezpečnostních prvků s ohledem na chodce (děti v dopravním provozu, humanizace uličního prostoru).																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	B/dp	
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na dopravní nehodovost. Rozsah působení je bodový a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.3.4.58	Úprava zastávek VHD pro usnadnění nástupu a výstupu cestujících, se zlepšením podmínek pro seniory, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	B/dp	
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na socioekonomické faktory. Rozsah působení je bodový a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována.																
1.3.4.59	Zajišťovat finanční podporu pro systémy osobní navigace pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace pro implementaci opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu (bezbariérové přístupy pro osoby se zdravotním omezením, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let, těhotné ženy a seniory).																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp	
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na socioekonomické faktory (podpora sociálního začleňování). Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
1.3.4.60	Podpořit vznik veřejných terminálů s případnou návazností na logistická centra v lokalitách stanovených pro síť TEN-T, jakož i v dalších lokalitách, kde je to ekonomicky odůvodnitelné. Terminály s veřejným přístupem si nesmí vzájemně konkurovat (uplatnění regionálního principu), konkurence musí probíhat mezi poskytovateli služeb, a to formou přímé soutěže na trhu nebo soutěží o trh. Řešit na úrovni jednotlivých projektů - prověřit nárůst imisní a hlukové zátěže v okolí terminálu, včetně nárůstu dopravy na komunikacích a tratích. Výstavbu terminálů podmínit souhlasem orgánů ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví.																
	+1	+1	-1	0	0	0	-1	-1	-1	-1	0	0	+1	-1	0	0	L/dp

<sup>6</sup> [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/news\\_170724\\_SZ/\\$FILE/ma\\_SZ.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/news_170724_SZ/$FILE/ma_SZ.pdf)

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
Komentář	Podpora kombinované přepravy vede ke snížení negativních vlivů dopravy silniční (ovzduší, hluk, klima, nehodovost), může však být spojena s nárůstem zátěže v okolí terminálů. Lokalizace terminálů může představovat zábory půdy a cenných biotopů a vést k fragmentaci území a vlivům na krajinný ráz. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Vznik veřejných terminálů lokalizovat v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby s ohledem na hlukovou zátěž. Při návrhu veřejných terminálů je třeba minimalizovat zábory půdy a případné zásahy do zvláště chráněných území a fragmentaci území, vyhodnotit vlivy na krajinný ráz.															
1.3.4.61	Podpořit vybavení terminálů KD progresivními technologiemi překládky s cílem napojit ČR na pravidelnou síť linek KD v Evropě.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.62	Umožnit financování terminálů multimodální nákladní dopravy s možným vlastnictvím manažera infrastruktury.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	B/dp
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Podpora kombinované přepravy vede ke snížení negativních vlivů dopravy silniční (ovzduší, hluk, klima, nehodovost), může však být spojena s nárůstem zátěže v okolí terminálů. Rozsah působení je bodový a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni jednotlivých projektů - prověřit nárůst imisí a hlukové zátěže v okolí terminálu, včetně nárůstu dopravy na komunikacích a tratích. Výstavbu terminálů podmínit souhlasem orgánů ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví.															
1.3.4.63	Podpořit kraje a obce při výstavbě multimodálních terminálů pro osobní dopravu včetně jejich vybavení informačními a odbavovacími systémy.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	B/dp
Komentář	Jedná se o organizační opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispívá k zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy (snížení znečištění ovzduší, hluku, klima, nehodovosti). Potenciálním rizikem je lokální nárůst zátěže v blízkém okolí těchto terminálů. Zlepšení socioekonomických faktorů vlivem lepší dopravní obslužnosti sídel. Rozsah působení je bodový a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni jednotlivých projektů - prověřit nárůst imisí a hlukové zátěže v okolí terminálu, včetně nárůstu dopravy na komunikacích a tratích. Výstavbu terminálů podmínit souhlasem orgánů ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví.															
1.3.4.64	Na vysokorychlostních železničních uvažovat nejen s rychlou dopravou osob, ale i s rychlou dopravou věcí (balíčky, EU palety, atd.) ve smyslu systému Euro Carex. K tomuto účelu řešit multimodální terminály na vysokorychlostních tratích nejen pro účely přepravy osob, ale i pro účely přepravy věcí (logistický řetězec).															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Podpora vzniku nových pracovních příležitostí. Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.4.65	Podpořit rozvoj infrastruktury pro městskou hromadnou dopravu v elektrické traci prostřednictvím evropského spolufinancování prostřednictvím Operačního programu doprava.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	8.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální vzdělávání	
Komentář	Opatření umožňuje zlepšení kvality ovzduší, minimalizuje vlivy na klima. Jedná se o opatření, které v městech bude eliminovat produkci emisí ze stávající silniční dopravy. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

Strategický cíl : Udržitelná mobilita.

Specifický cíl: Optimalizace jednotlivých druhů dopravy

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
Podcíl: Bezpečnost provozu																
1.3.5.1	Zavádět aplikace ITS a C-ITS jakožto prvku předcházení nehodám.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispívá ke snížení nehodovosti. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.5.2	Vytvářet cílené kampaně na chování řidičů v blízkosti kolejových drah – na železničních přejezdech, ale rovněž v případě tramvajových tratí, neboť nehod s fatálními následky neubývá a zavádění ITS a C-ITS a investice do železničních přejezdů probíhají s ohledem na dostupnost technologií a investičních prostředků.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispívá ke snížení nehodovosti. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.5.3	Postupně snižovat počet železničních přejezdů na frekventovaných tratích a v nepřehledných úsecích, zvyšovat úroveň zabezpečení stávajících přejezdů.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispívá ke snížení nehodovosti. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
1.3.5.4	Předložit legislativní návrh upravující závazné stanovisko Policie ČR ke stanovení dopravního značení silničními správními úřady Vládě ČR.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispívá ke snížení nehodovosti. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.5.5	a) Zvýšit viditelný dohled policie, zejména nad dodržováním rychlostních limitů. b) Zvýšit počet automatizovaných technických prostředků bez obsluhy k dokumentaci a vyřízení závažných porušení pravidel silničního provozu na dálnicích a silnicích I. tříd mimo obec.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispívá ke snížení nehodovosti. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.5.6	Zvyšovat vymahatelnost nedoplatků pravomocných pokut za dopravní přestupky															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispívá ke snížení nehodovosti. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.5.7	Revize objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, včetně zvýšení vymahatelnosti určené částky															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispívá ke snížení nehodovosti. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.5.8	Podporovat kampaně cílené na specifické potřeby jednotlivých skupin obyvatel; vyvarovat se genderovým stereotypům týkajících se chování v dopravě.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.5.9	V rámci udržitelného rozvoje a podpory pěší dopravy zavádět opatření na ochranu bezpečnosti chodců (dobře značené a přehledné dopravní prostředí) – zejména pro nejvíce ohrožené skupiny obyvatel, kterými jsou děti, senioři, ženy a pečující osoby.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispívá ke snížení nehodovosti a pozitivnímu vlivu na zdraví obyvatel. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.5.10	Zvyšovat bezpečí cestujících, v nočních hodinách také s ohledem na prevenci sexuálního obtěžování a bezpečí cestujících ve vlacích (např. personál dopravců) a ve veřejném prostoru (instalace kvalitního a šetrného osvětlení na železničních stanicích, v podchodech apod.).															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		+1	0	0	0	R/dp



opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispívá ke snížení výskytu situací vedoucích k ohrožení zdraví obyvatel. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.5.11	V případě železniční dopravy realizovat projekty na zavádění ETCS jakožto prvku interoperability a zvýšení bezpečnosti železničního provozu.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispívá ke snížení nehodovosti. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.5.12	Zavést systém pro identifikaci a evidenci nehodových lokalit a zajistit financování jejich systémového odstraňování															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispívá ke snížení nehodovosti. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

Strategický cíl : Udržitelná mobilita.

Specifický cíl: Optimalizace jednotlivých druhů dopravy

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
Podcíl: Adaptace na změnu klimatu																
1.3.6.1	Zajistit vyšší průchodnost, bezpečnost a operativnost dopravní sítě (nutná realizace i bez ohledu na očekávané změny klimatu).															
	0	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Doprava v Česku v současné době funguje v určitém rozsahu klimatických faktorů. Opatření, která jsou již dnes zřejmá a běžně realizovaná, jako např. zlepšení odolnosti dopravní sítě k povodním, posílení možností variantního vedení dopravy, aplikace informačních systémů aj. Realizace těchto opatření je efektivní bez ohledu na změny klimatu. nížení rizika vzniku dopravních nehod ve vazbě na nestandardní klimatické projevy. Snížení rizika vzniku dopravních nehod ve vazbě															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
	na nestandardní klimatické projevy. Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
1.3.6.2	Zohlednit rizika dopadu extrémních klimatických jevů při ochraně stávající a nové dopravní infrastruktury včetně zajištění bezpečnosti a základní mobility v průběhu extrémních klimatických jevů.															
	0	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Snížení rizika vzniku dopravních nehod ve vazbě na nestandardní klimatické projevy. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

Strategický cíl : Územní soudržnost.

Specifický cíl: Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
2.1.1.1	Zajistit srovnatelné napojení jednotlivých regionů na nadřazenou síť dopravní infrastruktury.															
	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Napojení regionů na dopravní strukturu může zahrnovat budování nových komunikací i železnic, které představují záborů půdy a mohou být v územním střetu se zvláště chráněnými územími, znamenat fragmentaci území a vlivy na krajinný ráz, ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod během provozu a výstavby. Dalším předpokladem při umístění dopravního napojení je nový zdroj hluku a emisí v zájmovém území a vlivy na klima. Nově navrhovaná napojení mohou zasahovat i do ochranných pásem vod apod. Potenciální ambivalentní vlivy na ovzduší, hluk, nehodovost - výstavba silničních komunikací při vhodném trasování a technickém provedení odvede zátěž ze stávajících sídel a přispěje tak k ochraně zdraví obyvatel, při nevhodném řešení však bude znamenat zvýšení zátěže obytné zástavby v jejich okolí. Výstavba železničních tratí přispěje k využití žel. dopravy na úkor silniční (snížení zátěže), samotné tratě však mohou být zdrojem hluku. Významné přínosy z hlediska socioekonomických podmínek. Pozitivní vlivy převažují za předpokladu dodržení ochrany obyvatel v okolí nových staveb. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů.															

Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050  
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
	Doporučení: Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚR, SŘ) - optimalizovat trasy staveb dopravní infrastruktury s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zvláště chráněná území, krajinný ráz, fragmentaci území, minimalizaci záboru půdy, minimalizaci vlivů na povrchové a podzemní vody, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových staveb, u silnic v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení liniových staveb k zástavbě je pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.															

Strategický cíl :Územní soudržnost.

Specifický cíl: Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
2.2.1.1.	V dálkové a meziregionální dopravě na základě vytváření vhodných podmínek zajistit účelnou mezioborovou spolupráci s cílem dosáhnout většího podílu energeticky účinnějších druhů dopravy.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Zvýšení energetické účinnosti v dálkové dopravě přispěje ke snížení emisí a vlivů na klima a dojde ke zlepšení kvality ovzduší. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Bez návrhu opatření.															
2.2.1.2	Řešit meziregionální vztahy (provazba dopravní obslužnosti mezi kraji a do sousedních regionů v zahraničí, propustnost hranic dobudováním dopravní infrastruktury).															
	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	0	0	+1, -1	0	0	0	R/dp
Komentář	Dobudování dopravní infrastruktury může zahrnovat budování nových komunikací i železnic, které představují záboru půdy a mohou být v územním střetu se zvláště chráněnými územími, bude přestavovat fragmentaci území a ovlivnění krajinného rázu, ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod během provozu a výstavby. Potenciální ambivalentní vlivy na ovzduší, hluk, nevhodnost v návaznosti na konkrétní provedení jednotlivých spojení. Nezbytné je nejen															

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
	ochránit obyvatele žijící v okolí nových staveb dopravní infrastruktury, ale též řešit problematiku nárůstu dopravní zátěže na stávající komunikační síti, zejména v přilehlých sídlech. Podpora ekonomického rozvoje území. Nově navrhovaná napojení mohou zasahovat i do ochranných pásem vod apod. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚR, SR) - optimalizovat trasy staveb dopravní infrastruktury s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových staveb, u silnic v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení liniových staveb k zástavbě je pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu. Zajistit migrační propustnost staveb. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy. Minimalizovat zásahy do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL															

Strategický cíl: Územní soudržnost.

Specifický cíl: Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
2.3.1.1	Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvořit veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční se vhodnými parametry pro veřejný život.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Cílem plánů udržitelné městské mobility je dosáhnout co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy, a to především z důvodu prostorové náročnosti respektive omezené kapacity veřejného prostoru. Snížení podílu individuální automobilové dopravy přispěje ke snížení hlukové zátěže a emisí. Podpora veřejné															

Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050  
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
	hromadné dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, klima, hlukovou situaci a nehodovost. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
2.3.1.2	Snižovat stupně automobilizace ve velkých městech a jejich suburbánních oblastech a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Snižování stupně automobilizace bude představovat snížení hlukové zátěže a znečištění ovzduší ve velkých městech a jejich suburbánních oblastech. Opatření je možné hodnotit pozitivně z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší, klima, hlukovou situaci a nehodovost. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
2.3.1.3	Rozvíjet služby související s mobilitou osob a věcí zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě (včetně zohlednění specifických potřeb jednotlivých skupin obyvatel jako jsou např. děti, senioři, pečující osoby, osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace).															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Cílem opatření je redukce individuální automobilové dopravy s pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

Strategický cíl : Udržitelná soudržnost.

Specifický cíl: Doprava ve venkovském prostoru.

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
2.4.1.1	Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvářet veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční se vhodnými parametry pro veřejný život ve středně velkých a menších městech.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp/S

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
Komentář	Cílem plánů udržitelné městské mobility je dosáhnout co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy, a to především z důvodu prostorové náročnosti respektive omezené kapacity veřejného prostoru. Snížení podílu individuální automobilové dopravy přispěje ke snížení hlukové zátěže a emisí, což bude mít synergický vliv na životní prostředí z hlediska znečištění ovzduší, klima, hlukové zátěže a veřejného zdraví. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
2.4.1.2	Snižovat stupeň automobilizace ve středně velkých a menších městech a v jejich venkovském zázemí a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp/S
Komentář	Snižování stupně automobilizace bude představovat snížení hlukové zátěže a znečištění ovzduší ve středně velkých a menších městech. Opatření je možné hodnotit pozitivně a bude mít synergický vliv na životní prostředí z hlediska znečištění ovzduší, klima, hlukové zátěže a veřejného zdraví. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
2.4.1.3	Rozvíjet služby související s mobilitou zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp/S
Komentář	Cílem opatření je redukce individuální automobilové dopravy a tím snížení hlukové zátěže a emisí. a bude mít synergické vliv na životní prostředí z hlediska znečištění ovzduší, hlukové zátěže a veřejného zdraví. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

**Strategický cíl : Udržitelná soudržnost.**

**Specifický cíl: Doprava v periferních oblastech.**

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
2.5.1.1	Vytvářet integrovaný systém dopravní obslužnosti tak, aby přispěl ke zlepšení života občanů v periferních oblastech s cílem pomoci stabilizovat osídlení těchto oblastí.															

Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050  
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření směřuje k redukci objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, klima, hlukovou situaci a nehodovost. Pozitivní vlivy na soicoekonomickou situaci obyvatel periferních oblastí. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

**Strategický cíl : Udržitelná soudržnost.**

**Specifický cíl: Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch.**

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
2.6.1.1	Hledat alternativní způsob řešení rekreační dopravy v ekologicky citlivých oblastech.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	L/dp
Komentář	Snížení objemu individuální automobilové dopravy v územích zatížených rekreační dopravou se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, klima a nehodovost (mírněji v případě hluku). Hledání alternativního způsobu řešení rekreační dopravy nepředstavuje významné negativní vlivy na složky životního prostředí. Rozsah působení je lokální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

**Strategický cíl : Územní soudržnost.**

**Specifický cíl: Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě v citlivých oblastech a cestovní ruch**

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
2.7.1.1.	Postupnou modernizací tratí a opravou staničních budov rozšiřovat počty stanic vybavených orientačním a informačním systémem v souladu s nařízením Komise (EU) č. 1300/2014.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o opatření, která jsou situována ve stávajících objektech a tratích, resp. o organizační opatření, bez vlivu na složky životního prostředí. Doporučení: Nejsou navrhována															
2.7.1.2	Systematicky odstraňovat bariéry u staveb dopravní infrastruktury (např. železničních nástupišť, podchodů, schodišť, vstupů do budov či hygienických zařízení) včetně dohledu na dodržování a správnou aplikaci předpisů při realizaci novostaveb nebo při rekonstrukcích stávajících staveb. Z uvedených důvodů budou u řešení špatného stavu budov preferovány investiční akce před neinvestičními.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o opatření, která jsou situována u stávajících staveb dopravní infrastruktury, bez vlivu na složky životního prostředí. Doporučení: Nejsou navrhována															
2.7.1.3	Zajistit funkční, bezbariérovou, bezpečnou a spolehlivou veřejnou dopravu pro všechny skupiny obyvatelstva.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Podpora veřejné hromadné dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, klima, hlukovou situaci a nehodovost. Jedná se o opatření, která jsou situována u stávajících staveb dopravní infrastruktury, bez vlivu na složky životního prostředí. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
2.7.1.4	Zpřístupňovat budovy zajišťující dopravní služby.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o opatření, která jsou situována u stávajících budov zajišťujících dopravní služby, bez vlivu na složky životního prostředí. Doporučení: Nejsou navrhována															
2.7.1.5	Podporovat využívání a zavádění inovativních technologií přístupných pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace a pro zranitelné účastníky silničního provozu.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o organizační opatření, bez vlivu na složky životního prostředí. Doporučení: Nejsou navrhována															
2.7.1.6	Řešit nesoulad mezi rychlostí rozvoje nových služeb a schopností vybraných skupin obyvatelstva je využívat.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o opatření, bez vlivu na složky životního prostředí. Doporučení: Nejsou navrhována															



**Strategický cíl : Územní soudržnost.**

**Specifický cíl: Zajištění kvalifikované síly v dopravě**

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení	
	1.	2.	3..1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.		
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální		
2.8.1.1.	Spolupráce s MŠMT na inovaci odborné soustavy středního odborného vzdělávání reorganizací vysokého technického školství.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	R/dp
Komentář	Spolupráce na úrovni vzdělávání neovlivní složky životního prostředí. Opatření podporuje odpovědné chování obyvatel k životnímu prostředí, poskytování informací, podporuje ekologickou výchovu a vzdělávání. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
2.8.1.2	V souladu s návrhem znění Dlouhodobého záměru vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy České republiky 2019 – 2023 iniciovat systémové zapojení věcně příslušných resortů do podpory příslušně zaměřených škol nebo oborů a zapojit zaměstnavatelské svazy do přímé a nepřímé podpory škol.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	R/dp
Komentář	Systémové zapojení věcně příslušných resortů do podpory příslušně zaměřených škol nebo oborů a zapojit zaměstnavatelské svazy do přímé a nepřímé podpory škol neovlivní složky životního prostředí. Opatření podporuje odpovědné chování obyvatel k životnímu prostředí, poskytování informací, podporuje ekologickou výchovu a vzdělávání. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
2.8.1.3	Více propagovat Národní soustavu kvalifikací (NSK), registr profesních kvalifikací existujících na pracovním trhu v ČR. NSK umožňuje zájemcům získat celostátně uznávané osvědčení o jejich profesní kvalifikaci i na základě uznání výsledků neformálního vzdělávání a informálního učení.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření, bez vlivu na složky životního prostředí. Opatření podporuje odpovědné chování obyvatel k životnímu prostředí, poskytování informací, podporuje ekologickou výchovu a vzdělávání. Doporučení: Nejsou navrhována																
2.8.1.4	Dokončit v oblasti dopravy implementaci Strategie digitálního vzdělávání na roky 2014 - 2020 a nastavit nové strategické cíle v oblasti digitálního vzdělávání.																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření, bez vlivu na složky životního prostředí. Opatření podporuje odpovědné chování obyvatel k životnímu prostředí, poskytování informací, podporuje ekologickou výchovu a vzdělávání. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																
2.8.1.5	Vytvořit program pro větší propojení škol s dopravními obory (účast externích učitelů z praxe na výuce, zadávání studentských projektů odborníky z praxe, exkurze, brigády, stáže, víkendové semináře, atd.)																
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	R/dp
Komentář	Jedná se o opatření, bez vlivu na složky životního prostředí. Opatření podporuje odpovědné chování obyvatel k životnímu prostředí, poskytování informací, podporuje ekologickou výchovu a vzdělávání. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																

Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050  
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

**Strategický cíl : Společnost 4.0 v dopravě – Vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0**

**Specifický cíl: Telematika v dopravě**

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení	
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.		
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální		
	Opatření nejsou stanovena																
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	R/dp
Komentář	Propojení dopravního systému a souvisejících informací prostřednictvím inteligentních dopravních systémů (ITS) zlepšuje bezpečnost a plynulost provozu, zvyšuje účinnost dopravního procesu a umožňuje být šetrnější k životnímu prostředí z hlediska hlukového zatížení a produkce emisí a vlivů na klima. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																

**Strategický cíl : Společnost 4.0 v dopravě – Vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0**

**Specifický cíl: Autonomní řízení ve všech druzích dopravy**

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení	
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.		
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální		
3.2.1.1	Aktivně podporovat rozvoj automatizované a autonomní dopravy v silniční, železniční, městské hromadné dopravě a vnitrozemské vodní dopravě.																
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	R/dp
Komentář	Od automatizované a autonomní dopravy lze očekávat především přínosy v oblasti zvýšení bezpečnosti, zlepšení dostupnosti dopravy a služeb a také snížení emisí s pozitivním dopadem na životní prostředí. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována																

**Strategický cíl : Společnost 4.0 v dopravě – Vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0**

**Specifický cíl: Podpora rozvoje výzkumu, vývoje a inovací v dopravě**

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
3.3.1.1	Posilovat stabilní systém podpory a rozvoje dopravního VaVaI, který je předpokladem k rozvoji efektivní, udržitelné, bezpečné a inkluzivní dopravy založené na inovativních přístupech a nových řešeních.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Podpora výzkumu, vývoje a inovací v dopravě nebude mít vliv na složky životního prostředí. Doporučení: Nejsou navrhována															
3.3.1.2	Realizovat resortní program zaměřený na podporu aplikovaného výzkumu v dopravě a zajistit jeho dlouhodobé finanční zabezpečení.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Podpora aplikovaného výzkumu v dopravě nebude mít vliv na složky životního prostředí. Doporučení: Nejsou navrhována															
3.3.1.3	Podporovat mezinárodní spolupráce v oblasti VaVaI.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o opatření, bez vlivu na složky životního prostředí. Doporučení: Nejsou navrhována															
3.3.1.4	Zohlednit nediskriminační přístup při tvorbě politik a strategií výzkumu, vývoje a inovací v oblasti dopravy, které budou založeny mj. na principech rovných příležitostí a diverzity.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o opatření, bez vlivu na složky životního prostředí. Doporučení: Nejsou navrhována															

**Strategický cíl : Společnost 4.0 v dopravě – Vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0**

**Specifický cíl: Kosmické aktivity**

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
3.4.1.1	Aplikovat družicová data v dopravě tam, kde přinášejí přidanou hodnotu uživatelům dopravy, provozovatelům dopravy i správcům dopravních infrastruktur (např. logistice, nákladní dálkové dopravy atp.) nebo vyšší bezpečnost.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Aplikace družicových dat zefektivňuje dopravu ať už vodní, železniční či silniční a především leteckou. Předpovědi počasí přispívají k minimalizaci klimatických vlivů na dopravu. Opatření přispívá ke snížení nehodovosti. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
3.4.1.2	Standardizovat využití družicových systémů v dopravě a zajistit jejich další integraci do dispečerských a řídicích systémů dopravních prostředků všech druhů dopravy, vývoj služeb pro řidiče (např. meteoata).															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Standardizování využití družicových systémů nepředstavuje vlivy na složky životního prostředí. Doporučení: Nejsou navrhována															
3.4.1.3	Využívat data z dálkového pozorování Země pro sledování stability a bezpečnosti dopravní infrastruktury a vyhodnocování stavu dopravní infrastruktury.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	R/dp
Komentář	Využití dat z dálkového pozorování země přispěje k optimalizaci dopravního proudu u silniční dopravy a tím snížení produkce emisí a eliminaci hlukového zatížení. Opatření přispívá ke snížení nehodovosti. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															

**Strategický cíl : Společnost 4.0 v dopravě – Vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0**

**Specifický cíl: Prostorová data a informace v dopravě**

opatření	Referenční cíle životního prostředí															Rozsah/spolupůsobení
	1.	2.	3.1	3.2	3.3	4	5.1	5.2	6.	7.1	7.2	8.	9.	10.	11.	
	ovzduší	klima	voda			půdní fond	krajina		ochrana přírody a krajiny	odpady		veřejné zdraví	Kulturní památky	Nakládání s přírodními	Environmentální	
3.5.1.1	Zrobustění stávajících a výstavba nových sad prostorových dat, systémů, které s daty nakládají (GIS) a služeb založených na prostorových datech.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o opatření, bez vlivu na složky životního prostředí. Doporučení: Nejsou navrhována															
3.5.1.2	Implementovat prostorová data a služby do celého životního cyklu dopravní infrastruktury a do organizace a řízení dopravy.															
	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	R/dp
Komentář	Navržené opatření přispěje k optimalizaci v dopravě a tím snížení produkce emisí a minimalizuje vlivy na klima. Rozsah působení je regionální a předpokládá se dlouhodobé působení vlivů. Doporučení: Nejsou navrhována															
3.5.1.3	Stanovení nároků autonomní mobility na HD mapové podklady, včetně pilotního ověření sběru a aktualizace těchto dat a ověření jejich nasazení v simulovaném prostředí a včetně výzkumu alternativních metod určení polohy.															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-/-/-
Komentář	Jedná se o opatření, bez vlivu na složky životního prostředí. Doporučení: Nejsou navrhována															

## 6.8. Hodnocení implementační části koncepce

Dopravní politika je vrcholovým dokumentem pro sektor doprava, jehož cíle jsou dále rozpracovány v návazných plánech, koncepcích, strategiích a procesech:

- Dopravní sektorové strategie
- Koncepce veřejné dopravy
- Koncepce nákladní dopravy
- Koncepce městské a aktivní mobility
- Strategický plán rozvoje ITS v ČR do roku 2027 s výhledem do roku 2050
- Národní akční plán čisté mobility
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
- Daňová a poplatková politika v dopravě se zohledněním externalit
- Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR
- Národní kosmický plán 2020-2025
- Vize rozvoje autonomní mobility a Akční plán autonomní mobility
- Koncepce letecké dopravy
- Koncepce vodní dopravy

Pro každý plán, koncepci a strategii je v rámci implementační části je stanoven termín dokončení, gestor a monitoring.

### Legislativní nástroje

- **Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů**

V souvislosti se směrnicemi EU: směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883 ze dne 17. dubna 2019 o přístavních zařízeních pro příjem odpadu z lodí a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1159 ze dne 20. června 2019 je nutné zajistit jejich transpozici do příslušného vnitrostátního zákona, to je zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

Navrhovaná úprava vnitrostátního právního řádu směřuje ke zlepšení ochrany moří před znečišťováním. Bude zaveden požadavek na odevzdávání odpadů z plavidel v přístavech, který se bude vztahovat na veškerá plavidla na mořích.

Vlastníci plavidel tedy budou motivováni plnit tyto povinnosti v důsledku větších sankcí za znečišťování a dále z důvodu zavedení paušálních poplatků za odevzdání odpadků v přístavech, bez jejich vazby na skutečné odevzdání či neodevzdání.

- **Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“)**

Na úrovni EU byla přijata nařízení - *nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury*

*Evropské unie pro bezpečnost letectví, nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 ze dne 12. března 2019 o bezpilotních systémech a o provozovatelích bezpilotních systémů ze třetích zemí, prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel a prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2019/103, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1998, pokud jde o vyjasnění, harmonizaci a zjednodušení, jakož i posílení některých specifických opatření k ochraně letectví před protiprávními činy -, jejichž implementace v ČR vyžaduje přijetí novely zákona o civilním letectví. V zákoně je nově zejména potřeba určit subjekty, které budou oprávněny vykonávat jednotlivé úkoly vyplývající z uvedených nařízení, dále stanovit sankce za nedodržování pravidel, jež stanovují, a v neposlední řadě také upravit některé existující instituty tak, aby odpovídaly právní úpravě EU.*

Cílem návrhu právního předpisu je rovněž provést dílčí změny v části osmé upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy.

- **Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vnitrozemské plavbě“)**

V roce 2020 bude zahájen proces transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2397 ze dne 12. prosince 2017 o uznávání odborných kvalifikací ve vnitrozemské plavbě a o zrušení směrnic Rady 91/672/EHS a 96/50/ES. To s sebou přináší nutnost novelizace zákona o vnitrozemské plavbě.

Uvedená směrnice zavádí jednotné požadavky na členy posádek plavidel vnitrozemské plavby v rámci celé EU, de facto se tedy jedná zejména o zrušení specifického režimu plavby na Rýně a okolních vodních cestách. Dochází tak k výraznému pozitivnímu posunu zejména v oblasti přístupu členů posádek ze všech zemí EU na celoevropský trh vnitrozemské plavby. Za účelem zvýšení bezpečnosti plavebního provozu se zavádí nově rovněž status povinné praktické zkoušky.

Směrnice dále stanoví jednotná osvědčení členů posádek v celoevropském rámci a zavádí novou celoevropskou databázi vydaných osvědčení členů posádek. Toto významným způsobem pomůže mj. při výkonu kontrolních činností.

V souvislosti s nutnou novelou zákona o vnitrozemské plavbě bude nutno nahradit stávající vyhlášku č. 42/2015 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel, zcela novou vyhláškou.

#### *Komentář zpracovatele SEA*

*Zcela zásadní pro Dopravní politiku ČR je nastavení legislativních pravidel. V implementační části je věnována pozornost probíhajícím legislativním procesům, které se týkají námořní plavby, civilního letectví a vnitrozemské plavby. Jedná se především o implementaci nařízení Evropského parlamentu a Rady v ČR. Způsob implementace Dopravní politiky nemá negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.*

#### **Nástroje k zajištění finančních zdrojů**

Sektor doprava je z významné míry závislý na financování z veřejných rozpočtů. Sektor doprava bude i v období 2021 – 2027 významným příjemcem evropských fondů. Vzhledem k tomu, že dopravní infrastruktura je vnímána jako velmi důležitá priorita, je odůvodnitelné,

aby podíl na evropských prostředcích určených pro ČR byl vyšší. Bude ale nutné zajistit národní podíl spolufinancování, což je další důvod pro zvýšení stability financování prostřednictvím zrušení dotace ze státního rozpočtu a její nahrazení vyšším podílem na spotřební dani.

*Komentář zpracovatele SEA*

*Navrhované ekonomické nástroje nemají vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.*

### **Informační nástroje a propagace cílů Dopravní politiky**

Dopravní politika vedle tzv. tvrdých opatření, ke kterým patří investiční výstavba, se musí rovněž zabývat tzv. měkkými opatřeními, která jsou zaměřena na dopravní chování obyvatelstva a firem. Výsledné chování je dáno v případě osobní dopravy tradicemi (příklady v období výchovy v rodině i ve škole), působením masmédií a podmínkami, které vytváří politická reprezentace na všech úrovních. V nákladní dopravě hraje hlavní roli cena za přepravu (bez externalit) a spolehlivost přepravy. Politická rozhodnutí mohou i tuto oblast výrazně ovlivnit, příkladem může být stanovení emisních limitů pro CO<sub>2</sub> v automobilovém průmyslu, který vede nejen k výraznému zvýšení podílu elektromobilů na skladbě výroby, ale rovněž k většímu využívání železniční dopravy v rámci logistiky a distribuce.

*Komentář zpracovatele SEA*

*Informační nástroje a propagace cílů DP nemají vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.*

### **Monitoring a závěrečná evaluace Dopravní politiky**

Specifikem dopravní politiky je, že roli akčních plánů plní návazné procesy, koncepce a strategie, které jsou uvedeny v kapitole č. 4 DP. Dopravní politika bude monitorována zpracováním vyhodnocení, a to nejpozději v roce 2024. Vyhodnocení bude podkladem pro zpracování aktualizace Dopravní politiky včetně návrhu nápravných kroků, které bude zpracováno nejpozději v roce 2025. Monitorování vyhodnotí jednotlivé cíle a opatření Dopravní politiky a plnění jejich indikátorů, které jsou uvedeny v samostatné příloze.

*Komentář zpracovatele SEA*

*Monitoring a závěrečná evaluace Dopravní politiky nemají vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.*

## **6.9. Kumulativní a synergické vlivy**

Strategický dokument nazvaný "Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050" navazuje na dosud platnou státní dopravní politiku. Na úrovni posouzení vlivů na životní prostředí (SEA) lze očekávat, že bude docházet ke kumulaci a synergii pozitivních vlivů DP s vlivy ostatních strategických dokumentů. Pozitivní dopady lze očekávat především z hlediska zlepšení kvality ovzduší, snižování hlukové zátěže, vlivů na klima a veřejné zdraví.

Na strategické úrovni Dopravní politiky byly zjištěny tyto opatření s vlivy s kumulativním nebo synergickým účinkem.



### **Potenciálně mírně pozitivní vliv s kumulativním dopadem byl identifikován u opatření:**

1.2.3.8 Při výstavbě dopravní infrastruktury dbát na snižování negativního vlivu změny klimatu na samotnou dopravu nastavením vhodných adaptačních opatření.

Pozitivně je možné hodnotit opatření týkající se nastavení adaptačních opatření pro dopravu a s kumulativním spolupůsobením zejména z hlediska změn klimatu.

1.2.5.1 Snižovat závislost dopravy na fosilních zdrojích.

Navržené opatření pozitivně ovlivní spotřebu fosilních paliv a podporuje zavádění elektromobilů v silniční dopravě, čímž snižuje emise polutantů ze silniční dopravy. Převážně pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením na životní prostředí zejména z hlediska snížení znečištění ovzduší, vlivů na klima a veřejného zdraví.

1.2.4.1 Postupně internalizovat externí náklady v souvislosti s celoevropským vývojem a na základě závěrů studie Analýza zdanění a zpoplatnění vozidel.

Jedná se o organizační opatření, které by mělo podpořit masivnější zavádění vozidel na alternativní paliva a tím snížit emise z provozu vozidel. Převážně pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením na životní prostředí zejména z hlediska snížení znečištění ovzduší, vlivů na klima a veřejného zdraví.

1.3.1.2 Podpořit nákup vozidel na alternativní paliva (rozdíl ceny mezi klasickým vozidlem a vozidlem na alternativní paliva).

Jedná se o organizační opatření, které přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a bude redukovat spotřebu fosilních paliv. Převážně pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením na životní prostředí zejména z hlediska snížení znečištění ovzduší, vlivů na klima a veřejného zdraví. Evropská agentura pro životní prostředí (EEA)<sup>7</sup> vydala zprávu, ve které hodnotí životní cyklus elektromobilů a jejich dopady na klimatickou změnu, kvalitu ovzduší, hluk a ekosystémy ve srovnání s konvenčními automobily. Zpráva potvrzuje, že při současném energetickém mixu EU a při zohlednění emisí během celého životního cyklu automobilů jsou emise elektromobilů v EU nižší o 17–30 %. Výrobní fáze elektromobilů má poměrně závažné dopady na ekosystémy. EEA navrhuje, aby byly tyto dopady minimalizované přístupem cirkulární ekonomiky, která umožňuje opětovné použití a recyklaci. Doporučení: Pro využití elektromobilů aplikovat principy cirkulární ekonomiky.

1.3.1.1 Podpořit rozvoj sítě plnicích a dobíjecích stanic a nabíjecí infrastruktury pro alternativní energie v silniční dopravě.

Navržené opatření pozitivně ovlivní energetické úspory v silniční dopravě, bude redukovat emise z dopravy a spotřebu fosilních paliv. Opatření má převážně pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením na životní prostředí zejména z hlediska snížení znečištění ovzduší, vlivů na klima a veřejného zdraví.

1.3.3.12 Podpořit snižování hlučnosti konstrukcí drážního svršku.

---

<sup>7</sup> <https://oenergetice.cz/elektromobilita/studie-elektromobily-vypousti-behem-zivotniho-cyklu-mene-emisi-nez-konvencni-vozy>

Pozitivně ovlivní hladinu hluku v blízkosti železničních tratí. Lze předpokládat pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením zejména z hlediska snížení akustické hladiny hluku a veřejného zdraví.

#### 1.3.3.11 Podpořit snižování vnější hlučnosti drážních vozidel.

Pozitivně ovlivní hladinu hluku v blízkosti železničních tratí. Lze předpokládat pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením zejména z hlediska snížení akustické hladiny hluku a veřejného zdraví.

#### 1.3.3.10 Podpořit vývoj nízkohlučných pneumatik.

Jedná se o organizační opatření, které přispěje ke snížení hluku ze silniční dopravy. Lze předpokládat pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením zejména z hlediska snížení akustické hladiny hluku a veřejného zdraví.

#### 1.3.3.9 Nadále sledovat vývoj protihlukových stěn včetně zajištění jejich účinnosti.

Jedná se o organizační opatření, které přispěje ke snížení hluku v souvislosti s pohltivostí navržených protihlukových stěn. Lze předpokládat pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením zejména z hlediska snížení akustické hladiny hluku a veřejného zdraví.

#### 1.3.3.8 Pokračovat ve výzkumu všech povrchů pozemních komunikací včetně nízkohlučných.

Jedná se o organizační opatření, které přispěje ke snížení hluku ze silniční dopravy. Lze předpokládat pozitivní vliv s kumulativním spolupůsobením zejména z hlediska snížení akustické hladiny hluku a veřejného zdraví.

### **Potenciálně mírně pozitivní vliv se synergickým dopadem byl identifikován u opatření:**

1.3.4.23 Při přípravě modernizace silniční a dálniční sítě připravovat související modernizaci souběžných železničních tratí tak, aby nedošlo k výraznějšímu přesunu přeprav na energeticky méně výhodný druh dopravy.

Jedná se o organizační opatření, bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření má pozitivní vliv na synergické spolupůsobení na složky životního prostředí a veřejného zdraví v zájmovém území. Opatření směřuje k zachování atraktivity železniční sítě tak, aby nedocházelo k přesunu dopravy na silniční síť se souvisejícími negativními dopady (ovzduší, hluk, nehody).

2.3.1.1 Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvářet veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční se vhodnými parametry pro veřejný život ve středně velkých a menších městech.

Cílem plánů udržitelné městské mobility je dosáhnout co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy, a to především z důvodu prostorové náročnosti respektive omezené kapacity veřejného prostoru. Snížení podílu individuální automobilové dopravy přispěje ke snížení hlukové zátěže a emisí, což bude mít synergický vliv na životní prostředí z hlediska znečištění ovzduší, vlivů na klima, hlukové zátěže a veřejného zdraví.

2.4.1.2 Snižovat stupeň automobilizace ve středně velkých a menších městech a v jejich venkovském zázemí a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy

Snižování stupně automobilizace bude představovat snížení hlukové zátěže a znečištění ovzduší ve středně velkých a menších městech. Opatření je možné hodnotit pozitivně a bude mít synergický vliv na životní prostředí z hlediska znečištění ovzduší, vlivů na klima, hlukové zátěže a veřejného zdraví..

2.4.1.3 Rozvíjet služby související s mobilitou zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě.

Cílem opatření je redukce individuální automobilové dopravy a tím snížení hlukové zátěže a emisí. a bude mít synergické vliv na životní prostředí z hlediska znečištění ovzduší , hlukové zátěže a veřejného zdraví..

Z provedeného posouzení je možné očekávat, že bude docházet k pozitivním kumulativním a synergickým vlivům Dopravní politiky s vlivy ostatních strategických dokumentů. Pozitivní vlivy je možné očekávat ve spolupůsobení s Politikou ochrany klimatu, Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, Národním programem snižování emisí, aktualizace 2020, Střednědobou strategií zlepšení kvality ovzduší v ČR, Programy zlepšování kvality ovzduší a Akčními hlukovými plány. Pozitivní dopady lze očekávat především z hlediska zlepšení kvality ovzduší, snížení hladiny hluku a minimalizace vlivů na klima a veřejné zdraví.

Dopravní politika bude mít potenciálně vliv na emise CO<sub>2</sub> a znečišťujících látek v ovzduší, především podporou veřejné dopravy – snižováním stupně automobilizace ve městech, podporou nákupu vozidel na alternativní paliva, snižováním závislosti dopravy na fosilních zdrojích, postupným internalizováním externích náklad atp. Tato opatření budou mít rovněž pozitivní dopad na plnění mezinárodních závazků ČR v oblasti ochrany klimatu. Řada výše uvedených opatření se týká problematiky omezení hluku ať už u vlastního zdroje, tak návrhem opatření, která povedou k efektivnějšímu útlumu hluku a návrhu protihlukových opatření. Tato opatření budou mít pozitivní vliv na veřejné zdraví.

Na strategické úrovni Dopravní politiky nebyly zjištěny žádné negativní vlivy s kumulativním nebo synergickým účinkem. Kumulace nebo synergie vlivů může nastat v následných fázích po implementaci koncepce s jinými aktivitami, což je nutné vždy posoudit na úrovni konkrétního projektového záměru v procesu EIA.

## 6.10. Hodnocení Dopravní politiky jako celku

### Návrhová část

V návrhové části Dopravní politiky jsou definována východiska, vize a hlavní cíl.

Hlavní cíl proto i nadále vychází z hlavního cíle dopravní politiky pro předchozí období:

***Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.***

## **Strategický cíl 1: Udržitelná mobilita**

Specifický cíl 1.1: Ovlivňování mobility

Specifický cíl 1.2: Multimodální přístup

Specifický cíl 1.3: Optimalizace jednotlivých druhů dopravy

Strategický cíl 1 a jeho specifické cíle v sobě zahrnují aktivity spojené s posílením

**Specifický cíl ovlivňování mobility** řeší problematiku potřeby přemístění a uspokojení mobility z hlediska udržitelného vývoje hospodářství. Specifický cíl 1.1 je možné hodnotit pozitivně a to především z pohledu zlepšování kvality ovzduší, snižování hlukové zátěže, adaptace na změnu klimatu, zlepšení veřejného zdraví.

Doporučení:

Pro tento specifický cíl nejsou navrhována.

**Specifický cíl multimodální přístup** je hlavním nástrojem k udržitelné mobilitě. Česká republika musí plnit závazky v oblasti znečišťování ovzduší škodlivými látkami, snižování emisí skleníkových plynů, přičemž společným jmenovatelem jsou energetické úspory. Řada opatření je organizačního typu bez negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Opatření podcíle energetické úspory v dopravě je možné hodnotit pozitivně z hlediska ovlivnění spotřeby fosilních paliv a podpory zavádění elektromobilů v silniční dopravě, čímž dojde ke snížení emisí polutantů ze silniční dopravy.

Při realizaci opatření 1.2.1.11 v případě realizace terminálů osobní dopravy a záchytných parkovišť pro individuální a cyklistickou dopravu lze očekávat zábory půdy a střety s ekologicky významnými segmenty krajiny. U opatření 1.2.1.12 v případě realizace P+R lze očekávat zábory půdy a střety s ekologicky významnými segmenty krajiny.

Doporučení:

V případě výstavby terminálů a záchytných parkovišť je doporučeno směřovat výstavbu do oblastí s nižší bonitou půdy, do realizace zahrnout i návrh adaptačních opatření na změnu klimatu (stínící prvky, retenci vody, využití obnovitelných zdrojů energie). Zajistit migrační propustnost zájmového území. Při realizaci terminálů vytvářet podmínky vedoucí k přednostnímu umístění těchto staveb do stávajících brownfields a urbanizovaných území před jejich výstavbou ve volné krajině.

V případě výstavby P+R směřovat výstavbu do oblastí s nižší bonitou půdy, do realizace zahrnout i návrh adaptačních opatření na změnu klimatu (stínící prvky, retenci vody, využití obnovitelných zdrojů energie). Zajistit migrační propustnost zájmového území. Při realizaci P+R vytvářet podmínky vedoucí k přednostnímu umístění těchto staveb do stávajících brownfields a urbanizovaných území před jejich výstavbou ve volné krajině.

**Specifický cíl optimalizace jednotlivých druhů dopravy** obsahuje několik podcílů. Podcíl: Mitigační opatření a energetické úspory, alternativní energie v jednotlivých dopravních módech

je možné hodnotit pozitivně z hlediska redukce emisí z dopravy a spotřeby fosilních paliv. U opatření týkajících se elektrizace železničních tratí je možné předpokládat ovlivnění migrace zástupců ptáků a krajinného rázu. Podcíl: Znečištění ovzduší, technický stav vozidel je možné hodnotit pozitivně z hlediska omezení znečištění ovzduší. Podcíl: Další vlivy na životní prostředí je možné rovněž hodnotit pozitivně z hlediska omezení fragmentace krajiny dopravou a opatření týkající se problematiky snižování hladiny hluku realizací obchvatů měst, výzkumem protihlukových opatření atp.

Podcíl: Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury představuje hlavní souhrn zásad rozvoje dopravní infrastruktury. Databáze projektů a jejich prioritizace je předmětem návazného dokumentu Dopravní sektorové strategie. Opatření se týkají především dobudování tranzitních železničních koridorů, modernizace tratí na hlavní a globální síti TEN-T, napojení všech krajských měst, budování obchvatů atp. Tato opatření mohou ovlivňovat životní prostředí mírně negativně. Možný mírný negativní vliv na složky ŽP lze předjímat z hlediska záborů půdy, hlukové zátěže, kvality ovzduší, fragmentace krajiny, ovlivnění povrchových a podzemních vod, produkce odpadů, vlivu na krajinný ráz a zásahů do zvláště chráněných území.

Odvedení automobilové dopravy budováním obchvatů patří mezi nejvýznamnější opatření ke snížení dopravní zátěže sídel, se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hluk a nehodovost v sídlech. Potenciálním rizikem je nárůst zátěže (hluk, ovzduší) v místech, kde se stavba obchvatu přibližuje k obytné zástavbě a též snížení průchodnosti krajiny. Pozitivní vlivy však prakticky ve všech případech převažují.

Podcíl: Bezpečnost provozu řeší problematiku snížení počtu obětí dopravních nehod a těžce zraněných do roku 2030 o 50 %. Hlavním zaměřením bude působení na faktor lidského činitele a na vymahatelnost práva. Jedná se o opatření bez negativních vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Opatření přispívá ke snížení nehodovosti.

Podcíl: Adaptační opatření na změnu klimatu a jeho opatření je možné hodnotit pozitivně.

Doporučení:

Pro využití elektromobilů je doporučeno aplikovat principy cirkulární ekonomiky. Zajistit migrační prostupnost staveb. Elektrizací železničních tratí vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. Podél dopravních komunikací navrhovat, realizovat a odborně udržovat doprovodnou zeleň. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí

bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, biologickému hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb., územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek.

## **Strategický cíl 2: Územní soudržnost**

Specifický cíl 2.1: Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou

Specifický cíl 2.2: Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí

Specifický cíl 2.3: Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM

Specifický cíl 2.4: Doprava ve venkovském prostoru

Specifický cíl 2.5: Doprava v periferních oblastech

Specifický cíl 2.6: Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch

Specifický cíl 2.7: Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě

Specifický cíl 2.8: Zajištění kvalifikované síly v dopravě

Strategický cíl 2 a jeho specifické cíle v sobě zahrnují aktivity spojené s posílením

Opatření 2.1.1.1 **specifického cíle 2.1** je možné hodnotit mírně negativně z důvodu, že napojení regionů na dopravní strukturu může zahrnovat budování nových komunikací i železnic, které představují zábory půdy a mohou být v územním střetu se zvláště chráněnými územími. Dalším předpokladem při umístění dopravního napojení je nový zdroj hluku a emisí v zájmovém území. Nově navrhovaná napojení mohou zasahovat i do ochranných pásem vod apod.

Doporučení:

Zajistit migrační prostupnost staveb. Vyhodnotit vlivy na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. Podél dopravních komunikací navrhovat, realizovat a odborně udržovat doprovodnou zeleň. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy Podmínkou implementace opatření v rámci navazujících koncepcí bude respektování veškerých relevantních procedur a rozhodnutí (EIA, naturové hodnocení, biologickému hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb., územní a stavební rozhodnutí) a dodržení stanovených podmínek.

Opatření 2.2.1.1. **specifického cíle 2.2** je možné hodnotit mírně negativně z důvodu, že dobudování dopravní infrastruktury může zahrnovat budování nových komunikací i železnic, které představují zábory půdy a mohou být v územním střetu se zvláště chráněnými územími, přestavovat fragmentaci území a ovlivnit krajinný ráz. Potenciální ambivalentní vlivy byly identifikovány na ovzduší, hluk, nehodovost v návaznosti na konkrétní provedení jednotlivých spojení.

Doporučení.

Totožné jako pro specifický cíl 2.2.

Opatření náležející do **specifického cíle 2.3** je možné hodnotit pozitivně z hlediska podpory veřejné hromadné dopravy a snižování individuální dopravy. S tím souvisí i pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost.

Doporučení:

Nejsou navrhována

Opatření náležející do **specifického cíle 2.4** je možné hodnotit pozitivně z hlediska snižování stupně automobilizace. S tím souvisí i pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost.

Doporučení:

Nejsou navrhována

Opatření náležející do **specifického cíle 2.5** je možné hodnotit pozitivně z hlediska redukce objemu individuální silniční dopravy. S tím souvisí i pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost.

Doporučení:

Nejsou navrhována

Opatření náležející do **specifického cíle 2.6** je možné hodnotit pozitivně z hlediska alternativního způsobu řešení rekreační dopravy v ekologicky citlivých oblastech. Snížení objemu individuální automobilové dopravy v územích zatížených rekreační dopravou se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší a nehodovost (mírněji v případě hluku).

Doporučení:

Nejsou navrhována

Opatření náležející do **specifického cíle 2.7** jsou organizačního typu a nepředstavují vlivy na složky životního prostředí a veřejného zdraví.

Doporučení:

Nejsou navrhována

Opatření náležející do **specifického cíle 2.8** jsou organizačního typu a nepředstavují vlivy na složky životního prostředí a veřejného zdraví. Opatření podporují odpovědné chování obyvatel k životnímu prostředí, poskytování informací, podporuje ekologickou výchovu a vzdělávání a je hodnoceno pozitivně z hlediska referenčního cíle 11.

Doporučení:

Nejsou navrhována

### **Strategický cíl 3: Společnost 4.0 v dopravě – Vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0**

Specifický cíl: Telematika v dopravě

Specifický cíl: Autonomní řízení ve všech druzích dopravy

Specifický cíl: Podpora rozvoje výzkumu, vývoje a inovací v dopravě

Specifický cíl: Kosmické aktivity

Specifický cíl: Prostorová data a informace v dopravě

Opatření náležející do **specifického cíle 3.1** je možné hodnotit pozitivně. Propojení dopravního systému a souvisejících informací prostřednictvím inteligentních dopravních systémů (ITS) zlepšuje bezpečnost a plynulost provozu, zvyšuje účinnost dopravního procesu a umožňuje být šetrnější k životnímu prostředí z hlediska hlukového zatížení a produkce emisí.

Doporučení:

Nejsou navrhována

Opatření náležející do **specifického cíle 3.2** se týkají autonomního řízení ve všech druzích dopravy. Od automatizované a autonomní dopravy lze očekávat především přínosy v oblasti zvýšení bezpečnosti, zlepšení dostupnosti dopravy a služeb a také snížení emisí s pozitivním dopadem na životní prostředí.

Doporučení:

Nejsou navrhována

Opatření náležející do **specifického cíle 3.3** se týká především organizačních opatření a je hodnoceno bez vlivu na složky životního prostředí a veřejného zdraví.

Doporučení:

Nejsou navrhována

Opatření náležející do **specifického cíle 3.4** se týká kosmických aktivit a je hodnoceno pozitivně z hlediska vlivů na ovzduší, klima a veřejné zdraví.

Doporučení:

Nejsou navrhována



Opatření náležející do **specifického cíle 3.5** se týká prostorových dat a informací v dopravě a je hodnoceno pozitivně z hlediska vlivů na ovzduší, klima.

Doporučení:

Nejsou navrhována

### **Implementační část**

Pro každý plán, koncepci a strategii je v rámci implementační části je stanoven termín dokončení, gestor a monitoring. V rámci implementační části jsou řešeny návazné procesy, legislativní nástroje, nástroje k zajištění finančních zdrojů, informační nástroje a propagace cílů Dopravní politiky, monitoring a závěrečná evaluace DP a rizika související s nenaplňováním cílů DP.

Způsob implementace Dopravní politiky nemá negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

## **6.11. Souhrnný komentář k vyhodnocení vlivu na životní prostředí**

Výše bylo provedeno tabulkové vyhodnocení všech typových opatření předkládané koncepce ve vztahu k referenčním cílům pro ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. V rámci hodnocení strategických cílů byly rovněž zohledňovány jejich charakteristiky, to znamená, jak popis specifických cílů, tak předpokládané dopady a přehled typových opatření. Tabulkové hodnocení vlivů je u všech typových opatření, popřípadě specifických cílů, vždy doplněno doprovodným komentářem, který tabulkové hodnocení doplňuje.

Z výše provedeného hodnocení vyplývá, že cíle a typová opatření Dopravní politiky nejsou v rozporu s požadavky na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Mezi typovými opatřeními není žádné, které by mělo potenciálně významný negativní vliv na životní prostředí. V případě těch typových opatření, která potenciálně negativní vlivy na životní prostředí mohou zakládat, jsou vždy uvedena doporučení ke zmírnění dopadů jak v této kapitole, tak i v kapitole 10 Vyhodnocení.

Opatření s potenciálně mírnými negativními vlivy na životní prostředí jsou dle hodnocení v kapitole 6 ta opatření, která se zaměřují na budování dopravní infrastruktury (1.3.1.1, 1.3.3.6, 1.3.4.1 – 1.3.4.4, 1.3.4.9 – 1.3.4.11, 1.3.4.21, 1.3.4.28 – 1.3.4.32, 1.3.4.34, 1.3.4.35, 1.3.4.38, 1.3.4.39, 1.3.4.41, 1.3.4.42, 1.3.4.43, 1.3.4.50, 1.3.4.51, 1.3.4.53, 1.3.4.56, 1.3.4.60, 2.1.1.1, 2.2.1.2,

Opatření mohou mít mírné negativní vlivy ve smyslu zhoršení kvality ovzduší, zvýšení hlukové zátěže, tím také zhoršení zdraví obyvatel. Dále tato opatření mohou představovat vlivy na zaborby půdního fondu, fragmentaci krajiny, migrační propustnost krajiny pro živočichy, zvláště chráněná území, funkčnost systému ÚSES, povrchové a podzemní vody na přírodní zdroje a množství produkovaných odpadů.

Řada typových opatření bude potenciálně působit na životní prostředí pozitivně, a to především ta, která se věnují podpoře rozvoje veřejné dopravy, ovlivnění mobility, snižování závislosti

dopravy na fosilních zdrojích, podpory mitigačních opatření, energetických úspor a alternativních zdrojů energie v dopravních módech a budou tedy přispívat ke snížení dopravní zátěže s pozitivními dopady na ovzduší, klima, hluk a veřejné zdraví (typová opatření 1.1.1.1, 1.1.2.1, 1.1.2.2, 1.2.1.2, 1.2.1.3, 1.2.1.4, 1.2.1.5, 1.2.1.6, 1.2.1.7, 1.2.1.8, 1.2.1.10, 1.2.1.11, 1.2.1.12, 1.2.1.14, 1.2.2.1 – 1.2.2.5, 1.2.3.1, 1.2.3.2, 1.2.4.1, 1.2.4.2, 1.2.5.1, 1.2.5.3, 1.3.1.1 – 1.3.1.6, 1.3.1.7 – 1.3.1.11, 1.3.1.12 – 1.3.1.19, 1.3.1.20, 1.3.3.1 – 1.3.3.4, 1.3.4.5 – 1.3.4.8, 1.3.4.11, 1.3.4.15, 1.3.4.19, 1.3.4.23, 1.3.4.24, 1.3.4.26, 1.3.4.27, 1.3.4.33, 1.3.4.54, 1.3.4.57 – 1.3.4.59, 1.3.4.62 – 1.3.4.65, 1.3.5.1 – 1.3.5.12, 1.3.6.1 – 1.3.6.2, 2.2.1.1, 2.3.1.1 – 2.3.1.3, 2.4.1.1 – 2.4.1.3, 2.5.1.1, 2.6.1.1, 2.7.1.3, 3.4.1.1, 3.4.1.3.

Mírně pozitivně je rovněž možné hodnotit opatření 1.3.3.7 – 1.3.3.12, která podporují snižování hluku jak u zdroje tak návrh nových protihlukových opatření z hlediska vyšší pohltivosti – protihlukové stěny, nízkohlučné povrchy.

Podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, bylo samostatně provedeno posouzení vlivu Dopravní politiky na lokality soustavy Natura 2000. V rámci posouzení bylo konstatováno, že předložená koncepce ani jednotlivé cíle a typová opatření v ní uvedené, nebudou mít významně negativní vliv na celistvost a předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí v rámci soustavy Natura 2000. Všechna typová opatření byla v naturovém hodnocení posouzena jako neutrální (kód 0). Doporučení pro předcházení, eliminaci a zmírnění potenciálně negativních vlivů jsou uvedena v kapitole 4 a kapitole 10 tohoto Vyhodnocení. Vyhodnocení proběhlo také s ohledem na lokality soustavy Natura 2000, které mohou být ovlivněny na území sousedních států. Celá řada opatření navržených v koncepci je spíše organizačního charakteru, příp. situována mimo lokality soustavy Natura 2000 a na předměty ochrany EVL a PO a jejich celistvost nebudou mít na EVL. Ve 24 opatřeních bylo konstatováno riziko mírného negativního vlivu. Ve třech případech nebylo možné vliv vyhodnotit, neboť se jednalo o velice obecná opatření. Bez znalosti přesného umístění a technického řešení je není možné vyhodnotit.

Posuzovaná koncepce nemá významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000.

Posuzovaná koncepce nemá významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

## **7. Vyhodnocení možných přeshraničních vlivů koncepce na životní prostředí.**

Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 je celostátní koncepcí, jejíž typová opatření nemají na území České republiky konkrétní lokalizaci a nezasahují do území sousedních států. Přímou na základě Dopravní politiky nebudou realizovány žádné konkrétní akce s přímým dopadem do území. V rámci hodnocení vlivů návrhu Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 na životní prostředí, provedených v předchozí kapitole, byly brány v úvahu také potenciální přeshraniční vlivy.

V rámci hodnocení nebyly identifikovány žádné významné negativní vlivy opatření a aktivit na referenční cíle životního prostředí na území ČR.

Opatření 1.3.4.38 Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní (v souladu s Koncepcí vodní dopravy a dle harmonogramu Dopravní sektorové strategie) bylo v posouzení vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č.114/1192 identifikováno jako opatření s potenciálním možným ovlivněním přeshraniční lokality SCI Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg (DE4545301), SPA Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg (DE4545452) na úrovni mírně negativních vlivů. a to v souvislosti se zlepšováním plavebních podmínek na Labi. Další přeshraniční vlivy nebyly v souvislosti s posuzovanou koncepcí identifikovány.

Na základě znalostí obsahu Dopravní politiky a provedeného hodnocení jejích potenciálních vlivů tedy není žádný důvod předpokládat významné negativní přeshraniční vlivy Dopravní politiky na životní prostředí a veřejné zdraví a realizovat přeshraniční posouzení koncepce ve smyslu § 14a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zejména v situaci, kdy potenciální vlivy na životní prostředí budou v rámci hodnocení konkrétních opatření eliminovány, případně zmírňovány vhodnými opatřeními.

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

### **8.1. Výběr zkoumaných variant**

Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 je předkládána v jedné variantě. Na základě hodnocení provedených v rámci předchozích kapitol Vyhodnocení lze konstatovat, že nebyly zjištěny takové negativní vlivy Dopravní politiky na životní prostředí a veřejné zdraví, které by zakládaly potřebu navrhnout variantní řešení koncepce. Z uvedeného důvodu proto nebylo v rámci Vyhodnocení prováděno hodnocení a porovnávání více variant.

Vzhledem k charakteru Dopravní politiky mohou varianty fakticky nastat při realizaci koncepce, na úrovni realizace konkrétních projektů s konkrétními charakteristikami. Je proto nezbytné, aby při výběru projektů k podpoře v rámci Dopravní politiky, které v současnosti Dopravní politika neuvádí, byla dostatečně zohledněna environmentální kritéria a aby systém monitorování implementace Dopravní politiky obsahoval environmentální indikátory.

Je potřeba také upozornit na potřebu podrobit projekty uvedené v Dopravní politice, tam kde to bude relevantní, hodnocení EIA, naturovému a biologickému hodnocení, respektive aplikovat environmentální požadavky stavebního zákona. Dále je nutno upřednostňovat taková řešení, která budou předcházet případným kolizím se zájmy ochrany životního prostředí, přírody a krajiny a veřejného zdraví, či je budou minimalizovat.

## 8.2. Popis provedení posouzení vlivů koncepce na životní prostředí

Vyhodnocení vlivů DP bylo zpracováno na základě § 10e až § 10f zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu jeho přílohy č. 9. Obsah a rozsah Vyhodnocení dále vychází ze Závěru zjišťovacího řízení podle § 10d) citovaného zákona, vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR, odborem posuzování vlivů na ŽP a integrované prevence, dne 8. července 2020 (č. j.: MZP/2020/710/2725).

Podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, je provedeno také Posouzení vlivů koncepce na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti podle § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny, plynoucí z vyhlášky č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhodnocení DP vychází z následujících zdrojů a metodických kroků:

- Analýza stavu životního prostředí dotčeného území, včetně charakteristik hlavních trendů vývoje,
- Analýza relevantních strategických koncepčních rozvojových dokumentů na národní i mezinárodní úrovni,
- Stanovení referenčního hodnotícího rámce (sady referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejné zdraví) na základě vybraných koncepčních dokumentů (včetně dokumentů doporučených ze strany orgánů veřejné správy),
- Tabulkové a slovní hodnocení opatření Dopravní politiky ve vztahu k referenčním cílům ochrany životního prostředí včetně hodnocení rozsahu vlivů, jejich spolupůsobení a časového rozsahu s větší podrobností hodnocení u potenciálních negativních vlivů,
- Doporučení k vyloučení, minimalizaci, zmírnění nebo kompenzaci potenciálně negativních vlivů a návrhy úprav textu koncepce na základě výše uvedených kroků,
- Návrh environmentálních indikátorů pro sledování vlivů realizace koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví
- Návrh environmentálních kritérií pro výběr projektů, jako případný návod pro výběr projektů podporovaných nižšími souvisejícími koncepcemi.

Hodnocení analýzy a implementační části bylo provedeno slovně. Hodnocení opatření bylo provedeno prostřednictvím tabulkového hodnocení, porovnáním s vybranými jedenácti referenčními cíli – deseti pro oblast ochrany životního prostředí a jedním z oblasti ochrany veřejného zdraví a následně slovně komentováno, přičemž bylo přihlédnuto k opatřením a aktivitám, které je budou naplňovat.

## 8.3. Problémy při shromažďování požadovaných údajů

Předkladatel i zpracovatel DP poskytli zpracovateli Vyhodnocení SEA pro jeho hodnocení dostatečné množství relevantních údajů, týkajících se samotné DP. K posouzení koncepce, respektive strategických cílů, specifických cílů a typových opatření uvedených v koncepci, bylo

k dispozici dostatečné množství údajů. U specifického cíle Telematika nebyla v DP stanovena opatření a byl vyhodnocen pouze tento cíl.

K dispozici byl návrh koncepce po meziresortním připomínkovém řízení a rovněž také relevantní dokumenty a mapové podklady, s jejichž pomocí bylo hodnocení prováděno. Nenastaly tedy žádné problémy při shromažďování údajů.

Určitým omezením hodnocení, nicméně zcela v souladu s principy strategického plánování, je podrobnost koncepce, ve které není prostor ani důvod pro uvádění konkrétních záměrů projektů, včetně podrobných údajů, jako je jejich přesná identifikace, rozloha, lokalizace, intenzity dopravy apod.

Vzhledem k tomu, že při budoucím výběru projektů k realizaci budou uplatňována také environmentální kritéria pro výběr projektů a že stavební projekty budou podléhat standardním procedurám schvalování podle stavebního zákona a v odůvodněných případech budou projekty podléhat také hodnocení záměrů dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, případně dle §45i a § 67, zákona č. 114/1992, o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, neměly tyto skutečnosti na výsledné hodnocení zásadní dopad a jeho výsledek neovlivnily.

Vzhledem k rozsahu a charakteru DP je možno konstatovat, že se při zpracování tohoto Vyhodnocení nevyskytly takové obtíže nebo nejistoty, které by mohly negativně ovlivnit rozsah a obsah posouzení realizovaného v rámci Vyhodnocení nebo které by znemožňovaly jeho zpracování.

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

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zavazuje v § 10h předkladatele koncepce, aby zajistil sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví. Pokud předkladatel na základě tohoto sledování zjistí, že provádění koncepce má nepředvídané závažné negativní vlivy na životní prostředí nebo veřejné zdraví, je povinen zajistit přijetí opatření k odvrácení nebo zmírnění těchto vlivů, informovat o tom příslušný úřad a dotčené orgány a současně rozhodnout o změně koncepce. Stanovení indikátorů navazuje na určení referenčních cílů ŽP a musí s nimi být v souladu, obdobně jako následně environmentální kritéria pro výběr projektů.

### **9.1. Monitorování vlivů realizace koncepce na životní prostředí**

Nastavení systému monitorovacích ukazatelů (indikátorů) pro sledování vlivu (monitorování) realizace Dopravní politiky z hlediska vlivů na životní prostředí lze považovat za důležitou součást jak hodnocení DP v rámci procedury SEA, tak i při její implementaci.

Nástrojem realizace Dopravní politiky budou navržena opatření, které budou naplňovány jednotlivými intervencemi, podporovanými v rámci Dopravní politiky. Realizace těchto aktivit

prostřednictvím konkrétních projektů či záměrů přitom může mít – dle jejich konkrétního charakteru, kapacity a lokalizace – značně rozdílné dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.

Při monitorování realizace Dopravní politiky navíc často nebude možno rozlišit, zda a v jaké míře byl vývoj stavu životního prostředí a veřejného zdraví ovlivněn intervencemi DP, nebo jinými procesy (například intervence v rámci dalších koncepčních dokumentů ČR, vlivy fondů EU, dynamika “přirozeného vývoje“ společnosti, globální vlivy, dopady aktuální ekonomické situace a podobně).

Z tohoto důvodu byl při stanovování environmentálních indikátorů přijat systém, který sladuje monitorování implementace Dopravní politiky na strategické i projektové úrovni, zajišťuje dodržení souladu mezi cíli koncepce a případnými dopady aktivit/projektů podporovaných v rámci koncepcí nižší úrovně a současně umožňuje také praktické postupné sledování dopadů intervencí Dopravní politiky “zdola”, prostřednictvím agregace dat a údajů o dopadech aktivit/projektů koncepcí nižších úrovní.

## **9.2. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) životního prostředí**

Pro sledování vlivů realizace koncepce na jednotlivé referenční cíle ochrany životního prostředí a veřejného zdraví byly navrženy příslušné indikátory tak, aby byly měřitelné/hodnotitelné. Jejich sledování by mělo být prováděno v celém období platnosti koncepce a vychází mimo jiné z výše uvedených požadavků ustanovení §10h, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (povinnost předkladatele koncepce).

Návrh mechanismu monitorování Dopravní politiky předkladatelem je uveden v následujícím textu. Česká republika, zastoupena Ministerstvem dopravy, jako předkladatelem koncepce, po schválení Dopravní politiky zveřejní podle § 10 g, odst. 6, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, opatření pro zajištění sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dle § 10h uvedeného zákona dle níže uvedeného nebo analogického návrhu a bude podle něj následně postupovat.

## **9.3. Návrh mechanismu monitorování**

Česká republika zastoupená Ministerstvem dopravy bude 1 x za rok vyhodnocovat vlivy provádění Dopravní politiky na životní prostředí a veřejné zdraví. Realizace Dopravní politiky bude hodnocena na základě požadavků Stanoviska příslušného úřadu k Vyhodnocení koncepce dle § 10 g) citovaného zákona a dále také na základě environmentálních indikátorů (vybraných monitorovacích ukazatelů vlivu na životní prostředí), tak jak jsou navrženy v rámci tohoto dokumentu.

Stanovisko příslušného úřadu i dokument Vyhodnocení budou zveřejněny na internetových stránkách Ministerstva dopravy v sekci, v níž je zveřejněna Dopravní politika. Výsledky monitoringu vlivů provádění Dopravní politiky na životní prostředí a veřejné zdraví realizovaného Ministerstvem dopravy budou předkládány vedení ministerstva a následně zveřejňovány na internetových stránkách ministerstva.

K tomu, aby bylo možné sledovat vlivy Dopravní politiky pomocí navržených indikátorů, bude nutné jejich sledování provázat s environmentálním hodnocením projektů podporovaných v rámci koncepcí nižší úrovně. Monitorováním a agregací dat pak bude možné vyhodnotit celkový dopad realizace koncepce na referenční cíle ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.

V souvislosti s návrhem indikátorů je potřeba zmínit, že samotná Dopravní politika navrhuje vlastní indikátory, prostřednictvím kterých budou monitorovány cíle Dopravní politiky. Tyto indikátory nejsou primárně zaměřeny na oblast životního prostředí, a tudíž nejsou zcela totožné se stanovením indikátorů v rámci tohoto Vyhodnocení.

#### 9.4. Návrh environmentálních indikátorů

V následující tabulce jsou navrženy monitorovací ukazatele (indikátory) pro hodnocení vlivu Dopravní politiky na životní prostředí (prostřednictvím hodnocení vlivů aktivit/projektů koncepcí nižších úrovní) vycházející z referenčních cílů ochrany životního prostředí formulovaných způsobem popsáním v kapitole č. 5., současných problémů životního prostředí uvedených v kapitole číslo 4 Vyhodnocení a posouzení vlivů koncepce na životní prostředí v kapitole číslo 6 vyhodnocení. Cílem jejich sledování je vyhodnotit míru přispění Dopravní politiky k naplňování referenčních cílů ochrany životního prostředí.

Zdrojem informací a údajů pro sledování vlivů Dopravní politiky pomocí environmentálních indikátorů budou environmentální hodnocení aktivit/projektů podporovaných v rámci koncepcí nižší úrovně, které by měly převzít pro vlastní hodnocení indikátory vybrané předkladatelem Dopravní politiky z níže uvedeného návrhu environmentálních indikátorů a veřejně dostupná data o složkách životního prostředí.

**Tabulka 15 Návrh environmentálních indikátorů**

Složky ŽP a problémové okruhy ochrany ŽP	Sledované indikátory dle zprávy o stavu životního prostředí	indikátor	jednotka	Zdroj dat
Ovzduší	Kvalita ovzduší z hlediska ochrany lidského zdraví	Emise PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , benzen, B(a)P, NO <sub>2</sub>	t/rok	ČHMÚ
	Kvalita ovzduší z hlediska ochrany ekosystémů a vegetace	Emise NO <sub>x</sub>	t/rok	ČHMÚ
Klimatický systém	Emise skleníkových plynů	Emise CO <sub>2</sub> a N <sub>2</sub> O	t/rok	ČHMÚ
Voda	Vypouštění odpadních vod	Objem vypouštěných odpadních vod	m <sup>3</sup>	*
	Jakost vody	Počet křížení CHOPAV a OPVZ	počet	*
Půda	Zábory půdy	Rozsah nových záborů zemědělské půdy	ha	*
		Rozsah nových záborů PUPFL	ha	*
Příroda a krajina	Fragmentace krajiny	Křížení dálkových migračních koridorů, nadregionálních ÚSES	počet	*
	Ochrana krajinného rázu	Počet křížení přírodních parků	počet	*

Složky ŽP a problémové okruhy ochrany ŽP	Sledované indikátory dle zprávy o stavu životního prostředí	indikátor	jednotka	Zdroj dat
Biodiverzita a ochrana přírody	ZCHÚ a NATURA 2000	Zásah ZCHÚ a NATURY 2000 dopravní infrastrukturou	počet	*
Odpady	Recyklace odpadů	Podíl využívaných druhotných surovin	%	*
Veřejné zdraví <sup>8</sup>	Kvalita ovzduší	Přírůstek/úbytek obyvatel v ČR (přirozený, migrace)		ČHMÚ
	Hluková zátěž	Index stáří, střední délka života při narození a specifická úmrtnost		Cenia
	Dopravní nehody	Počet hlášených případů pracovní neschopnosti a průměrné trvání jednoho případu v kalendářních dnech		Policie ČR
	Socioekonomické vlivy	Úmrtnost na nejčastější civilizační onemocnění – kardiovaskulární onemocnění a nádory dle diagnostických skupin Rozsah území s překročením imisních limitů znečišťujících látek Počet obyvatel s překročením mezních hlukových hodnot Počet dopravních nehod míra zaměstnanosti a podíl zaměstnaných podle sektorů medián mezd v ČR Podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel Průměrná ošetrovací doba v nemocnicích a lázeňských zařízeních Počty zařízení sociálních a lázeňských služeb Podíl aktivně sportujících Podíl osob s preobezitou a obezitou v ČR		ČSÚ ÚZIS SZÚ
Kulturní památky	Památková ochrana	Počet ohrožených kulturních památek a rozsah památkových zón výstavbou dopravní infrastruktury	ks	*
Nakládání s přírodními zdroji	Ochrana nerostného bohatství	Počet dotčených CHLÚ a výhradních ložisek	počet	*
Environmentální vzdělávání	Zajišťovat environmentální vzdělávání a osvětu	Environmentální vzdělávání, výchova a osvěta	počet projektů	*

\* environmentální hodnocení aktivit/projektů

<sup>8</sup> Návrh ukazatelů z hlediska veřejného zdraví je specifikován v tabulce č.27 v kapitole č.12 Vyhodnocení.



## **10. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, vyloučení, snížení a kompenzaci významných negativních vlivů na životní prostředí zjištěných nebo předpokládaných při provádění koncepce**

Z provedeného vyhodnocení typových opatření vyplývá, že nebyly identifikovány žádné významné negativní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, respektive na soustavu chráněných území Natura 2000, vyplývající z provedení koncepce. Naopak byla zjištěna řada pozitivních vlivů, které by budoucí realizace koncepce měla přinést.

Byla identifikována potenciální rizika nebo mírně negativní vlivy pro některé ze složek životního prostředí. S ohledem na charakter koncepce se může jednat o:

- zábory půdního fondu například z důvodu výstavby silničních a železničních staveb, rozšíření letišť, obchvatů, cyklostezek, budov,
- zásahy do krajinného rázu, fragmentaci krajiny a zhoršení průchodnosti migračních tras (například silniční a železniční infrastruktura a další dopravní stavby), zásahy do zvláště chráněných území a lokalit NATURA 2000
- zhoršení kvality ovzduší a zvýšení hlukového zatížení (například z důvodu zvýšení intenzity dopravy, výstavby nových železniční, silničních a leteckých staveb).
- ovlivnění podzemních a povrchových vod
- ovlivnění památkově chráněných území a kulturních památek
- ovlivnění chráněných ložiskových území a výhradních ložisek
- ovlivnění klimatu

Mezi těmito potenciálně negativními vlivy však nebyly identifikovány žádné významně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, a proto je hlavním nástrojem ochrany životního prostředí předcházení, omezování, snižování či kompenzace případných vlivů (vhodná lokalizace, technické provedení). V případě aktivit / projektů, které budou v rámci navazujících koncepcí reflektovat typová opatření DP, se bude jednat o zajištění souladu jejich umístění s platnou územně-plánovací dokumentací a v navazujících fázích jejich přípravy posouzení prostřednictvím EIA, naturového hodnocení, biologického hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb., nebo podle požadavků stavebního zákona, tam kde nejsou procedury dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, nebo zákona na ochranu přírody relevantní.

Z výše uvedených důvodů v této části tedy nejsou navrhována žádná opatření pro předcházení významných negativních vlivů na životní prostředí. Zmírňující opatření se týkají pouze předcházení a zmírňování potenciálních mírně negativních vlivů a jsou obsažena jak v hodnocení v kapitole 6 (pro každé typové opatření), tak ve shrnutí v následující části kapitoly 10.

Dopravní politika také přináší řadu typových opatření, která jsou přímo zaměřena na zlepšení stavu životního prostředí a přímo nebo zprostředkovaně i na zlepšení veřejného zdraví. Jedná se především o následující potenciálně pozitivní vlivy:

- Snižování závislosti dopravy na fosilních zdrojích.
- Zlepšování energetické bilance výpravních a dalších provozních budov na železnici.

- Podpora rozvoje sítě plnicích a dobíjecích stanic a nabíjecí infrastruktury pro alternativní energie v silniční dopravě.
- Podpora nákupu vozidel na alternativní paliva.
- V rámci hodnocení vlivů na lidské zdraví se zaměřit na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vazbě na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění z dopravy, imise).
- Využívání stávajících instrumentů územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.
- Zajištění prostorově a nákladově adekvátní průchodnosti dopravní infrastruktury dálniční a silniční sítě pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo.
- Pokračování ve výzkumu všech povrchů pozemních komunikací včetně nízkohlučných.
- Podpora vývoje nízkohlučných pneumatik.
- Podpora snižování vnější hlučnosti drážních vozidel.
- Podpora snižování hlučnosti konstrukcí drážního svršku.
- Zajištění vyšší průchodnosti, bezpečnosti a operativnosti dopravní sítě (nutná realizace i bez ohledu na očekávané změny klimatu).
- Zohlednění rizika dopadu extrémních klimatických jevů při ochraně stávající a nové dopravní infrastruktury včetně zajištění bezpečnosti a základní mobility v průběhu extrémních klimatických jevů.
- Snižování stupně automobilizace ve velkých městech a jejich suburbánních oblastech a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.

## **10.1. Opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů typových opatření**

Hlavní jednotkou struktury DP, jejímž prostřednictvím byly posouzeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, jsou typová opatření. Při jejich vyhodnocování nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy na referenční cíle životního prostředí a veřejného zdraví. Část typových opatření je organizačního nebo administrativního charakteru, bez identifikovaných negativních vlivů na referenční cíle.

V případě aktivit či projektů navazujících koncepcí s potenciálním vlivem na životní prostředí, budou nejvýznamnějším nástrojem k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů procedura EIA, biologické hodnocení a tam, kde to není relevantní požadavky stavebního zákona.

Vzhledem k tomu, že do části dotčeného území ČR zasahují lokality soustavy Natura 2000, bude teoreticky u některých aktivit / projektů navazujících koncepcí možné – pokud tak určí orgán ochrany přírody svým stanoviskem – posoudit také vlivy na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Je však potřeba vzít v úvahu, že zpracovatelka naturového hodnocení, které je součástí přílohy č. 1 Vyhodnocení, vyhodnotila ve 24 opatřeních riziko mírného negativního vlivu, ve třech případech nebylo možné vliv vyhodnotit, neboť se jednalo o velice obecná

opatření. Z naturového posouzení vyplynula tato opatření k prevenci, vyloučení nebo snížení očekávaných nepříznivých vlivů koncepce:

1. Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000.
2. Při projektování liniových dopravních staveb navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území.
3. Při řešení problematiky splavnosti a spolehlivosti vodních cest vždy pracovat kumulativními vlivy dílčích navržených opatření.
4. Při návrhu zabezpečování železničních přejezdů na území EVL a PO dávat přednost jiným typům zabezpečení před budováním mimoúrovňových křížení.

V případě aktivit, které spadají do některých již dříve identifikovaných opatření s potenciálním vlivem na životní prostředí (viz kapitola 6), shrnujeme níže hlavní opatření ke snížení potenciálních negativních vlivů těchto aktivit:

- Respektovat předměty ochrany zvláště chráněných území a zamezit antropogennímu tlaku na jejich území. Konkrétní projekty posoudit z hlediska jejich vlivu na přírodu a krajinu. Jakékoliv aktivity/projekty, u nichž by se očekávaly negativní vlivy (i zprostředkované) na ZCHÚ a soustavu Natura 2000 konzultovat s orgány ochrany přírody.
- U relevantních konkrétních projektů posoudit jejich vlivy na životní prostředí v rámci procesu EIA, případně biologického hodnocení, případně naturového hodnocení.
- Dbát na ochranu zemědělské a lesní půdy, minimalizovat zábory půdního fondu především v I. a II. třídě ochrany ZPF, omezit fragmentaci krajiny a zachovávat hodnoty krajinného rázu.
- Realizovat cyklostezky a cyklotrasy přednostně ve stávající síti polních cest s parametry umožňujícími kromě cyklo dopravy také dopravu zemědělské techniky pro obhospodařování přilehlých pozemků ZPF. Dalším cílem by mělo být použití přírodních materiálů pro nejnütnější provozní zpevnění cyklistických tras tak, aby byla co nejméně narušována organizace ZPF.
- Zohledňovat požadavky spojené s adaptací na změnu klimatu (retence vody ochrana proti suchu), omezovat emise znečišťujících látek z dopravy do ovzduší a hluk.
- Umisťovat novou infrastrukturu mimo ochranná pásma vod a CHOPAV, respektovat pravidla provozu nákladní dopravy ve vyhlášených OPVZ.
- Podporovat využívání hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy, podporovat bezpečnou cyklistickou a pěší dopravu. Kromě zvýšení konkurenceschopnosti hromadné, cyklistické a pěší dopravy zlepšováním podmínek pro jejich využívání (komfort, telematika, záchytná parkoviště a další), zvážít restrikcii individuální automobilové dopravy prostřednictvím vytváření nízkoemisních zón, progresivních cen parkování a podobně.
- Umisťovat novou infrastrukturu s ohledem na chráněné části přírody a zachovat migrační prostupnost území. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást

výstavby (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně).

- Předcházet vzniku odpadů a uplatňovat principy cirkulární ekonomiky (oběhového hospodářství).
- Záměry, které znamenají realizaci nového stacionárního zdroje znečišťování ovzduší je nutno vždy zvažovat s ohledem na stávající stav imisních koncentrací ovzduší v území.
- Řešit strategické cíle v souvislosti s kulturními hodnotami daného prostředí, jeho specifík v návaznosti na ochranu krajiny z pohledu implementace evropské Úmluvy o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví a Úmluvy o ochraně architektonického dědictví Evropy.
- Konkrétní opatření vyplývající z koncepce musí být navržena tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění všech památkově chráněných území ležících v České republice.
- Rozvíjet environmentální vědomí obyvatel, zejména v těch oblastech, které nejsou bez zapojení veřejnosti řešitelné (znečištění ovzduší z malých zdrojů, omezování vlivů dopravy na životní prostředí, nakládání s odpady, adaptace na změnu klimatu, ochrana přírody a další).
- Hodnotit vlivy používaných technologií na populace volně žijících živočichů.

## 11. Stanovení indikátorů (kritérií) pro výběr projektu

Přímo na základě DP nebudou vybírány konkrétní projekty k realizaci. Předkládaná koncepce nemá vlastní investiční nástroje ani finanční plán. Koncepce je především nastavením žádoucích směrů rozvoje dopravy v ČR. Podpora pro deklarované cíle, priority a strategické záměry bude poskytována prostřednictvím standardních zdrojů finančních prostředků, jako je rozpočet ČR. Konkrétní projekty k realizaci tedy budou vybírány prostřednictvím mechanismů ukotvených v těchto programech, vždy se však jedná o tzv. měkká opatření v souladu s implementační částí koncepce.

### 11.1. Environmentální kritéria pro hodnocení projektů

Zpracovatel SEA navrhuje následující environmentální kritéria. Tato kritéria mohou posloužit uživatelům koncepce k předprojektovému vyhodnocení, zda je uvažovaný projekt v souladu s environmentálními principy udržitelného rozvoje a je tedy možné pro něj žádat o podporu z výše uvedených finančních nástrojů. Stejně tak může tato základní sada kritérií sloužit k přizpůsobení uvažovaných projektů tak, aby těmto kritériím vyhovovaly ve větší míře a byl tak usnadněn proces jejich projektové přípravy.

Tabulka 16 Environmentální kritéria pro hodnocení projektů

Referenční cíl	Otázky pro hodnocení a výběr projektů z hlediska životního prostředí
Snižovat podíl obyvatel zatížených nadlimitním působením znečišťujících látek, především suspendovaných částic PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , NO <sub>2</sub> a B(a)P	Dojde realizací záměru ke snížení emise znečišťujících látek? Ano/Ne?
Omezovat negativní vlivy hluku na zdraví	Dojde prostřednictvím realizace záměru ke snížení hlukové zátěže obyvatelstva? Ano/ne?

Referenční cíl	Otázky pro hodnocení a výběr projektů z hlediska životního prostředí
Snižovat emise škodlivých látek (polutantů, toxických látek i skleníkových plynů) do ovzduší, vody a půdy, zavádět nejlepší dostupné techniky (BAT)	<p>Prispěje záměr ke snížení emisí znečišťujících látek v důsledku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Využití moderních technologií</li> <li>- Snížení objemu automobilové dopravy</li> </ul> <p>Ano /Ne?</p> <p>Prispěje realizace projektu k významnému snížení produkce skleníkových plynů?</p> <p>Ano /Ne?</p> <p>Je projekt adaptační strategií na změnu klimatu, případně přinese významný pokrok v adaptaci na hlavní dopady klimatické změny?</p> <p>Ano /Ne?</p>
Zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území	<p>Prispěje záměr k revitalizaci toků, snížení podílu zastavěných ploch či zvýšení retence vody v území?</p> <p>Ano (km, m<sup>2</sup>, m<sup>3</sup>)/Ne?</p>
Chránit podzemní i povrchové vody před kontaminací, se zvláštním zaměřením na ochranu zdrojů pitných vod a vod pro rekreaci	<p>Dojde realizací záměru k zásahu do zdrojů pitných vod?</p> <p>Ano/Ne?</p> <p>Může projekt pozitivně ovlivnit kvalitu povrchových nebo podzemních vod?</p> <p>Ano/Ne?</p> <p>Může projekt negativně ovlivnit kvalitu povrchových nebo podzemních vod?</p> <p>Ano/Ne?</p>
Při plánování a provádění záměrů respektovat zájmy ochrany přírody a krajiny	<p>Bude záměr realizován mimo chráněná území 1. a 2. zóny NP, CHKO, dále NPR, PR, NPP, PP, EVL, PO, NBK, NRBC, RBK, RBC nebo lokalit výskytu zvláště chráněných živočichů a rostlin.</p> <p>Ano/Ne?</p>
Omezovat fragmentaci krajiny, chránit krajinný ráz	<p>Ovlivní projekt krajinný ráz nebo zvýší fragmentaci krajiny?</p> <p>Ano/Ne?</p>
Omezovat nové zábory ZPF a PUPFL a chránit půdu s důrazem na zabezpečení jejích funkcí;	<p>Bude záměr vyžadovat vynětí ze ZPF nebo PUPFL?</p> <p>Ano (ha)/Ne?</p>
Chránit kulturní i přírodní dědictví	<p>Dojde v rámci projektu ke zlepšení stavu kulturního/přírodního?</p> <p>Ano/Ne?</p>
Snižovat spotřebu a racionálně využívat neobnovitelné zdroje surovin a energie	<p>Je součástí projektu systém třídění a nakládání s odpady?</p> <p>Ano/ne?</p>
Zvýšit míru recyklace zejména stavebních a demoličních odpadů a využívání odpadů jako druhotných surovin	<p>Dojde realizací záměru k využití odpadů jako druhotných surovin?</p> <p>Ano (%)/Ne?</p>
Prispět k podpoře ekologicky šetrné dopravy	<p>Je navrhovaný záměr možné hodnotit jako ekologickou dopravu?</p> <p>Ano/ne?</p>
Posilovat odpovědné chování obyvatel k životnímu prostředí, poskytovat informace, podporovat ekologickou výchovu a vzdělávání	<p>Je součástí záměru ekologická výchova a environmentální vzdělávání?</p> <p>Ano/Ne?</p>

## 12. Vlivy koncepce na veřejné zdraví

Nedílnou součástí vyhodnocení Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 - 2027 z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, hodnocení vlivů na

veřejné zdraví (HIA). HIA vychází z referenčních cílů ochrany veřejného zdraví a smyslem jejího hodnocení je minimalizovat případné negativní dopady hodnocené nezdravotnické koncepce na veřejné zdraví a implementovat relevantní cíle podpory zdraví.

Podle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, se veřejným zdravím rozumí zdravotní stav obyvatelstva a jeho skupin, určený souhrnem přírodních, životních a pracovních podmínek a způsobem života. Nejde tedy jen o nepřítomnost onemocnění, ale o celkovou životní situaci populace a jejích částí. Na základě relevantních koncepčních materiálů jsou stanoveny cíle ochrany veřejného zdraví, jejichž naplňování je posuzováno. Ochrana veřejného zdraví musí být zajištěna nejen pro populaci majoritní, ale také v maximální možné míře pro senzitivní skupiny populace (starší osoby, děti, etnické minority, chronicky nemocné a invalidní osoby atd.).

Hodnocení Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 - 2027 na lidské zdraví vychází z principů předkládaných WHO v dokumentu „Health Impact Assessment as a part of SEA“. Základem je definice zdraví a práce s determinanty lidského zdraví a jejich ovlivněním hodnocenou politikou. Zdravotní rizika spojená s expozicí přírodních podmínek (znečištění pitné vody, znečištění ovzduší, aj.) jsou ve větší míře eliminována či omezena řadou evropských a národních standardů, zatímco determinanty sociální (kvalita bydlení, zaměstnanost, příjem, aj.) jsou ovlivňovány na národní, lokální a komunitní úrovni. Všechny jmenované determinanty však působí ve vzájemné provázanosti, rozdělení nastává pro lepší pochopení a sledování jednotlivých determinantů.

Posuzování vlivu koncepce na lidské zdraví se postupuje v několika krocích, které vycházejí z následujícího rámce:

- dosavadní zdravotní stav a vývoj socioekonomických determinant v dotčeném území
- možný vztah/vliv posuzované koncepce na vybrané determinanty zdraví
- vytipování navrhovaných opatření s vlivem na veřejné zdraví
- vyhodnocení míry a charakteristiky vlivu
- doporučení minimalizačních opatření

## **12.1. Vztah předkládané koncepce ke koncepcím v oblasti ochrany veřejného zdraví a jejich cílům**

Na celosvětové a evropské úrovni jsou cíle a požadavky ochrany veřejného zdraví obsaženy především v následujících strategických dokumentech:

- Zdraví 21 - WHO, 2009
- Zdraví 2020 - WHO, 2013

Cíle a požadavky veřejného zdraví z těchto koncepcí jsou promítnuty do strategických dokumentů v oblasti veřejného zdraví na národní úrovni, zastoupených například následujícími dokumenty:

- Národní akční plán zdraví a životního prostředí ČR (NEHAP), 1998

- Zdraví 21 – Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – „Zdraví pro všechny v 21. století“, 2002
- Zdraví 2030 – Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030, 2019

Vedle koncepcí zaměřených přímo na ochranu zdraví byly uvažovány i koncepce související, které k ochraně zdraví směřují prostřednictvím cílů zaměřených na zlepšení stavu determinantů lidského zdraví. Uvedeny jsou pouze koncepce, které mají prostřednictvím daných determinantů souvislost s předmětem hodnocení, zastoupené jsou například těmito dokumenty:

- Státní politika životního prostředí České republiky 2012 - 2020, 2016
- Strategie sociálního začleňování 2021 - 2030, 2020
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu ČR 2011–2020, 2017
- Střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR, 2015
- Národní program snižování emisí ČR, 2019
- Akční hlukové plány<sup>9</sup>

Obecně lze konstatovat, že vybrané koncepční dokumenty na národní úrovni obsahují shodné či obdobné cíle jako odpovídající dokumenty evropské, avšak upřesňují je pro podmínky České republiky. Z tohoto důvodu byly cíle týkající se ochrany veřejného zdraví, u nichž lze uvažovat vztah k hodnocenému dokumentu, vybrány z následujících národních koncepčních dokumentů:

#### **Akční plán zdraví a životního prostředí ČR (NEHAP):**

- snižovat expozice chemickým látkám a fyzikálním faktorům (identifikovat rizika a přijímat opatření ke snížení expozic karcinogenům, mutagenům a reprotoxickým látkám včetně radonu, UV záření, azbestu a endokrinních disruptorů);
- stanovovat priority ke zlepšování kvality ovzduší ze zdravotního hlediska prostřednictvím hodnocení rizik;
- dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin, včetně tzv. skleníkových plynů;
- chránit podzemní i povrchové vody před kontaminací, se zvláštním zaměřením na ochranu zdrojů pitných vod a vod pro rekreaci;
- chránit půdu jako základní složku životního prostředí s důrazem na zabezpečení jejích funkcí;
- uplatňovat princip prevence poškozování půdy;
- omezit degradační procesy, zejména kontaminaci a zrychlenou erozi půd;
- omezovat negativní působení hluku na zdraví;
- zastavit nárůst hluku, zejména dopravního, a rozšiřovat chráněné zóny;
- snižovat expozici hluku prostředky územního plánování;
- zabezpečovat prevenci a omezování důsledků velkých průmyslových a jaderných havárií a přírodních katastrof;
- soustavně sledovat parametry životního prostředí a ukazatelů zdravotního stavu populace.

---

<sup>9</sup> Akční hlukové plány nejsou zpracovány na národní úrovni, ale obsahují jednotné cíle platné pro celé území ČR. Z tohoto důvodu jsou Akční hlukové plány uvedeny souhrnně.

## **Zdraví 21 – Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR:**

- Cíl 2: spravedlnost ve zdraví:
  - omezovat socioekonomické vlivy, které negativně působí na zdraví (výrazné rozdíly v příjmu, dosaženém vzdělání, uplatnění na trhu práce);
- Cíl 3: zdravý start do života:
  - snížit úmrtnost a zdravotní postižení způsobené nehodami a násilím páchaným na dětech mladších 5 let o 50 %;
- Cíl 4: zdraví mladých:
  - snížit počet úmrtí a invalidity mladých lidí v důsledku násilí a nehod alespoň o 50 %;
- Cíl 8: snížení výskytu neinfekčních nemocí:
  - snížit počet úmrtí v důsledku kardiovaskulárních chorob u osob mladších 65 let o 40 %;
- Cíl 9: snížení výskytu poranění způsobených násilím a úrazy:
  - počty smrtelných a vážných zranění v důsledku dopravních nehod snížit alespoň o 30 %;
- Cíl 10: zdravé a bezpečné životní prostředí:
  - snížit expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími, aktivity koordinovat s cíli, stanovenými v Akčním plánu zdraví a životního prostředí ČR;
- Cíl 11: zdravější životní styl:
  - rozšířit zdravé chování ve výživě a zvýšit tělesnou aktivitu;
- Cíl 13: zdravé místní životní podmínky:
  - zlepšit bezpečnost a kvalitu domácího prostředí jak rozvojem schopností jednotlivců i rodin chránit a zlepšovat své zdraví, tak snížením vlivu zdravotních rizikových faktorů existujících v domácnostech;
  - zajistit lidem s postižením více příležitostí, jak pečovat o svoje zdraví a jak se zapojit do rodinného, pracovního, veřejného i společenského života v souladu se Standardními pravidly OSN pro vyrovnání příležitostí postižených osob.

## **Zdraví 2030 – Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030:**

- Strategický cíl 1: Zlepšení zdravotního stavu populace:
  - primární a sekundární prevence nemocí, zvyšování zdravotní gramotnosti a odpovědnosti občanů za vlastní zdraví;
- Strategický cíl 2: Optimalizace zdravotnického systému:
  - implementace modelů integrované péče, integrace zdravotní a sociální péče, reforma péče o duševní zdraví.

## **Státní politika životního prostředí České republiky 2012 - 2020:**

- zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu;
- snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů klimatické změny;
- snížení úrovně znečištění ovzduší.

## **Strategie sociálního začleňování 2021 - 2030:**

- zajistit dostupnost kvalitních a účelných sociálních služeb odpovídajících zjištěným potřebám;



- zajistit dostatečně rozvinutý systém sociálních služeb pro potřeby osob sociálně vyloučených nebo sociálním vyloučením ohrožených, reagující na jejich individuální potřeby v kontextu společenské zakázky;
- cestou vzdělání omezovat ohrožení chudobou;
- zvyšovat dostupnost bydlení pro osoby ohrožené vyloučením z bydlení nebo po jeho ztrátě;
- systémově řešit faktickou nedostupnost zdravotních služeb pro sociálně vyloučené osoby, osoby ohrožené sociálním vyloučením a osoby jinak znevýhodněné;
- zajistit adekvátní příjem a prevenci ztráty příjmu pro osoby sociálně vyloučené nebo sociálním vyloučením ohrožené;
- podpora preventivních přístupů k zajišťování bezpečnosti a veřejného pořádku.

### **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu ČR 2011–2020:**

- snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných.

### **Střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR:**

- dosažení imisních limitů na celém území ČR do roku 2020 a současně udržování a zlepšování kvality ovzduší tam, kde jsou současné koncentrace znečišťujících látek pod hodnotami imisních limitů;
- dodržení k roku 2020 národních emisních stropů stanovených scénářem NPSE-WaM;
- postupné vytváření podmínek pro splnění národních závazků snížení emisí k roku 2025 a 2030.

### **Národní program snižování emisí ČR:**

- plnění národních závazků ke snížení emisí stanovených pro roky 2020, 2025 a 2030 v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284 ze dne 14. prosince 2016 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší;
- dosažení národního cíle snížení expozice pro suspendované částice PM<sub>2,5</sub>;
- vytvořit na národní úrovni podmínky k dosažení a udržení platných imisních limitů stanovených v příloze I zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění;
- vytvořit na národní úrovni podmínky k dosažení směrných cílových hodnot zátěže ozónem pro ochranu lidského zdraví a pro ochranu úrody a vegetace.

### **Akční hlukové plány:**

- navrženými opatřeními snížit akustické zatížení oblastí nad mezními hodnotami a snížit počet ovlivněných osob.

### **Stanovení relevantních referenčních cílů**

Na základě analýzy výše uvedených strategických dokumentů v oblasti veřejného zdraví byly definovány referenční cíle, jež vykazují nejsilnější vztah k posuzované koncepci. Přehled těchto relevantních referenčních cílů je uveden v následující tabulce.

**Tabulka 17 Přehled referenčních cílů ochrany veřejného zdraví**

<b>Cíl</b>	<b>Označení</b>	<b>Strategický dokument</b>
Dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin	Kvalita ovzduší	NEHAP, SPŽP, Zdraví 21, SSZKO, NPSE
Omezovat negativní působení hluku na zdraví	Hluková zátěž	NEHAP, AHP

Cíl	Označení	Strategický dokument
Snižit počty smrtelných a vážných zranění v důsledku dopravních nehod	Dopravní nehody	Zdraví 21, NSBSP
Podílet se na vytváření motivovaných a odolných sociálních skupin žijících v prostředí, které je příznivé pro jejich zdraví	Socioekonomické vlivy	Zdraví 21, Zdraví 2030, SSZ

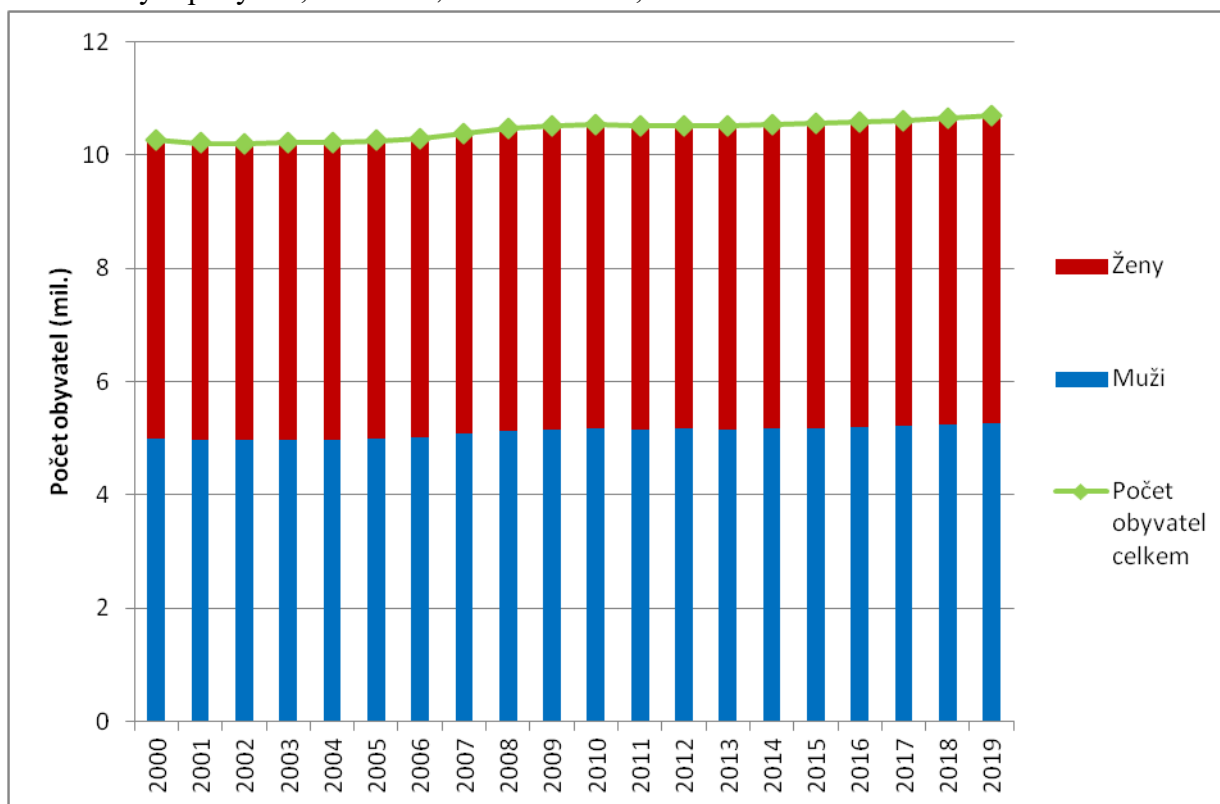
## 12.2. Popis zdravotního stavu obyvatelstva v dotčeném území

Česká republika se nachází ve střední Evropě a sousedí s Německem, Rakouskem, Slovenskem a Polskem. Na území ČR je vymezeno 14 krajů, z nichž rozlohou největší je kraj Středočeský (13,9 % celkové rozlohy ČR), následovaný krajem Jihočeským (12,8 %). Co do počtu obyvatel byl k 31.12.2018 nejlidnatějším krajem kraj Středočeský (12,9 % celkových obyvatel ČR), následovaný rozlohou nejmenším krajem Praha (12,3 %). Naděje dožití pro dvouleté období 2018 - 2019 je nejvyšší v Praze (ženy 83,05 let, muži 78,37 let) (ČSÚ, 2020a).

V České republice jsou data o zdravotním stavu dostupná z pravidelných statistik, které zahrnují především osoby využívající zdravotní péči, a z výběrových šetření, která zahrnují celou populaci nebo její část bez ohledu na to, jestli se jedná o nemocného či zdravého jedince.

### Demografické údaje

K 31. 12. 2019 bylo dle ČSÚ (2020a) v České republice 10 693 939 obyvatel s trvalým nebo dlouhodobým pobytem, z toho 49,3 % mužů a 50,7 % žen.



Obrázek 16 Počet obyvatel ČR v letech 2000 - 2019 (k 31. 12. 2019)

Zdroj: ČSÚ (2020a)

Od roku 2005 dochází každoročně k nárůstu počtu obyvatel (s výjimkou roku 2013). Zvyšování počtu obyvatel je způsobeno především zahraniční migrací, která zaznamenala útlum ve spojení s nepříznivým vývojem ekonomiky, nicméně od roku 2014 se počet přistěhovaných ze zahraničí opět zvyšuje. Přírůstek stěhování v roce 2019 činil 44 270 osob. Přirozený přírůstek obyvatel byl v posledním roce záporný a to -131 osob. Celkový přírůstek (přirozený i stěhování) byl v roce 2019 44 139 obyvatel.

Průměrný věk obyvatel v roce 2019 byl 42,5 let. Zastoupení kategorií věkové skladby obyvatel podle pohlaví je uvedeno v následující tabulce. V České republice pokračuje proces demografického stárnutí. Index stáří (počet obyvatel starších 65 let na 100 dětí ve věku 0–14 let) v kraji neustále roste, mezi lety 2011 a 2019 vzrostl z 110,4 na 124,6.

**Tabulka 18 Zastoupení kategorií věkové skladby obyvatel [%] – k 31. 12. 2019**

Kategorie	Muži	Ženy
0 – 14 let	16,6	15,4
15 – 64 let	66,3	61,9
nad 65 let	17,0	22,8

ČSÚ (2020a)

### **Střední délka života a úmrtnost**

Střední délka života vyjadřuje počet let, kterých se průměrně jedinec dožije, za předpokladu zachování úmrtnosti z období jejího výpočtu. V České republice se střední délka života stále mírně zvyšuje. Dle údajů ČSÚ (2020a) tento ukazatel pro narozené v roce 2019 činí 76,33 let u mužů a 82,10 let u žen.

Dle ČSÚ (2020b) v roce 2019 zemřelo v ČR 112 362 osob, z toho 93 106 ve věku 65 a více let. Příčinám úmrtí dlouhodobě vévodí nemoci oběhové soustavy (42,2 %), jež jsou následovány novotvary (25,7 %). Nemoci dýchací soustavy byly příčinou úmrtí v 7,3 %, vnější příčiny v 5,1 % a nemoci trávicí soustavy ve 4,5 %. Podrobný přehled úmrtnosti podle příčin v letech 2016 – 2018 uvádí následující tabulka.

**Tabulka 19 Počet úmrtí podle příčin – ČR v letech 2016 - 2018**

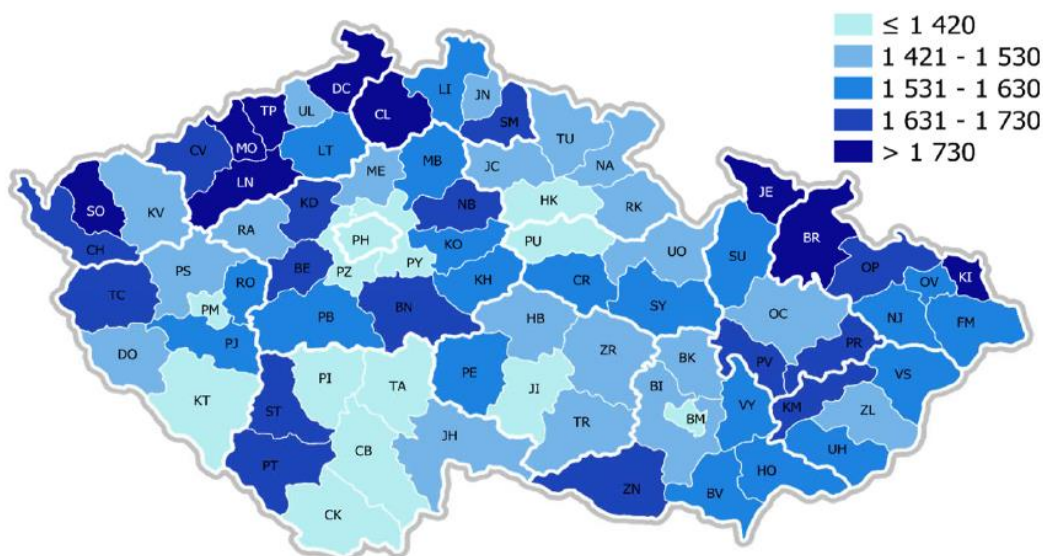
Třídy příčin úmrtí	2016	2017	2018
<b>Zemřelí celkem</b>	<b>107 750</b>	<b>111 443</b>	<b>112 920</b>
Některé infekční a parazitární nemoci (A00 – B99)	2 034	2 068	1 773
Novotvary (C00 – D48)	27 806	27 852	28 266
z toho: zhoubné novotvary (C00 – C97)	27 261	27 320	27 699
Nemoci krve, krevetvorných orgánů a některé poruchy týkající se mechanismu imunity (D50 – D89)	228	219	240
Nemoci endokrinní, výživy a přeměny látek (E00 – E90)	4 521	4 497	5 137
Poruchy duševní a poruchy chování (F00 – F99)	1 410	1 733	1 674
Nemoci nervové soustavy (G00 – G99)	3 156	3 269	3 636
Nemoci oběhové soustavy (I00 – I99)	47 611	49 346	48 792

Třídy příčin úmrtí		2016	2017	2018
z toho:	infarkt myokardu (I21 – I23)	4 673	4 707	3 989
	ostatní formy ischemické choroby srdeční (I20, I24, I25)	19 075	19 680	19 302
	cévní nemoci mozku (I60 – I69)	8 795	8 504	7 985
Nemoci dýchací soustavy (J00 – J99)		7 128	8 067	8 315
z toho záněty plic (J12 – J18)		2 778	3 274	3 400
Nemoci trávicí soustavy (K00 – K93)		4 512	4 769	4 926
Vnější příčiny nemocnosti a úmrtnost (V01 – Y98)		5 511	5 608	5 845
z toho sebevraždy (X60 – X84)		1 316	1 395	1 352

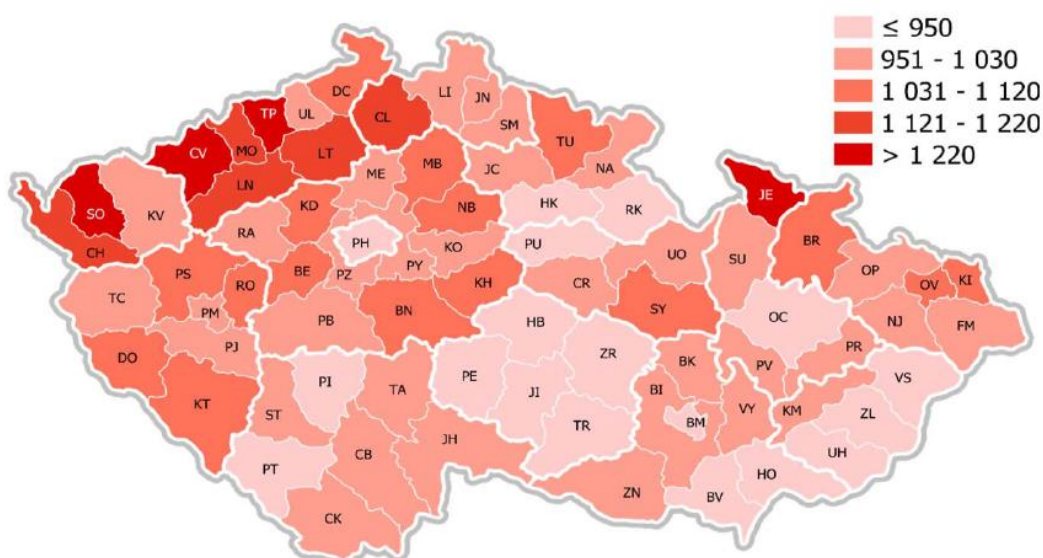
ČSÚ (2020b)

Při srovnání standardizované míry úmrtnosti žen a mužů (viz následující obrázek) je vidět, že u žen jsou hodnoty o něco nižší. Nejvyšší hodnoty standardizované úmrtnosti se nachází v Ústeckém, Karlovarském a Moravskoslezském kraji a to jak u žen, tak i u mužů.

### Standardizovaná úmrtnost mužů (na 100 000 osob)



### Standardizovaná úmrtnost žen (na 100 000 osob)



Obrázek 17 Srovnání standardizované úmrtnosti v roce 2018

Zdroj: ÚZIS (2020a)

V kategorii vnějších příčin hrají významnou roli dopravní nehody. Počet nehod v České republice od roku 2009 postupně roste. Vyhodnocení dopravní nehodovosti je provedeno samostatně v kapitole 12.3.

### Pracovní neschopnost

Následující tabulka uvádí přehled hlášených případů pracovní neschopnosti pro nemoc a úraz v letech 2017 – 2019. Z uvedených dat vyplývá, že se v České republice počet případů pracovní neschopnosti mezi jednotlivými roky navyšuje. V roce 2018 došlo k meziročnímu nárůstu počtu případů onemocnění (o 141 942), v následujícím roce byl růst o něco nižší (o 65 358 případů). Z hlediska důvodu pracovní neschopnosti je v jednotlivých letech struktura obdobná, nejvíce případů je způsobeno nemocí a ostatní úrazy dominují nad pracovními úrazy. Pracovní úrazy v čase klesají.

Průměrné trvání jednoho případu pracovní neschopnosti v kalendářních dnech zaznamenává meziroční pokles v roce 2018, v roce 2019 dochází znovu ke zvýšení. Z hlediska důvodů pracovní neschopnosti, průměrné trvání jednoho případu nemoci ve dnech zaznamenává stejný trend jako celkové počty, v případě pracovního úrazu a ostatních úrazů je trend zvyšujících se počtu dnů.

**Tabulka 20 Hlášené případy pracovní neschopnosti pro nemoc a úraz**

Rok	Celkem	Nemoc	Pracovní úraz	Ostatní úrazy
Počet případů				
2017	1 707 513	1 510 877	47 491	149 145
2018	1 849 455	1 650 269	46 223	152 963
2019	1 914 813	1 711 239	44 552	159 022
Průměrné trvání 1 případu ve dnech				
2017	42,56	41,11	54,39	53,52
2018	41,72	40,13	55,62	54,68
2019	42,41	40,85	56,85	55,15

CSÚ (2018a; 2019a; 2020c)

## 12.3. Determinanty vlivů Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 - 2027 na veřejné zdraví

Zdravotní stav obyvatel je kombinací několika faktorů, zejména se jedná o vrozené (genetické) dispozice jedince, ale neméně důležitý je i životní styl jedince a jeho sociální a přírodní prostředí. Vnitřní nebo vnější faktory, které ovlivňují zdravotní stav populace, jsou označovány jako tzv. determinanty zdraví. Patří mezi ně stav životního prostředí, zdravotní péče, životní styl obyvatel, vrozené dispozice i socioekonomické faktory. Významně negativní vliv má zejména znečištění jednotlivých složek životního prostředí (ovzduší, voda) a hluk. Socioekonomické faktory se odrážejí na zdravotním stavu obyvatelstva v interakci se vzděláním a s životním stylem. Vliv na psychickou pohodu a na subjektivní pocit dobrého zdraví mají i takové faktory, jako je zařazení člověka v rámci socioekonomické struktury společnosti či estetická kvalita životního prostředí (např. krajinný ráz, možnosti trávení volného času).

Determinanty mohou na veřejné zdraví působit přímo či zprostředkovaně, a to buď negativně, nebo pozitivně.

Informace o vlivu znečištění ovzduší na lidské zdraví poskytují zpracované odhady zdravotních rizik, na kterých se podílí expozice obyvatelstva znečišťujícími látkami z venkovního ovzduší. Zdravotním ukazatelem pro dlouhodobou expozici je odhad počtu zemřelých pro dospělou populaci (nad 30 let) s vyloučením vnějších příčin úmrtí. Nejvýznamnější příčinou je zvýšení aerosolů v ovzduší. Ze studií provedených v Evropě a Severní Americe například vyplývá, že při nárůstu průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM<sub>2,5</sub> o 10 µg/m<sup>3</sup> dojde ke zvýšení celkové úmrtnosti hodnocené populace o 6,2 % (SZÚ, 2020a; SZÚ, 2020b; MZČR, 2020).

Dle WHO je po znečištění ovzduší druhým nejvýznamnějším determinantem lidského zdraví hluk. Hlukem je nazýván obtěžující, až na lidské zdraví škodlivý, zvuk. Vliv hluku na zdraví obyvatel byl prokázán v případě zvýšeného výskytu kardiovaskulárních nemocí, rušení spánku, ovlivnění osvojování si čtení a řeči u dětí a ušní šelesty. Nadměrný hluk působí také na tzv. stresové hormony s účinkem na celý organismus. V evropském prostoru může mít dle kvalifikovaných odhadů na svědomí až 3 % infarktů myokardu (v ČR 675 případů za rok) (SZÚ, 2020a; MZČR, 2014).

V roce 2019 bylo v České republice zásobováno pitnou vodou z vodovodů 94,6 % celkové populace (ČSÚ, 2020). Expozice znečišťujícími látkami z pitné vody z veřejných vodovodů je v České republice nízká, nejrizikovější je kontaminace dusičnany. Kvalita rekreačních vod se v čase zlepšuje, v současnosti je poměrně dobrá (MZČR, 2014; MZČR, 2020).

Významný vliv na zdraví obyvatel má i životní styl jedince. Mezi rizikové faktory patří zejména kouření, alkohol, špatné stravovací návyky, ale i nedostatek pohybu. Nadváha je spolu s kouřením jedním z nejvýznamnějších zdravotních rizik současného způsobu života. Obezita zvyšuje možnost kardiovaskulárních onemocnění (např. hypertenzi, diabetes aj.), může způsobovat kumulaci srdečního tuku a rozvoj koronární aterosklerózy. V ČR se s obezitou potýká až 20 % mužů a 18 % žen (SZÚ, 2020a; ČSÚ, 2018b). Kouření zvyšuje v ČR úmrtnost až o 20 %, vlivem alkoholu umírá okolo 6 %. Kouření má vliv na celou řadu onemocnění, zejména se jedná o respirační, kardiovaskulární a nádorová onemocnění (SZÚ, 2019).

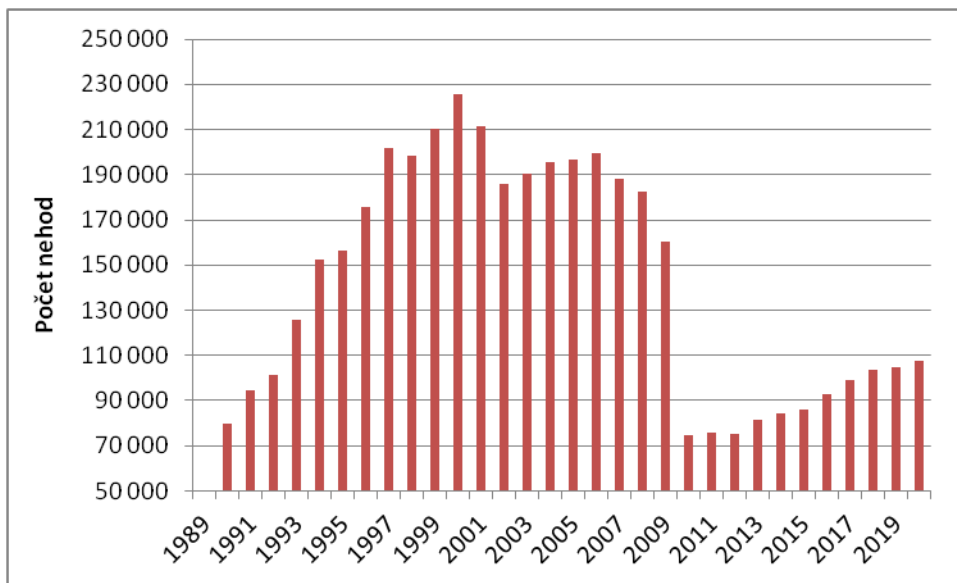
Dopravní politika České republiky pro léta 2021 - 2027 určitým způsobem ovlivňuje některé z uvedených determinant. Jedná se zejména o tyto determinanty:

- Kvalita ovzduší
- Hluková zátěž
- Dopravní nehody
- Socioekonomické vlivy

Informace o současném stavu kvality ovzduší a hlukové zátěži v hodnoceném území jsou popsány v kap. 2. Níže následuje popis aktuální situace zbývajících determinant (dopravní nehody, socioekonomické faktory) na dotčeném území.

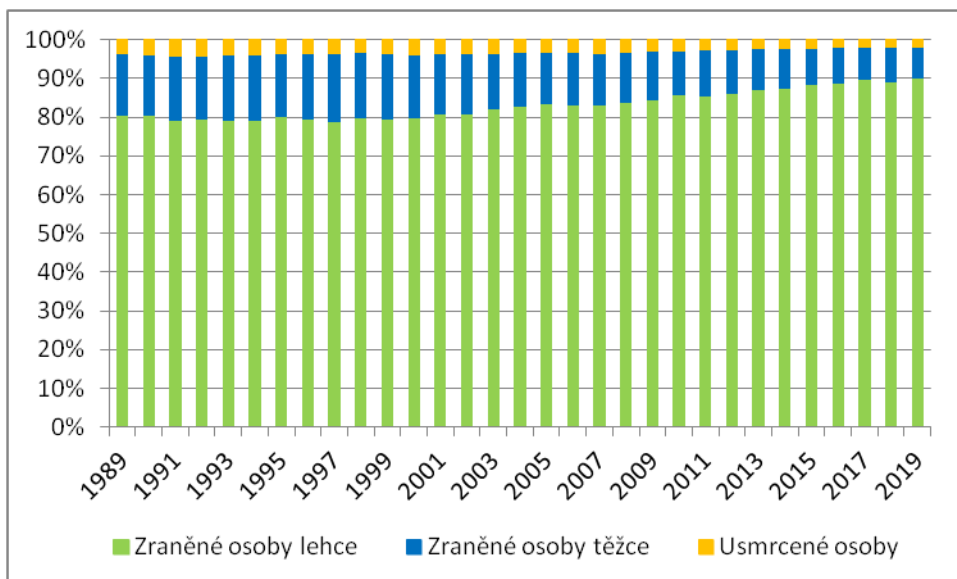
## Dopravní nehody

Vedle faktorů životního prostředí je jako velmi významná determinanta, která také ovlivňuje úroveň veřejného zdraví, uvažována dopravní nehodovost. V roce 2019 bylo na území České republiky evidováno celkem 107 572 nehod, při kterých bylo usmrceno 547 osob. Pod vlivem alkoholu došlo ke 4 627 nehodám (4,3 % ze všech nehod), přičemž u nich bylo usmrceno 53 osob (9,7 % ze všech usmrcených osob při dopravních nehodách). V období mezi lety 1989 - 1999 docházelo k nárůstu počtu dopravních nehod. V roce 1999 bylo zaznamenáno 225 690 nehod. Poté se počet nehod snižoval až do roku 2009, kdy došlo k 74 815 nehodám. Od roku 2009 počet dopravních nehod opět mírně narůstá.



obrázek 18 Vývoj nehodovosti v ČR v letech 1989 - 2019

Zdroj: PČR (2020)

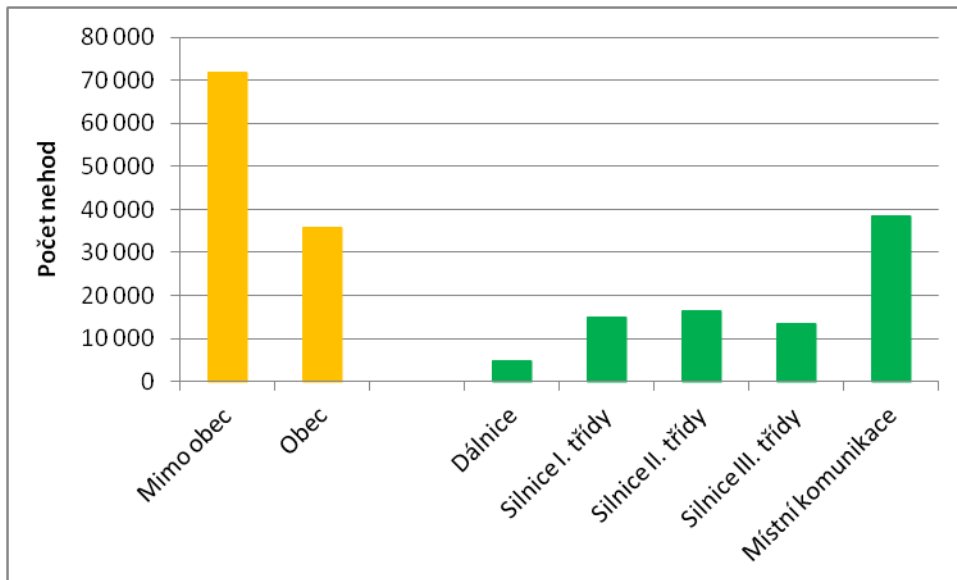


Obrázek 19 Vývoj vybraných údajů o nehodovosti v ČR v letech 1989 - 2019

Zdroj: PČR (2020)

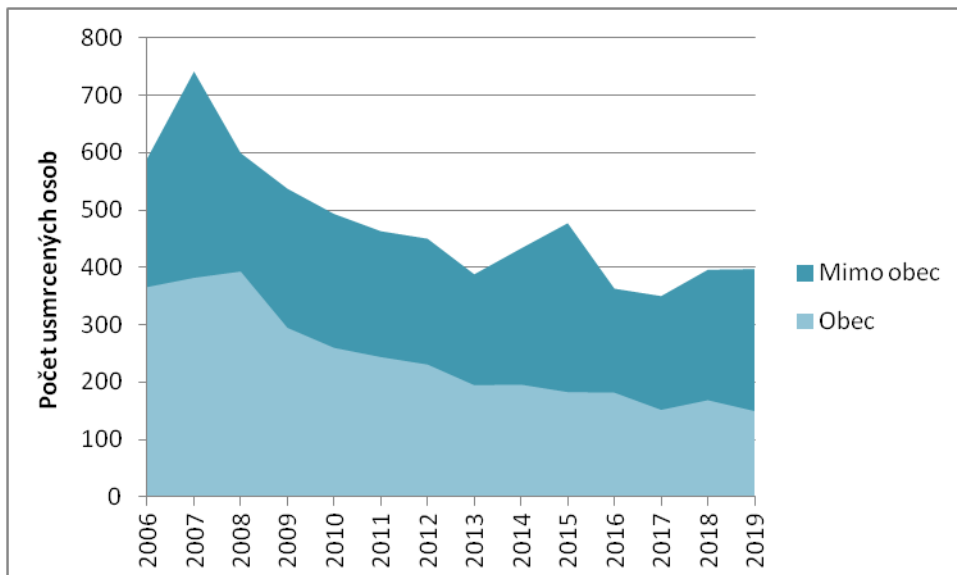


Z celkového počtu nehod v roce 2019 připadá na nehody v obcích celkem 71 714 nehod (66,7 % ze všech nehod), mimo obec se jich odehrálo 35 858. Počet usmrcených osob má v posledních letech sestupný trend jak v obcích, tak i mimo obec, kde je počet usmrcených osob při dopravních nehodách v průměru období 2006 - 2019 o polovinu menší. Nejvíce dopravních nehod se odehrálo na místních komunikacích, a to 38 390. Nejvíce usmrcených osob bylo zaznamenáno na silnicích I. třídy (203 osob). Na dálnicích se v roce 2019 odehrálo 4 952 nehod, u nichž bylo 31 osob usmrcených.



Obrázek 20 Počet nehod v ČR podle místa v roce 2019

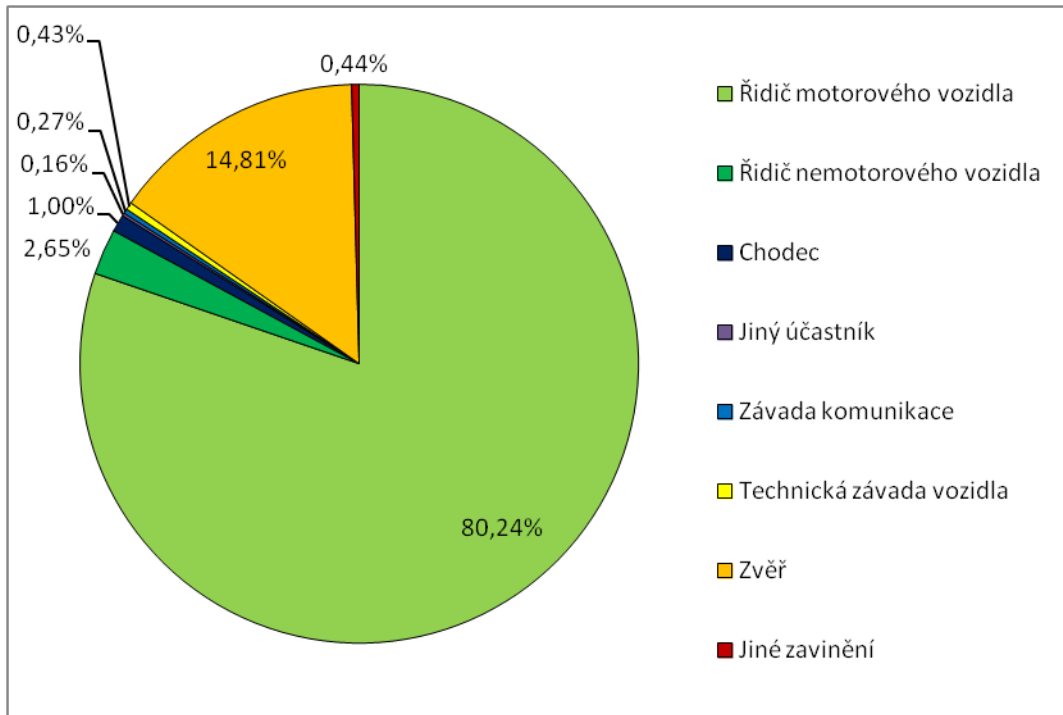
Zdroj: PČR (2020)



Obrázek 21 Počet usmrcených osob při dopravních nehodách v obci a mimo obec v letech 2006 - 2019

Zdroj: PČR (2020)

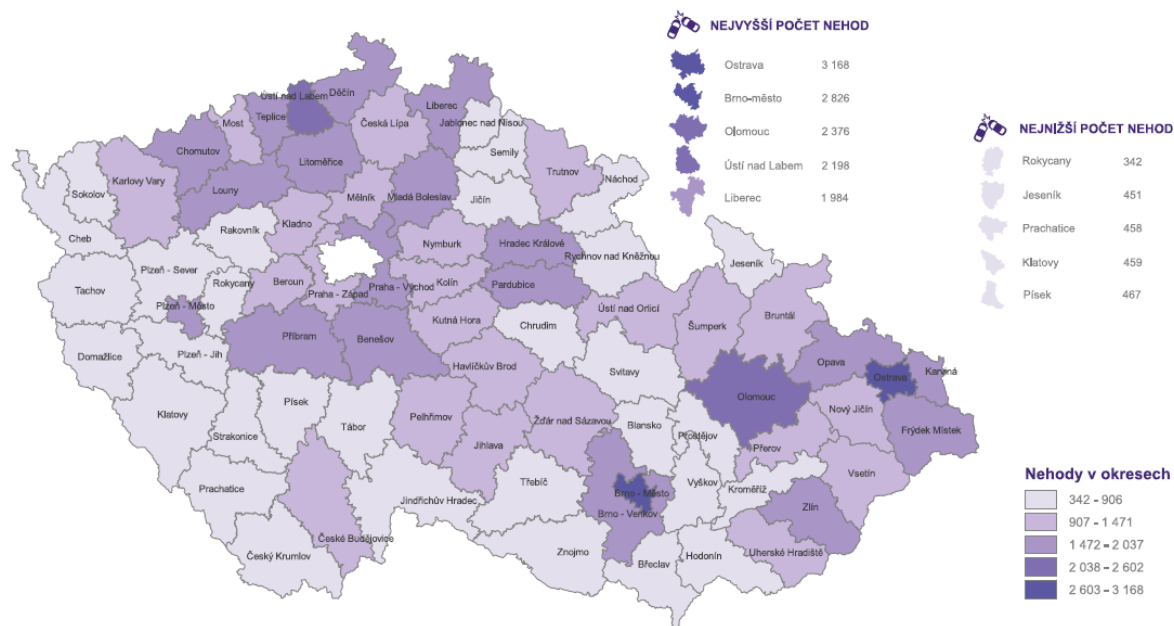
Dopravní nehody v roce 2019 byly nejčastěji zaviněny řidiči motorového vozidla (80,2 % všech dopravních nehod), při nichž bylo usmrceno 508 osob (92,9 % všech usmrcených osob). Řidičem nemotorového vozidla bylo usmrceno 27 osob (4,9 %), u nehod zaviněných chodcem 11 osob (2,0 %).



Obrázek 22 Dopravní nehody v ČR dle viníka v roce 2019

Zdroj: PČR (2020)

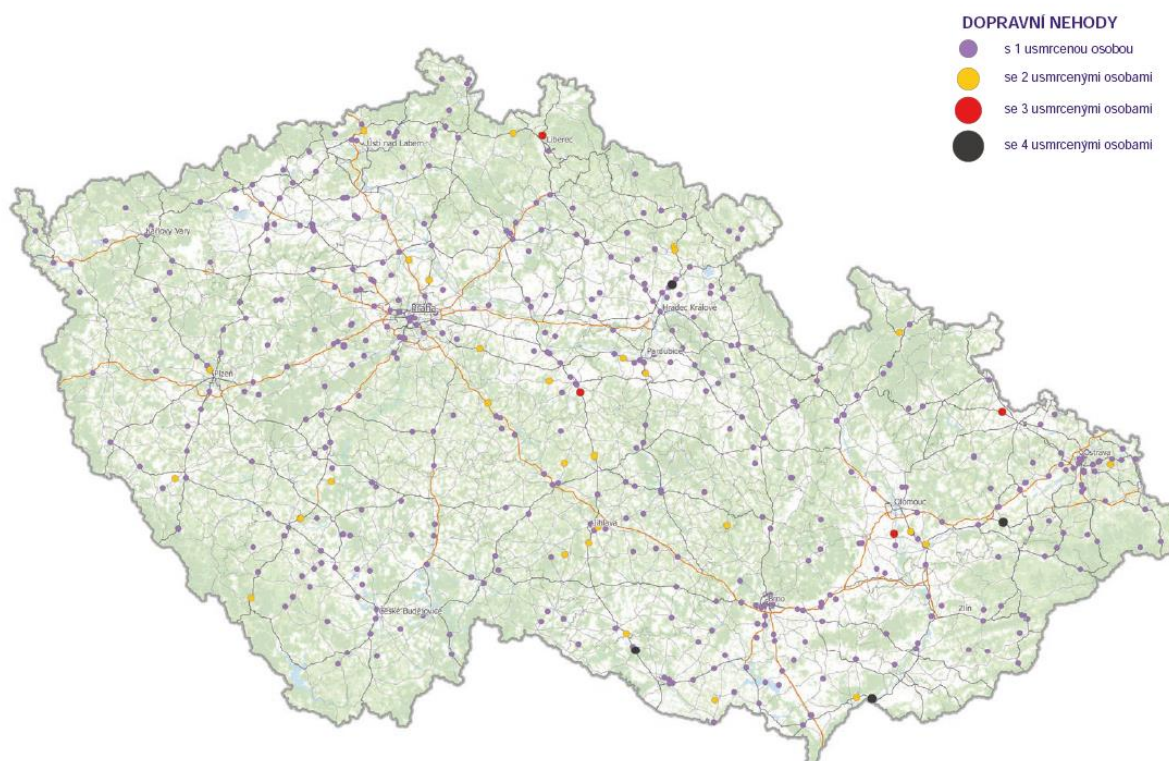
Porovnání nehodovosti v okresech ČR v roce 2019 ukazuje následující obrázek. Co do absolutního počtu nehod vykázaly v roce 2019 nejvyšší nehodovost okresy Ostrava, Brno - město, Olomouc a Ústí nad Labem (všechny nad 2 000 nehod). V Praze se odehrálo 21 458 nehod.



**Obrázek 23** Počet dopravních nehod v okresech ČR v roce 2019

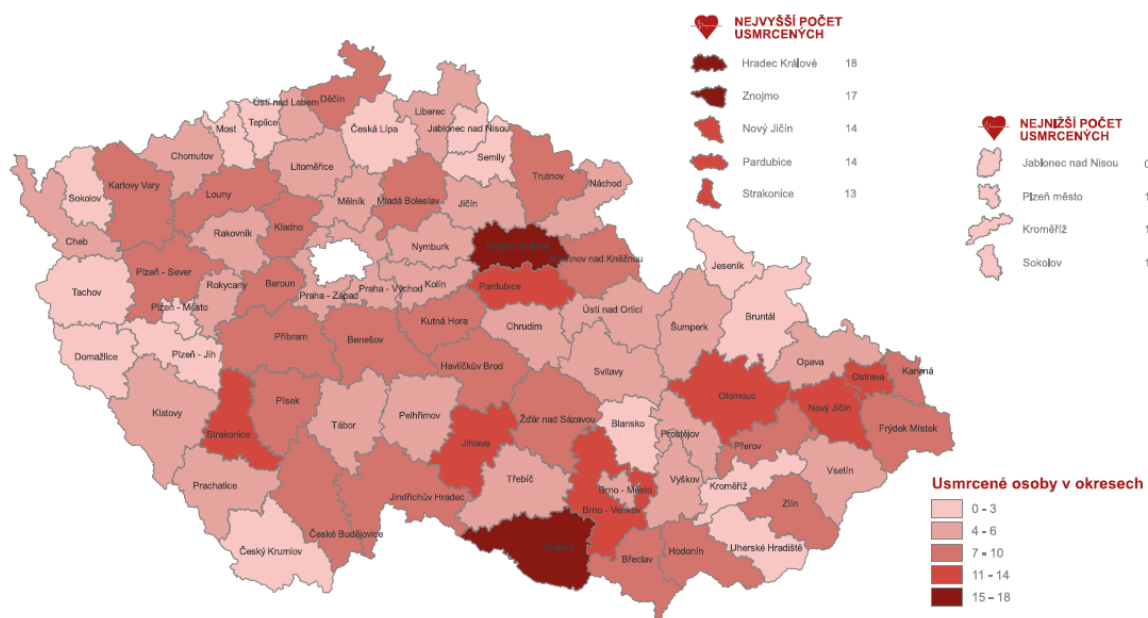
Zdroj: PČR (2020)

Přesné umístění jednotlivých nehod s usmrcením v rámci České republiky je zobrazeno na obrázku 26. Nejvíce usmrcených osob při dopravních nehodách bylo v roce 2019 zaznamenáno v okrese Hradec Králové (18 osob), následně ve Znojmě (17 osob), Novém Jičíně a Pardubicích (oba 14 osob). Žádná dopravní nehoda spojená s úmrtím nebyla zaznamenána v Jablonci nad Nisou. V Praze bylo zjištěno 20 usmrcených osob při dopravních nehodách (více viz obr. 27).



**Obrázek 24 Umístění dopravních nehod v rámci ČR v roce 2019**

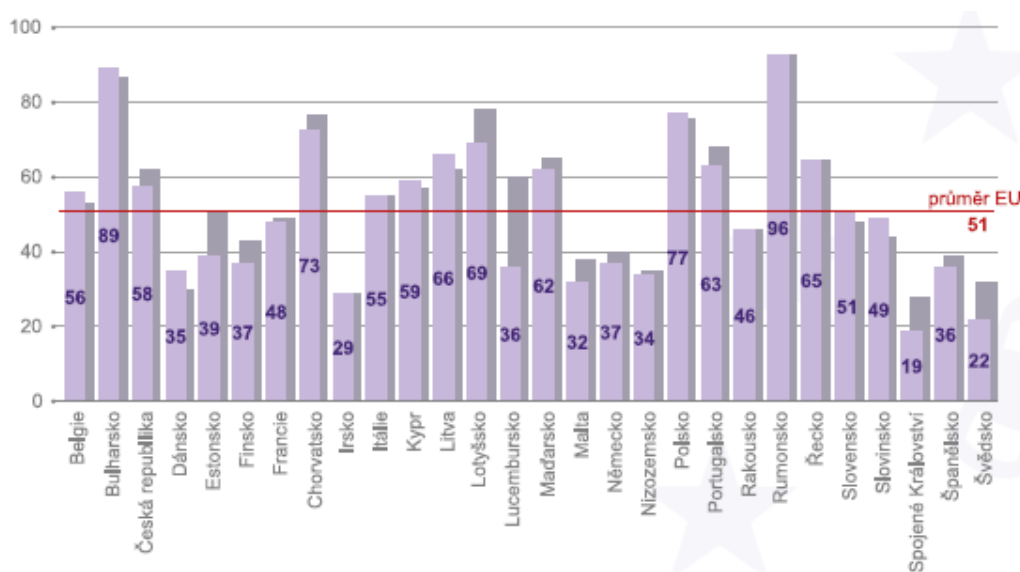
Zdroj: PČR (2020)



**Obrázek 25 Počet usmrcených osob při dopravních nehodách v okresech v roce 2019**

Zdroj: PČR (2020)

Při porovnání České republiky s ostatními zeměmi Evropy je Česká republika z hlediska počtu úmrtí při dopravních nehodách lehce nad evropským průměrem, viz obrázek 28. S 58 zemřelými osobami je ČR 11. zemí v pořadí s nejhorsím výsledkem.



**Obrázek 26 Počet usmrcených osob při dopravních nehodách na 1 milion obyvatel v Evropě v roce 2019**

Zdroj: PČR (2020)

### **Socioekonomické faktory**

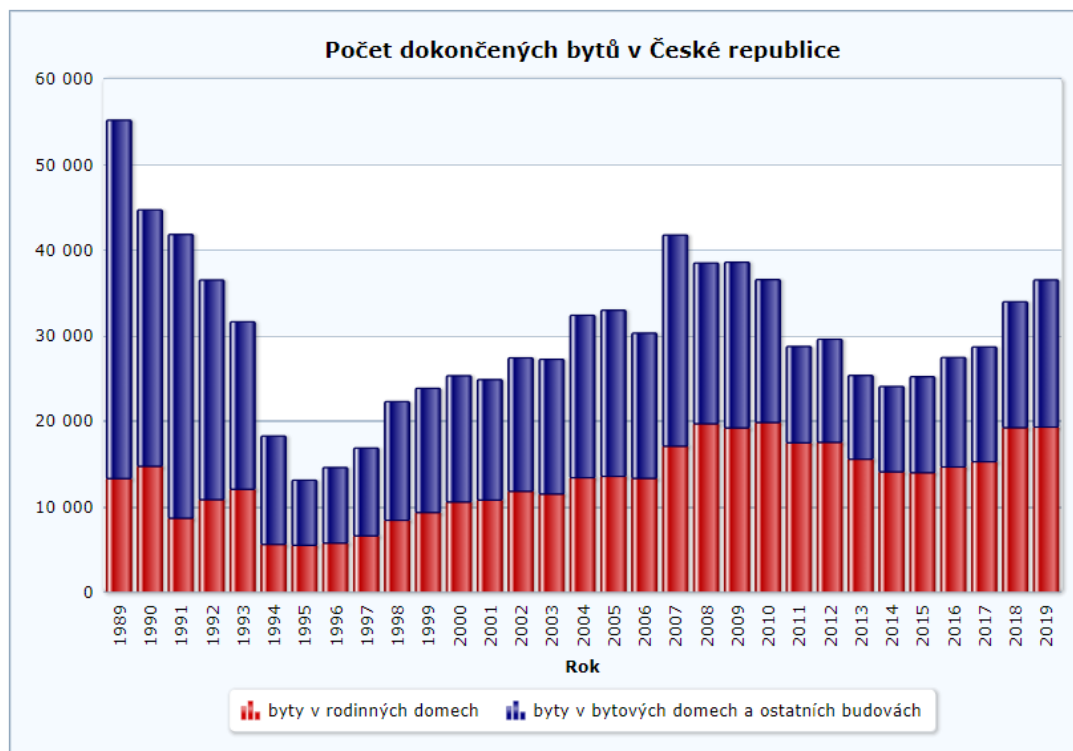
Socioekonomické faktory spolu s faktory sociálními představují v dnešní době nejdůležitější individuální determinanty zdraví. Lidé s nižším sociálním a socioekonomickým postavením (nižší příjmy, vzdělání nebo nižší uplatnění na trhu práce) mají obvykle horší zdravotní stav jak z hlediska vyšší intenzity celkové úmrtnosti, vyšší intenzity úmrtnosti na nemoci oběhové soustavy, na řadu zhoubných novotvarů a na vnější příčiny, tak i z hlediska vyššího podílu předčasných úmrtí a vyšší míry incidence řady chronických onemocnění než osoby s vyšším socioekonomickým postavením.

K rozdílům ve zdraví dochází jednak skrze životní styl a dále v důsledku materiální deprivace. Psychosociální faktory jsou pak dalším indikátorem způsobujícím socioekonomickou nerovnost ve zdraví. Lidé s nižším socioekonomickým postavením častěji čelí rizikovým faktorům, které negativně působí na jejich zdravotní stav. Jedná se například o tyto faktory: chudoba, nezaměstnanost, fyzicky náročné pracovní prostředí, vykonávání nejistého zaměstnání, stres na pracovišti, neadekvátní odměna za vynaložené úsilí na pracovišti, nízká úroveň bydlení, sociální vyloučení. V důsledku vystavení těmto faktorům pak často volí životní styl, který narušuje nebo dokonce poškozuje zdraví. Naopak osoby s vyšším dosaženým vzděláním jsou vnímavější k informacím o zdraví a snáze mění svůj životní styl k lepšímu, popřípadě jsou schopny využít možností, které nabízí zdravotnictví v podobě preventivních prohlídek a včasného řešení svých zdravotních problémů.

Kromě individuálních faktorů jedince je zde i další, byť o něco méně významná, rovina ovlivňující zdraví, kterou tvoří faktory související s obytným a pracovním prostředím, životními podmínkami, přístupem ke službám apod. Všechny tyto faktory navíc působí v kontextu socioekonomických, kulturních a přírodních podmínek celého regionu/společnosti.

### **Bydlení**

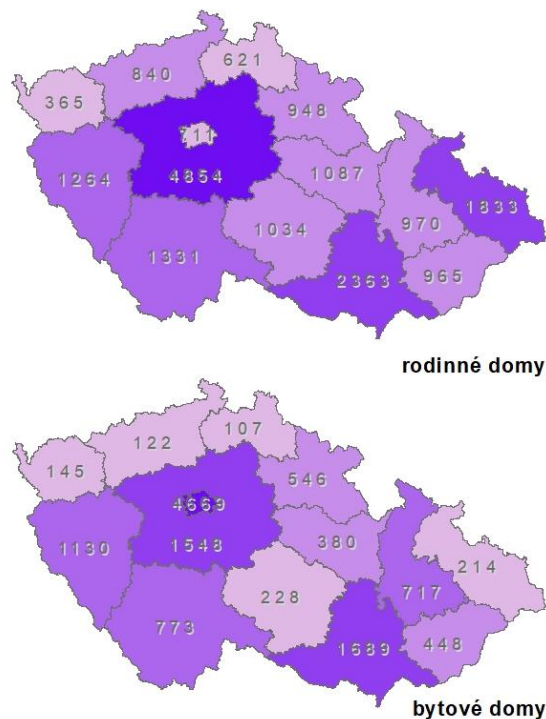
Počet dokončených bytů v České republice od roku 1989 do roku 1995 klesal, poté je trend spíše stoupající. V roce 2019 bylo v České republice dokončeno celkem 36 406 bytů, z toho 19 229 v rodinných domech (více viz obr. 31). Počet zahájených bytů od roku 2013 stoupá, v roce 2013 bylo zahájeno 22 108 bytů, v roce 2019 38 677 bytů. Nejvyšší počet vystavěných bytů v nových bytových domech byl v roce 2019 zaznamenán v Praze, nejvyšší počet bytů v nových rodinných domech pak ve Středočeském kraji, viz obr. 32.



Obrázek 27 Počet dokončených bytů v ČR v letech 1989 - 2019

Zdroj: ČSÚ (2020a)

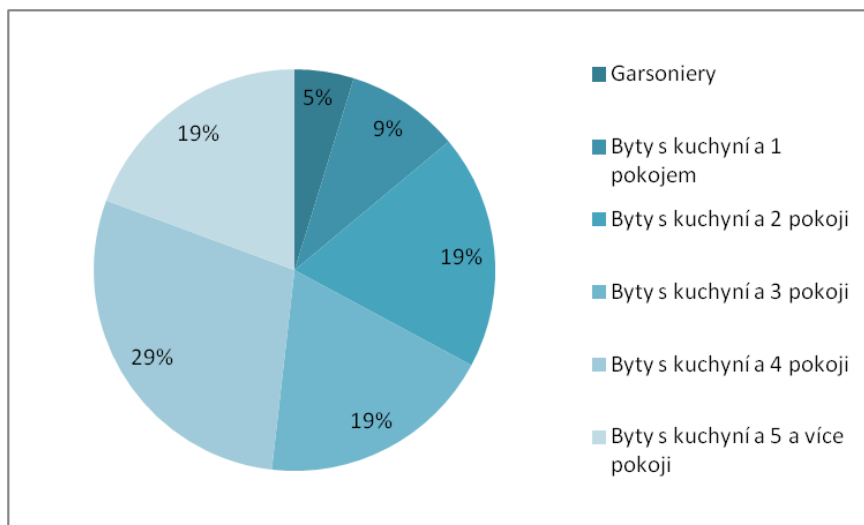
**Počet dokončených bytů**



Obrázek 28 Počet nových bytů v rodinných domech a bytových domech v krajích v roce 2019

Zdroj: ČSÚ (2020a)

Průměrná obytná plocha se v České republice v čase zvyšuje, v roce 1989 byla cca 50 m<sup>2</sup> (ČSÚ, 2020e), v roce 2019 73 m<sup>2</sup> (ČSÚ, 2020a). Následující graf ukazuje procentuální rozložení velikosti bytů v České republice v roce 2019.

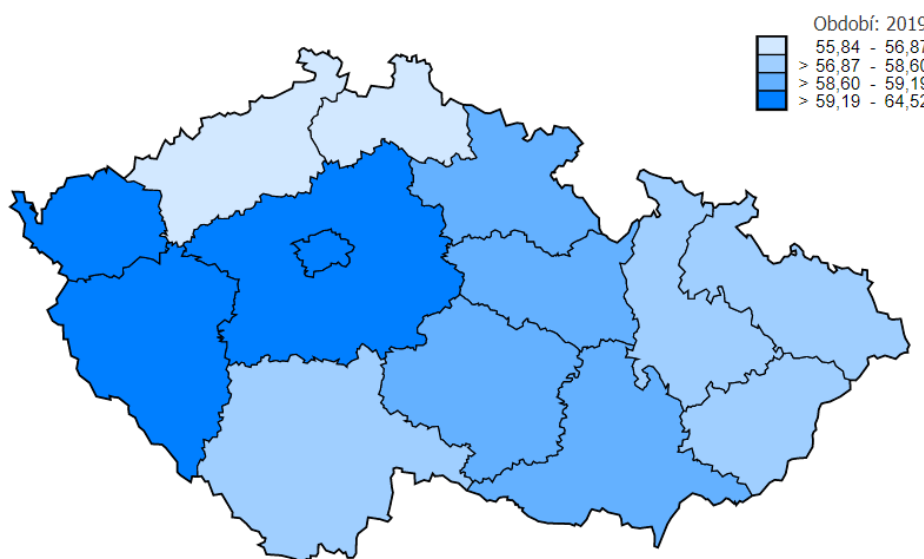


Obrázek 29 Procentuální rozložení velikosti bytů v ČR v roce 2019

Zdroj: ČSÚ (2020a)

### Zaměstnanost

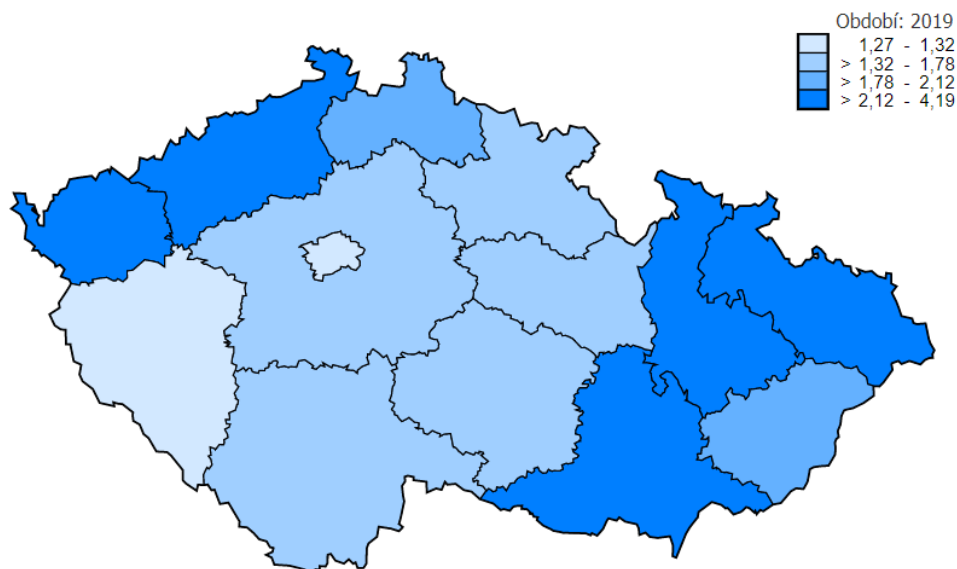
Celková míra zaměstnanosti v roce 2019 (tedy podíl zaměstnaných na populaci starší 15 let) se meziročně zvýšila na 59,2 %. Při porovnání míry zaměstnanosti dle pohlaví nabýval ukazatel vyšších hodnot v případě mužů (67,4 %, meziročně vzrostl) než žen (51,3 %, meziročně vzrostl). V mezikrajském srovnání je míra zaměstnanosti nejvyšší v Praze (64,5 %) a nejnižší v kraji Ústeckém (55,8 %), viz následující obrázek.



Obrázek 30 Míra zaměstnanosti (%) v krajích v roce 2019

Zdroj: ČSÚ (2020a)

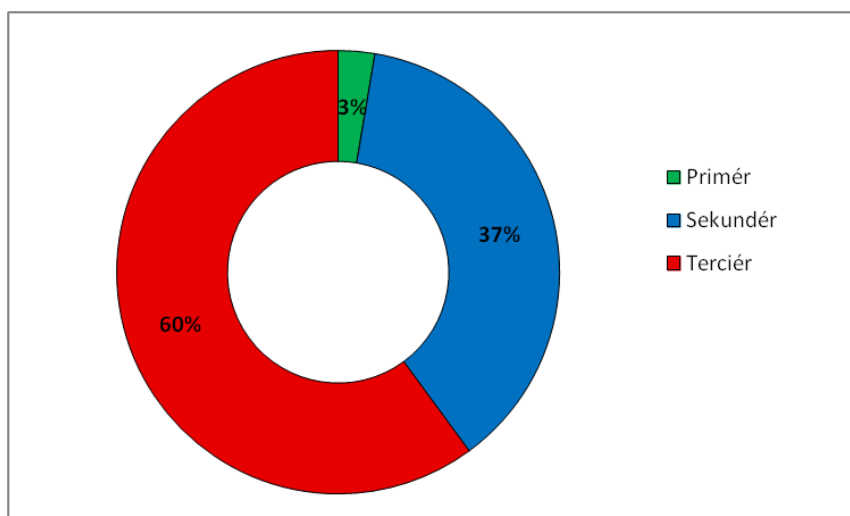
Obecná míra nezaměstnanosti činila v ČR v roce 2019 2,0 % (meziroční pokles). U mužů se hodnota v meziročním poklesu dostala na 1,7 %, u žen na 2,4 %. Nejnižší hodnoty byly zaznamenány ve Středočeském a Plzeňském kraji a v Praze (všechny 1,3 %), nejvyšší v Karlovarském kraji (4,2 %).



Obrázek 31 Obecná míra nezaměstnanosti (%) v krajích v roce 2019

Zdroj: ČSÚ (2020a)

Při srovnání podílu zaměstnanců podle sektorů má Česká republika největší počet zaměstnaných v terciárním sektoru (sektoru služeb, 60 %). Primární sektor (tedy zemědělství, lesnictví a rybářství) se na zaměstnanosti v republice v roce 2019 podílel pouze 3 %, sekundér (průmysl vč. stavebnictví) 37 %.



Obrázek 32 Zaměstnaní pracující v ČR podle odvětvových sektorů v roce 2019

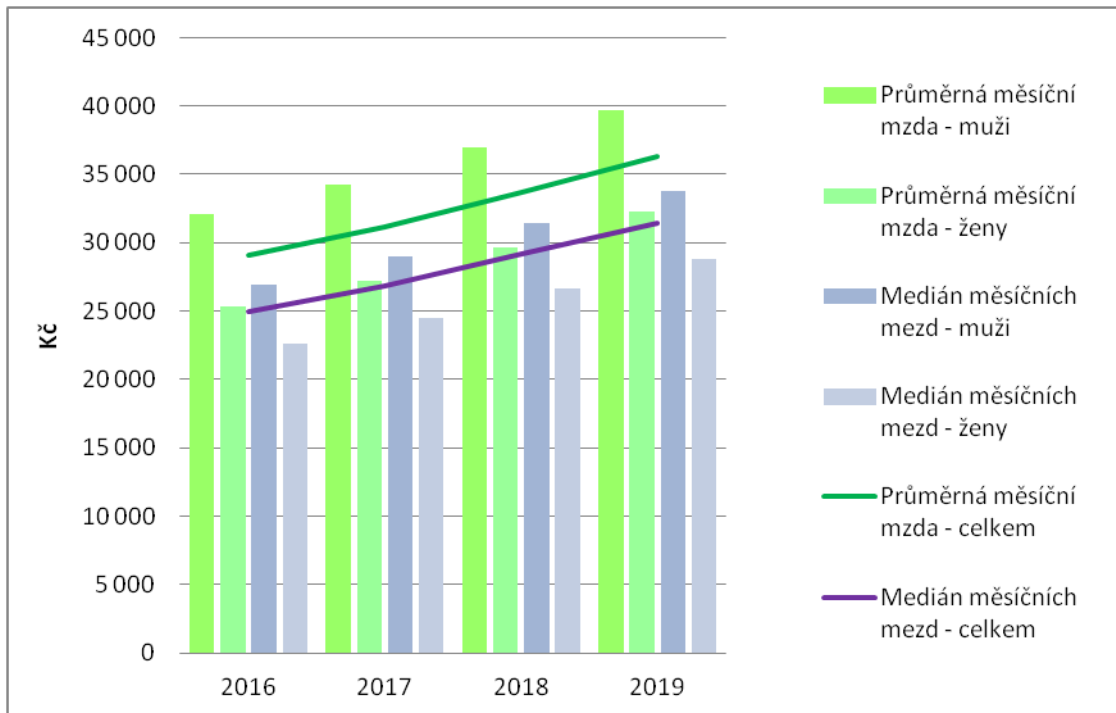
Zdroj: ČSÚ (2020f)



## Příjmy

Průměrná hrubá měsíční mzda dosáhla v roce 2019 v České republice částky 36 336 Kč. Zatímco mzda mužů se pohybovala výrazně nad tímto průměrem (39 699 Kč), výdělek žen průměru nedosahoval (32 237 Kč). Meziročně se pak průměrná mzda v republice navýšila o 2 652 Kč (7,9 %). Nejvyšší průměrné měsíční mzdy byly zaznamenány v roce 2019 v Praze (45 928 Kč), následovány krajem Středočeským (36 960 Kč). Nejnižší průměrné měsíční mzdy byly v kraji Karlovarském a to 31 650 Kč.

Pro porovnání mezd lze také použít jako ukazatel mzdový medián. Ten charakterizuje mzdu zaměstnance uprostřed mzdového rozdělení a tím lépe vypovídá o skutečné mzdové úrovni. Medián mzdy v roce 2019 dosáhl 31 434 Kč (33 763 Kč u mužů a 28 795 Kč u žen), kdy došlo k meziročnímu nárůstu o 7,7 %. Nejvyšší medián byl zaznamenán v roce 2019 v Praze (37 602 Kč), nejnižší v kraji Karlovarském 28 793 Kč. Vývoj obou ukazatelů příjmů je zobrazen na následujícím obrázku.

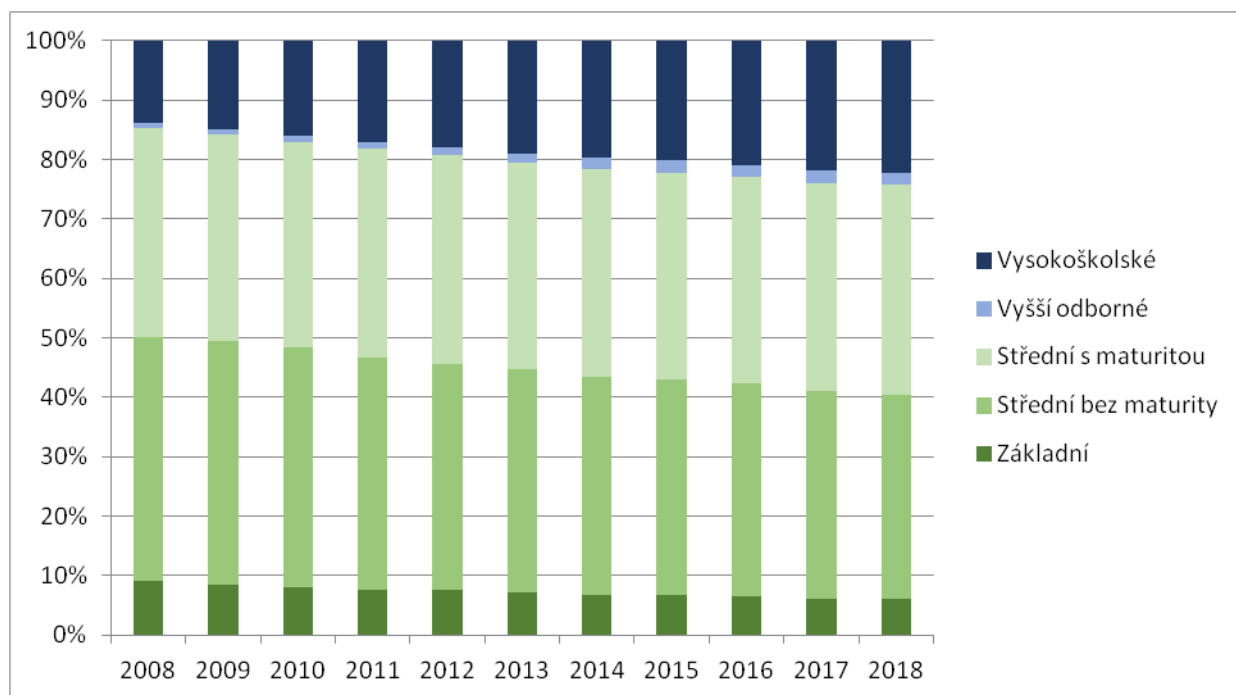


Obrázek 33 Průměrná hrubá měsíční mzda a medián mezd v ČR v roce 2019

Zdroj: ČSÚ (2020a)

## Vzdělanost

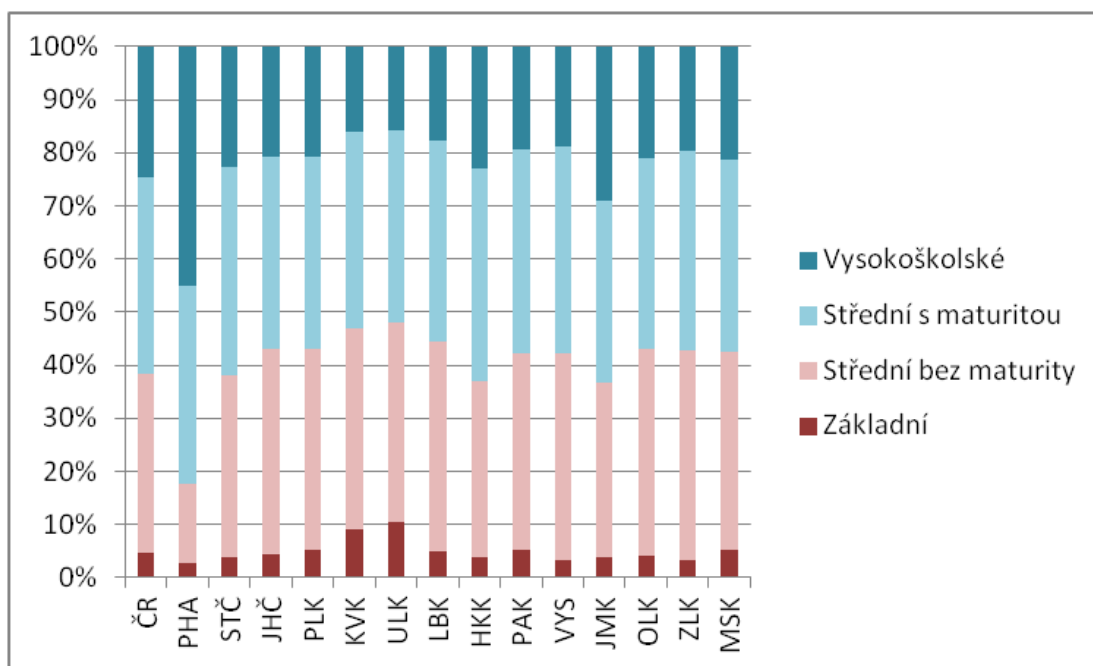
Struktura obyvatel podle vzdělání potvrzuje trend postupného zvyšování vzdělanostní úrovně obyvatelstva. Nejpočetnější skupinou jsou v ČR podle výsledků ČSÚ (2020g) v roce 2018 osoby se středním vzděláním s maturitou, které tvořily 36 % osob v rozmezí 25 - 64 let. Z hlediska podílu osob se středním vzděláním bez maturity se jednalo o 34 % osob a s vysokoškolským vzděláním o 22 % osob, viz obr. 38.



**Obrázek 34** Obyvatelstvo ČR podle nejvyššího dosaženého vzdělání ve věkové skupině 25 - 64 let v letech 2008 - 2018

Zdroj: ČSÚ (2020g)

Počet studentů vysokých škol se v České republice od školního roku 2010/2011 snižuje, v roce 2017/2018 byl zaznamenán meziroční nárůst o 1,3 %. Od roku 2013 každoročně klesá také počet absolventů vysokých škol. V akademickém roce 2017/2018 tak studium úspěšně ukončilo 60 204 studentů, což je meziročně o 4,6 % méně. Vzdělanost zaměstnaných osob meziročně poklesla o 6,5 % v případě základního vzdělání a o 0,8 % u středního vzdělání bez maturity. K nárůstu došlo u středoškolského vzdělání s maturitou (0,3 %) a vysokoškolského vzdělání (1,1 %). V roce 2019 uvedlo základní vzdělání 4,6 %, střední bez maturity 33,7 %, střední s maturitou 37,1 % a vysokoškolské 24,6 % zaměstnaných (ČSÚ, 2020f; ČSÚ, 2020h). Struktura zaměstnaných podle vzdělání v roce 2019 v krajích ČR je vyobrazena na následujícím obrázku.

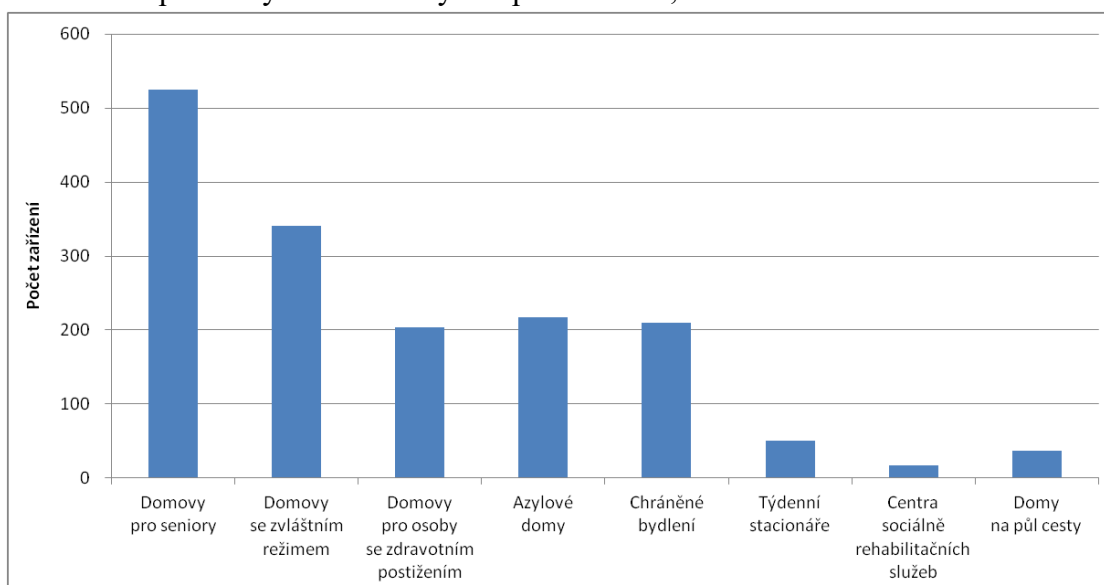


Obrázek 35 Struktura zaměstnaných podle vzdělání v krajích v roce 2019

Zdroj: ČSÚ (2020f)

### Zdravotní a sociální služby

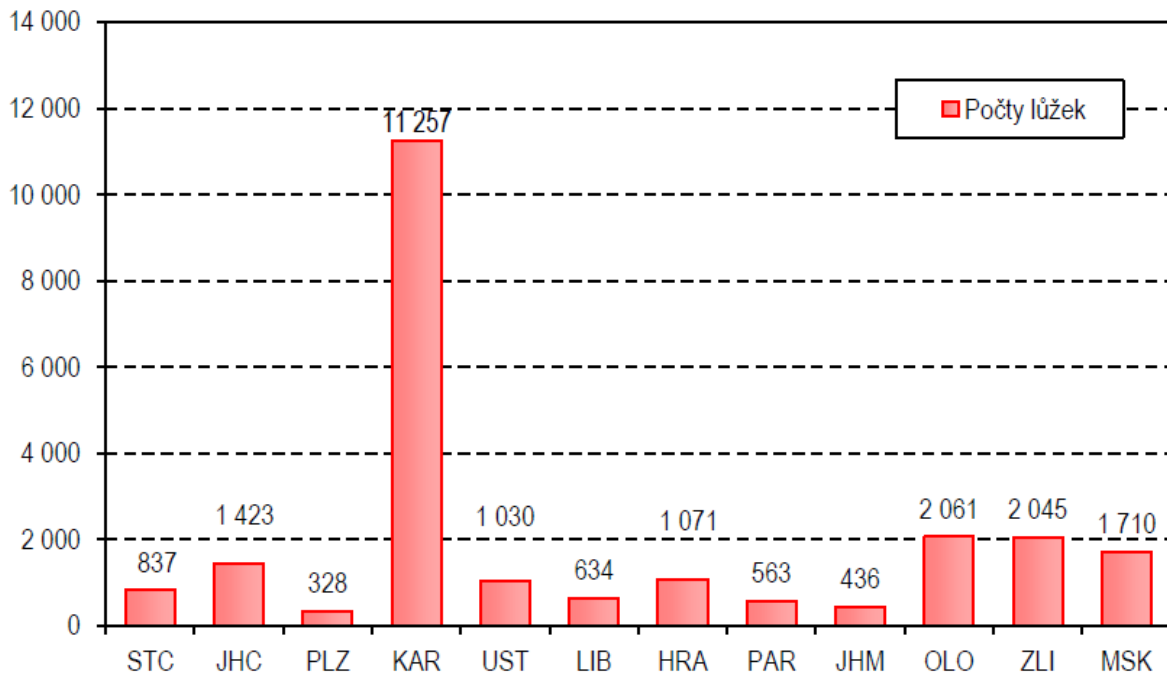
V České republice bylo v roce 2018 evidováno 32 065 zdravotnických zařízení, z nichž bylo 194 nemocnic s celkovou kapacitou 60 328 lůžek a 120 odborných léčebných ústavů se 17 412 lůžky (z nichž 51,1 % lůžek připadá na lůžka v psychiatrických léčebnách). Průměrná ošetrovací doba v nemocnicích se meziročně nezměnila (6,6 dne) (ÚZIS, 2020a). Zařízení sociálních služeb pro rok 2018 ukazuje následující obrázek. V domově pro seniory bylo v roce 2018 k dispozici 37 048 lůžek, které byly z 95,8 % využity klienty. Domovy se zvláštním režimem disponovaly 20 075 lůžky s naplněností 94,4 %.



Obrázek 36 Zařízení sociálních služeb v roce 2018

Zdroj: ČSÚ (2020a)

V roce 2018 přijelo do lázeňských zařízení v České republice 370 573 klientů, z nichž 44 % tvořili cizinci. Pacienti v rámci komplexní lázeňské péče strávili v lázeňských zařízeních v průměru 25,4 dnů, v případě příspěvkové lázeňské péče pak 20,2 dne na osobu. Tuzemští samoplátci strávili v lázních 6,4 dne a cizinci 11,2 dne. V roce 2018 bylo evidováno 93 lázeňských léčeben s 23 395 lůžky. Následující graf ukazuje počty lůžkové kapacity dle krajů. Nejčastěji (na základě zdravotního pojištění) navštěvují lázně osoby s problémy pohybového aparátu (57,2 %), nervové soustavy (17,1 %) a oběhové soustavy (7,0 %) (ÚZIS, 2020b).



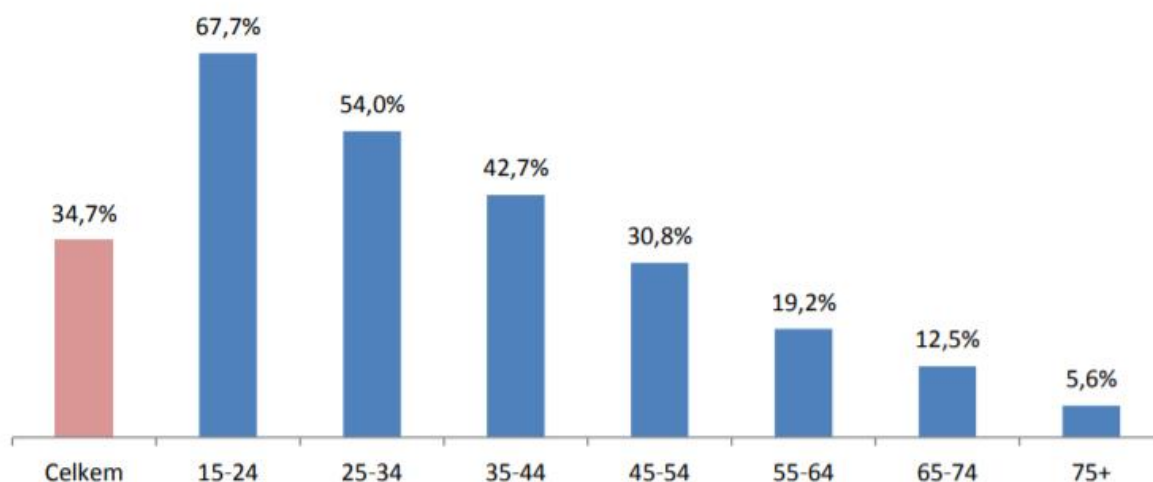
Obrázek 37 Lůžková kapacita lázeňských zařízení v roce 2018

Zdroj: ÚZIS (2020b)

## Zdravé využití volného času

### Čas trávený sportem

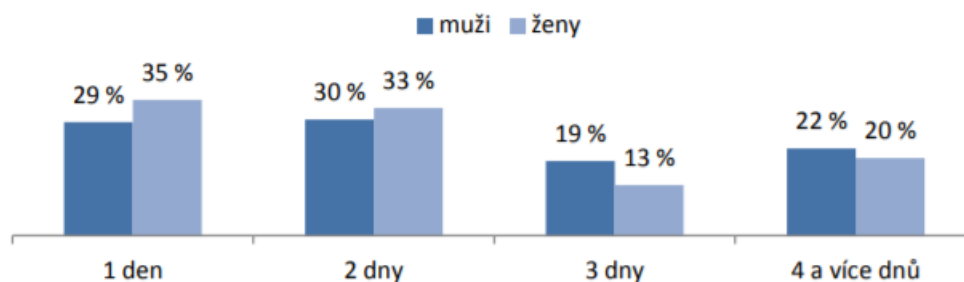
Čas trávený sportem obyvatel České republiky byl zmapován Evropským výběrovým šetřením o zdraví v roce 2014. Z výsledků šetření vyplývá, že se fyzické aktivitě věnuje až třetina populace pravidelně (alespoň 1x týdně nejméně 10 min v kuse). Následující graf ukazuje podíl aktivně sportujících ve vybraných věkových skupinách (ČSÚ, 2019b).



**Obrázek 38** Podíl aktivně sportujících v roce 2014

Zdroj: ČSÚ (2019b)

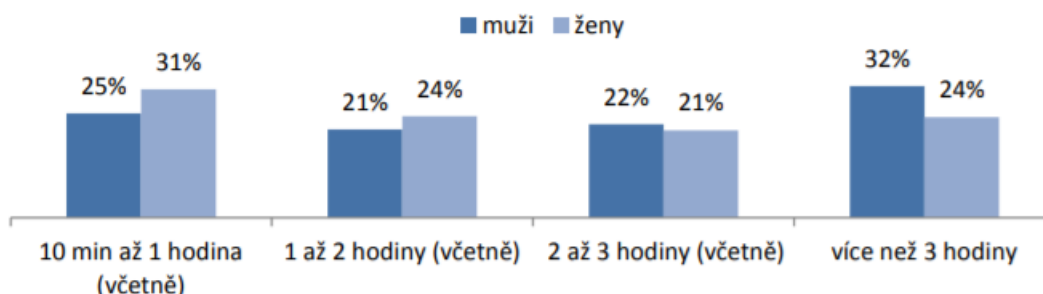
Počet dní v týdnu, kdy se aktivně sportující osoby věnují sportu je zobrazen na následujícím grafu. Nejčastěji se aktivně sportující lidé věnují sportu 1 až 2 v týdnu.



**Obrázek 39** Počet dní v týdnu, ve kterých se aktivně sportující věnují sportu

Zdroj: ČSÚ (2019b)

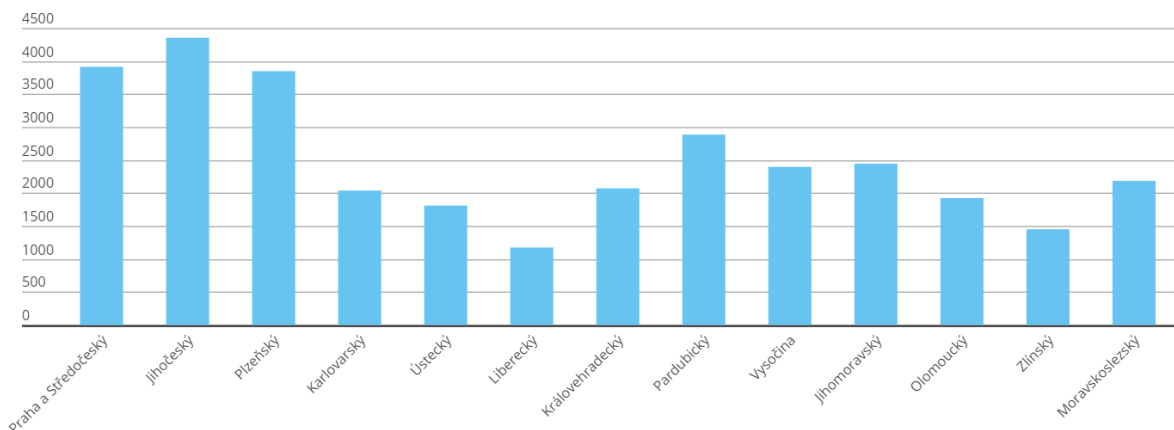
Následující graf ukazuje čas, který stráví osoby využívající cyklistiku za účelem dopravy.



**Obrázek 40** Čas strávený osobami jezdícími na kole cyklistikou za účelem dopravy v roce 2014 v průměru za týden

Zdroj: ČSÚ (2019b)

Cykloturistika má pozitivní dopady nejen na životní prostředí, ale i zlepšuje zdraví a kvalitu života obyvatel (MDČR, 2013). K roku 2017 bylo v ČR celkem 37 023 km vyznačených cyklotras. Nejvíce se jich nachází v Jihočeském kraji (4 362 km). V Praze a Středočeském kraji jich bylo evidováno 3 917 km, viz následující graf.



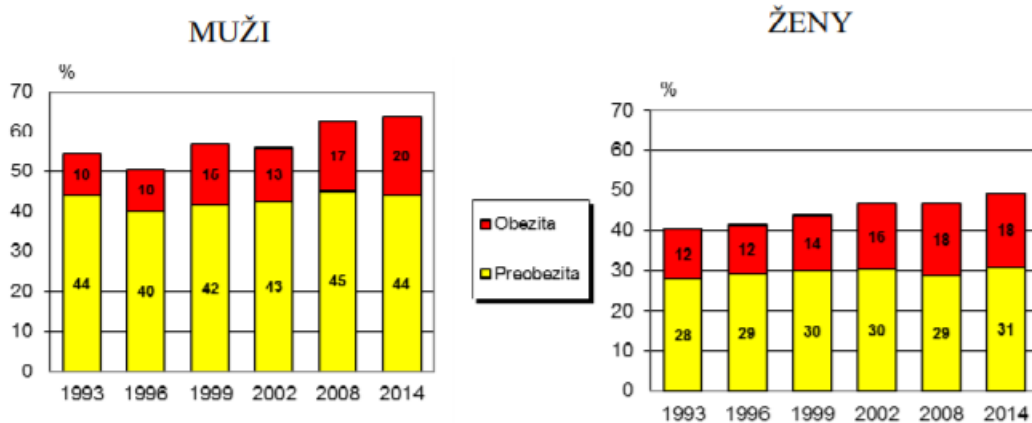
**Obrázek 41** Délka cyklotras v krajích (km)

Zdroj: Česko v datech (2020)

### Zdravý životní styl

Mezi rizikové faktory patří zejména konzumace alkoholu, kouření a obezita. Pro rok 2017 byla spotřeba alkoholických nápojů ve výši 170,6 l na jednoho obyvatele (meziroční pokles o 3 l). Z této hodnoty byla spotřeba piva 85 %. Počet cigaret se od roku 1989 pohybuje okolo 2 000 cigaret na osobu za rok, v roce 2017 byla hodnota 1 978 cigaret na osobu (ČSÚ, 2018c).

Počet obézních lidí se v České republice navyšuje, viz obrázek 46. Mírnou nadváhou v roce 2017 trpělo 47 % mužů a 33 % žen. Obezita se ukázala u 20 % mužů a 18 % žen (ČSÚ, 2018d). Z hlediska věku tíhnou k obezitě spíše starší lidé. Vyšší šanci na obezitu v dospělém věku disponují lidé, kteří v dětském věku trpěli nadváhou či přímo obezitou (SZÚ, 2018). Mezi roky 1996 - 2016 se významně zvýšil počet dětí s obezitou, v posledních pěti letech však došlo k ustálení hodnoty okolo 10 % (SZÚ, 2016).



Obrázek 42 Podíl osob s preobezitou a obezitou ve věkové kategorii 15+ let v letech 1993 - 2014 v ČR

Zdroj: SZÚ (2018)

#### 12.4. Postup vyhodnocení vlivů Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 - 2027 na veřejné zdraví

Analytická část Dopravní politiky České republiky pro období 2021 - 2027 je dostatečně rozpracována, poskytuje oporu pro zdůvodnění a volbu opatření, která jsou uvedena v návrhové části koncepce. Analytická část se věnuje problematice dopravy (analýze dopravních dat, nadřazených dokumentů ze sektoru dopravy, prognózy přepravy aj.), není tudíž pro vyhodnocení dopadu hodnocené politiky na zdraví obyvatel až tak relevantní. Analýza zdraví a determinantů zdraví je provedena v předkládaném vyhodnocení. V analytické části hodnocené politiky je pro potřeby budoucího vývoje dopravy, zejména počtu přepravovaných osob, popsán demografický vývoj a očekávaný vývoj početního stavu a věkové struktury obyvatelstva ČR. Hodnocen je jak demografický vývoj za posledních 100 let, ale jsou zde uvedeny i prognózy dle tří scénářů až do roku 2060. Hodnocení je provedeno pro celou ČR, ale i pro kraje. Text se také zmiňuje mj. o dopadu demografického vývoje na počet pracovních sil se zaměřením na oblast dopravy (předpokládané počty řidičů aj.), vývoji bezpečnosti silničního provozu a inkluzi v dopravě. Popis vybraných charakteristik je hodnocen jako dostatečný a relevantní k dalším částem hodnocené politiky.

#### 12.5. Postup vyhodnocení vlivů návrhové části Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 - 2027 na veřejné zdraví

V následujícím textu je provedeno vyhodnocení strategických cílů, specifických cílů, podcílů a jednotlivých opatření Dopravní politiky na veřejné zdraví. Pro vyhodnocení byl zvolen obdobný postup jako v případě hodnocení dopadů na složky prostředí (kap. 6) tak, aby hodnocení vlivů na životní prostředí a na zdraví obyvatel bylo vzájemně konzistentní. Pro identifikaci vlivů na veřejné zdraví jsou tedy opět využity „maticové“ hodnotící tabulky, které identifikují potenciální dopady na výše uvedené determinanty, popsané v předchozí kapitole. Míra potenciálních vlivů je vyjádřena následující semikvantitativní stupnicí:

+2 potenciální významný pozitivní vliv

Realizace opatření či naplnění cíle významně pozitivně ovlivní příslušné determinanty vlivů na zdraví.

+1 potenciální mírný pozitivní vliv

Realizací opatření či naplnění cíle se předpokládá mírný pozitivní vliv na příslušné determinanty vlivů na zdraví.

0 nulový nebo zanedbatelný vliv

Nepředpokládá se ovlivnění sledovaných jevů nebo charakteristik, popřípadě se předpokládá pouze velice mírný až zanedbatelný vliv na příslušné determinanty.

-1 potenciální mírný negativní vliv

Realizací opatření či naplnění cíle nelze vyloučit vlivy na sledované determinanty. Realizace záměru je možná za předpokladu zohlednění navrhovaných opatření pro předcházení, vyloučení, snížení a kompenzaci negativních vlivů.

-2 potenciální významný negativní vliv

Realizace opatření či naplnění cíle bude pravděpodobně spojena s potenciálně významným negativním vlivem na příslušné determinanty vlivů na zdraví. Identifikace vlivu však automaticky neznamená, že k významně negativnímu ovlivnění vždy dojde. Záleží na konkrétním technickém provedení, které u koncepčních materiálů není známé. Navržený záměr může zůstat součástí řešení posuzované koncepce pouze za podmínky současného návrhu opatření pro předcházení, vyloučení, snížení a kompenzaci negativních vlivů.

- x, +x ambivalentní vliv

Byly identifikovány jak pozitivní, tak i negativní vlivy, přičemž jejich míra odpovídá stupnici uvedené výše.

Kromě výše uvedené stupnice jsou používány i „mezistupně“, vyjadřující vliv na pomezí dvou hodnocení. Například +1/+2 znamená „+1 až +2“.

Vlastní vyhodnocení je provedeno postupem „bottom-up“:

- nejprve byly identifikovány vlivy jednotlivých opatření na čtyři stanovené determinanty vlivů Dopravní politiky na veřejné zdraví, tj. Kvalita ovzduší, Hluková zátěž, Dopravní nehodovost a Socioekonomické faktory. Tyto vlivy jsou pro každé opatření stanoveny v Příloze č. 2 v příslušných sloupcích tabulky.
- souhrnně je pak vliv z hlediska všech čtyř determinantů vyjádřen v položce „Vlivy na zdraví obyvatel“. Jedná se o syntézu hodnocení s přihlédnutím k významu jednotlivých faktorů z hlediska výsledného vlivu na obyvatele a veřejné zdraví.
- v případě nenulových vlivů je ve sloupci „komentář“ uvedeno vysvětlení hodnocení. V případě opatření se záporným hodnocením (potenciální mírné či významné negativní vlivy) jsou pak uvedeny též požadavky z hlediska ochrany veřejného zdraví.



- navazující krok představuje vyhodnocení strategických a specifických cílů dopravní politiky, v případě rozdělení specifických cílů do více dílčích částí též těchto částí. Toto vyhodnocení tedy vychází nejen z vlastního popisu strategických a specifických cílů, uvedeného v Dopravní politice, ale přihlíží i k hodnocení jednotlivých opatření, které představují jejich reálné naplnění. V hodnocení již nejsou uváděny vlivy na jednotlivé determinanty, pouze souhrnné vlivy na obyvatele a veřejné zdraví. Vliv na determinanty je popsán komentářem.
- v závěru je pak uvedeno shrnutí vlivů a je konstatováno, zda a za jakých podmínek je navržená Dopravní politika přijatelná z hlediska ochrany veřejného zdraví.

## **12.6. Hodnocení cílů dopravní politiky na veřejné zdraví a jeho determinanty**

Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

Tento cíl je z pohledu ochrany veřejného zdraví hodnocen mírně pozitivně. Politika v definici hlavního cíle akcentuje ohled na dopady na veřejné zdraví a jeho determinanty (sociální koheze, životní úroveň, složky životního prostředí). Důrazem na rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy pak posiluje zejména ty determinanty, které jsou spojeny s životní úrovní obyvatelstva. Jako chybějící se jeví akcent na bezpečnost dopravy, nejedná se však o zásadní výhradu, neboť důraz na tento aspekt je dostatečně obsažen v jednotlivých opatřeních koncepce.

Následující tabulka pak uvádí vyhodnocení strategických a specifických cílů dopravní politiky z hlediska vlivů na veřejné zdraví. Jak je uvedeno výše, hodnocení je provedeno metodou „bottom-up“ a vychází tudíž z výsledků hodnocení jednotlivých opatření, kterými jsou tyto cíle naplňovány (viz násl. kap. a Příloha č. 2).

**Tabulka 21 Hodnocení cílů dopravní politiky z hlediska vlivů na veřejné zdraví**

Strategický cíl	Hodno cení	Specifický cíl	Hodnoc ení	Část	Hodno cení	Komentář z hlediska vlivů na veřejné zdraví a obyvatelstvo		
1. Udržitelná mobilita	+1/+2, -1	1.1. Ovlivňování mobility	+1	1.1.1. Ovlivňování mobility v osobní dopravě	+1	Cíl zahrnuje opatření směřující k redukcí objemu dopravy s mírným pozitivním vlivem na zdraví. Některá opatření mohou vést k nárůstu cen zboží a surovin, pozitivní vlivy však převažují.		
				1.1.2. Ovlivňování mobility v nákladní dopravě	+1			
		1.2. Multimodální přístup	+1,-1			1.2.1. Osobní doprava	+1,-1	Cíl zahrnuje řadu opatření směřující k redukcí objemu automobilové dopravy a je proto hodnocen převážně pozitivně. V oblasti osobní dopravy se jedná zejména o podporu atraktivitu veřejné hromadné dopravy, u nákladní dopravy se o podporu kombinované přepravy Potenciální rizika jsou spojena s hlukem z železniční dopravy a lokálním dopady některých staveb (zejm. terminály a překladiště) a jsou řešitelná na úrovni jednotlivých projektů.
						1.2.2. Nákladní doprava	+1,-1	
						1.2.3. Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury	+1, -1	
						1.2.4. Internalizace externalit v dopravě	+1,-1	
						1.2.5. Energetické úspory v dopravě	+1	
		1.3. Optimalizace jednotlivých druhů dopravy	+1/+2, -1			1.3.1. Mitigační opatření a energetické úspory, alternativní energie v jednotlivých dopravních módech	+1	Cíl zahrnuje velké množství opatření, z nichž většina je hodnocena pozitivně (využití alternativních pohonů, modernizace železnic a elektrizace tratí, podpora hromadné, pěší a cyklistické dopravy, kontroly emisí, omezování fragmentace krajiny, snižování hluku, bezpečnost dopravy, obchvaty...). Významně pozitivně jsou hodnocena opatření týkající se snižování hluku, zkvalitnění napojení všech krajských měst, pro segregaci cyklistického provozu. Jako ambivalentní je hodnoceno budování dopravní infrastruktury, které je obvykle vedle nepochybných přínosů spojeno i s určitými negativními dopady na zdraví obyvatel v okolí nových staveb. Nutno řešit na úrovni jednotlivých projektů. Jako ambivalentní je hodnocen též návrh na změny v zákoně č.258/2000 Sb. a nařízení vlády č.272/2011 Sb., u něhož bude záležet na jeho výsledném obsahu. Mírně negativně (avšak v rovině přijatelných vlivů) je hodnocena redukce železniční sítě.
						1.3.2. Znečištění ovzduší, technický stav vozidel	+1	
						1.3.3. Další vlivy na životní prostředí	+1/+2, -1	
						1.3.4. Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury	+1/+2, -1	
						1.3.5. Bezpečnost provozu	+1	
1.3.6. Adaptace na změnu klimatu	+1							
2. Územní soudržnost	+1, -1	2.1. Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou	+1/+2, -1			Cíl obsahuje jedno opatření, směřující k rozšíření dopravní sítě v ČR. To je hodnoceno jako ambivalentní, neboť dopravní stavby přes zřejmé přínosy přináší též určitou environmentální zátěž do území a tím i zhoršení stavu některých determinantů zdraví. Nutno řešit na úrovni jednotlivých projektů		
		2.2. Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí	+1, -1			Cíl zahrnuje dvě opatření – podporu kombinované dopravy a rozvoj dopravní obslužnosti a infrastruktury. Podpora kombinované dopravy snižuje negativní vlivy individuální dopravy a je hodnocena převážně pozitivně. Rozvoj infrastruktury je s ohledem na potenciální lokální dopady hodnocen ambivalentně s tím, že závisí na jednotlivých projektech.		
		2.3. Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM	+1			Cíl zahrnuje opatření s pozitivním vlivem na zdraví u hodnocených determinantů zdraví.		

Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050  
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

Strategický cíl	Hodnocení	Specifický cíl	Hodnocení	Část	Hodnocení	Komentář z hlediska vlivů na veřejné zdraví a obyvatelstvo
		2.4. Doprava ve venkovském prostoru	+1			Cíl zahrnuje opatření s pozitivním vlivem na zdraví u hodnocených determinantů zdraví.
		2.5. Doprava v periferních oblastech	+1			Cíl zahrnuje opatření s pozitivním vlivem na zdraví u hodnocených determinantů zdraví.
		2.6. Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch	+1			Cíl zahrnuje převážně opatření s pozitivním vlivem na zdraví u hodnocených determinantů zdraví
		2.7. Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě a v citlivých oblastech a cestovní ruch	0/+1			Cíl zahrnuje převážně opatření s mírným pozitivním vlivem na zdraví u hodnocených determinantů zdraví.
		2.8. Zajištění kvalifikované síly v dopravě	0			Cíl nemá vliv na zdraví obyvatel.
3. Společnost 4.0 v dopravě – Vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0	0/+1	3.1. Telematika v dopravě	0			Cíl nemá vliv na zdraví obyvatel.
		3.2. Autonomní řízení ve všech druzích dopravy	0			Cíl nemá vliv na zdraví obyvatel.
		3.3. Podpora rozvoje výzkumu, vývoje a inovací v dopravě	0			Cíl nemá vliv na zdraví obyvatel.
		3.4. Kosmické aktivity	+1			Cíl převážně nemá vliv na zdraví obyvatel, u některých opatření byl identifikován pozitivní vliv na bezpečnost dopravy.
		3.5. Prostorová data a informace v dopravě	0			Cíl nemá vliv na zdraví obyvatel.

Jak je patrné, celkově převažuje pozitivní hodnocení cílů Dopravní politiky na zdraví obyvatel. Potenciální mírně negativní vlivy souvisejí zejména s rizikem lokálního zhoršení kvality prostředí v blízkém okolí některých infrastrukturních staveb – jedná se zejména o silniční stavby, kde v místech přiblížení k zástavbě může dojít k nárůstu znečištění ovzduší a hluku, dále stavby kolejové infrastruktury (hluk, dělicí efekt), případně menší stavby typu terminálů a překladišť apod. Převážně jsou tato opatření hodnocena jako ambivalentní (mohou přinést zlepšení, avšak při nevhodném provedení i zhoršení situace) s tím, že výsledný vliv záviset na realizaci konkrétních projektů, a to se promítá i do hodnocení cílů Dopravní politiky. Obdobně byl posouzen i záměr přípravy návrhu na změny v zákoně č.258/2000 Sb. a nařízení vlády č.272/2011 Sb.. Jednoznačně pozitivní hodnocení pak převládá z hlediska dopravní bezpečnosti a socioekonomických faktorů.

## **12.7. Hodnocení opatření dopravní politiky na veřejné zdraví a jeho determinanty**

### **Opatření stanovená v rámci specifického cíle 1.1. Ovlivňování mobility**

Specifický cíl Ovlivňování mobility řeší problematiku potřeby po přemístování osob a nákladu. Opatření v něm obsažená jsou z části bez vlivu na zdraví, z části směřují k předcházení vzniku potřeb po mobilitě a tedy i ke snížení objemu individuální i hromadné dopravy. Jejich efekt se v důsledku projeví snížením imisní zátěže, hluku a poklesem dopravní nehodovosti a jsou proto hodnocena pozitivně. Mírně negativně jsou hodnoceny vlivy na socioekonomické faktory, a to z důvodu předpokládaného vlivu na ceny přepravovaného nákladu (zboží a surovin). Pozitivní vlivy na zdraví však převažují.

### **Opatření stanovená v rámci specifického cíle 1.2. Multimodální přístup**

Opatření, zahrnutá v tomto specifickém cíli, jsou z hlediska vlivů na zdraví hodnocena převážně pozitivně, neboť jejich realizace směřuje k redukci objemu individuální automobilové dopravy, což se projeví snížením jejích negativních dopadů na kvalitu ovzduší, hlukovou zátěž a dopravní nehodovost. V oblasti osobní dopravy se jedná zejména o podporu atraktivity veřejné hromadné dopravy prostřednictvím zvyšování její kvality, komfortu přepravy, jízdní rychlosti, rozsahu, propojenosti a též posilováním přestupních vazeb na ostatní druhy dopravy. U nákladní dopravy se jedná o podporu využití kombinované přepravy zajištěním její dostupnosti, spolehlivosti, budováním terminálů atd. Další opatření jsou směřována do oblastí upřesnění podmínek rozvoje a údržby infrastruktury (vzhledem k charakteru opatření převážně bez vlivů na zdraví), internalizace externalit (převládají pozitivní vlivy) a energetických úspor (s pozitivními dopady na kvalitu ovzduší).

Jako potenciálně riziková z hlediska vlivů na zdraví se jeví problematika hluku z železniční dopravy a lokální dopady budování nových terminálů a překladišť, případně dalších zdrojů environmentální zátěže (recyklační centra). Tato rizika lze odstraňovat na úrovni jednotlivých projektů, a to u nových staveb v rámci příslušných povolenacích procesů, případný nárůst dopravy na již existující síti je nutno vždy prověřit z hlediska splnění hlukových limitů.

Internalizace externalit může být spojena s ekonomickými dopady, pozitivní vlivy však jednoznačně převažují.

### **Opatření stanovená v rámci specifického cíle 1.3. Optimalizace jednotlivých druhů dopravy**

Opatření, stanovená v rámci tohoto specifického cíle, jsou zaměřena na mitigační opatření a energetické úspory, alternativní technologie, zlepšení znečištění ovzduší a další složky životního prostředí, dále na zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury, bezpečnost provozu a změnu klimatu. Opatření jsou hodnocena z hlediska vlivů na lidské zdraví převážně pozitivně – z celkového počtu 113 opatření bylo 76 hodnoceno jako pozitivní, tedy přínosná pro ochranu zdraví. Jedná se o opatření, zaměřená na podporu využití alternativních pohonů u vozidel, podporu elektrizace tratí, podporu pěší a cyklistické dopravy, kontrolu emisí, omezování fragmentace krajiny, snižování hluku, modernizaci železnic, podporu využití hromadné dopravy, zvýšení bezpečnosti dopravy, budování obchvatů obcí a měst, podporu znevýhodněných osob atd. Bez významného vlivu na zdraví je dalších 29 opatření.

Jako ambivalentní – a současně z hlediska konkrétních dopadů jednotlivých projektů pravděpodobně nejvýznamnější – jsou hodnocena opatření směřující do oblasti výstavby nové dopravní infrastruktury. Jednotlivé dopravní stavby mohou (zejména silnice a dálnice, ale i železniční trati) přispět ke zlepšení situace sídel odvedením automobilové dopravy mimo obytnou zástavbu, a to často i dosti významně. Na druhé straně ovšem mohou také v případě nevhodného řešení přispět k zvýšení environmentální zátěže a tím i zdravotních rizik pro obyvatele žijící v okolí konkrétních staveb, nebo i navazujících komunikací. Pozitivně jsou tato opatření hodnocena v případě socioekonomických faktorů. Celkově pak převládá pozitivní hodnocení za předpokladu dodržení stanovených opatření k ochraně zdraví obyvatel. Negativní hodnocení by se pak týkalo projektů, u nichž nebudou dodržena ochranná opatření nebo u kterých dojde k významnému nárůstu dopravní zátěže v některých oblastech. Ambivalentní hodnocení bylo zvoleno rovněž v případě opatření zaměřeného na přípravu návrhu změn v zákoně č.258/200 Sb. a nařízení vlády č.272/2011 Sb.. Dle popisu opatření se předpokládají převládající pozitivní vlivy ve smyslu vytvoření lepších podmínek pro realizaci záměrů, směřujících k snižování hlukové zátěže v obytné zástavbě. Na druhé straně však nelze opomenout ani riziko, že usnadnění těchto záměrů bude spojeno s nárůstem hlukové zátěže nad přijatelnou mez v některých (byť rozsahem menších) lokalitách. Výsledný vliv opatření bude záviset na konkrétním provedení legislativní úpravy a požadavkem je proto zejména její realizace v gesci orgánu ochrany veřejného zdraví a s cílem zajistit dostatečnou ochranu obyvatel. Mírně negativní souhrnné hodnocení bylo zvoleno v případě opatření zaměřeného na redukci železniční sítě, při splnění daných podmínek a však jedná o přijatelný vliv.

### **Opatření stanovená v rámci specifického cíle 2.1. Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou**

Tento specifický cíl obsahuje jedno opatření, směřující k rozšíření dopravní sítě v ČR. Obdobně jako v předešlém případě se jedná o opatření s ambivalentním vztahem k determinantům ochrany zdraví, kdy jednotlivé stavby mohou (a to i významně) přispět k snížení negativních

vlivů dopravy na zdraví obyvatel, avšak na druhé straně mohou být samy spojeny s negativními vlivy v okolí příslušných staveb nebo u navazujících komunikací. Pozitivně jsou tato opatření hodnocena v případě socioekonomických faktorů. Celkově pak převládá pozitivní hodnocení za předpokladu dodržení stanovených opatření k ochraně zdraví obyvatel. Negativní hodnocení by pak se opět týkalo zejména projektů, u nichž nebudou dodržena ochranná opatření nebo u kterých dojde k významnému nárůstu dopravní zátěže v některých oblastech.

### **Opatření stanovená v rámci specifického cíle 2.2. Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí**

Cíl směřuje k propojení ČR se zahraničními regiony a zahrnuje dvě opatření – na podporu kombinované dopravy a na rozvoj dopravní obslužnosti a infrastruktury. Obe opatření jsou analogická výše uvedeným případům. Podpora kombinované dopravy snižuje negativní působení individuální dopravy na kvalitu ovzduší, hluk a nehodovost, v případě zvýšení provozu na železničních tratích může docházet k nárůstu hluku, celkově však převládá pozitivní hodnocení. Rozvoj infrastruktury je opět hodnocen z hlediska vlivů na ovzduší, hluk a nehodovost ambivalentně (s tím, že závisí na konkrétních projektech), z hlediska socioekonomických faktorů pozitivně, celkově pak ambivalentně.

### **Opatření stanovená v rámci specifického cíle 2.3. Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM**

Tento cíl obsahuje tři opatření, která jsou hodnocena vesměs pozitivně, neboť směřují ke zklidnění vymezených částí sídel, odvedení automobilové dopravy z dopravně přetížených oblastí a podpoře alternativních způsobů dopravy. Tím přinášejí redukcii objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost.

### **Opatření stanovená v rámci specifického cíle 2.4. Doprava ve venkovském prostoru**

Specifický cíl podporuje hromadnou individuální dopravu ve venkovských sídlech se spádovostí k městskému jádru. Směřuje tak k redukcii individuální automobilové dopravy a tím i k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší, hlukové poměry a nehodovost. Cíl také podporuje ztraktivnění venkovských oblastí lepší a kvalitnější dostupností a přináší tak rovněž pozitivní vlivy na socioekonomické faktory (kvalita bydlení, kvalita trávení volného času) i na kvalitu života obyvatel. Výsledný vliv na zdraví obyvatel je hodnocen pozitivně.

### **Opatření stanovená v rámci specifického cíle 2.5. Doprava v periferních oblastech**

Tento cíl obsahuje jedno opatření, zaměřené na rozvoj integrovaných systémů dopravní obslužnosti v periferních oblastech. Vlivy na zdraví obyvatel jsou hodnoceny pozitivně, pozitivně jsou hodnoceny i všechny hodnocené determinanty zdraví (ovzduší, hluk, nehodovost, socioekonomické faktory), a to především díky nahrazení individuální silniční dopravy veřejnou hromadnou dopravou a podpoře rozvoje preiferních území.

### **Opatření stanovená v rámci specifického cíle 2.6. Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch**

Specifický cíl podporuje alternativní způsoby dopravy v ekologicky citlivých místech (např. národní parky). Opatření je hodnoceno pozitivně především z hlediska zlepšení kvality ovzduší a snížení nehodovosti vlivem redukce objemu individuální automobilové dopravy v územích zatížených rekreační dopravou. Vlivy na zdraví obyvatel jsou hodnoceny pozitivně.

### **Opatření stanovená v rámci specifického cíle 2.7. Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě a v citlivých oblastech a cestovní ruch**

Specifický cíl zahrnuje 6 opatření, z nichž je převážná většina bez vlivů na zdraví. Pozitivně je hodnoceno opatření k zajištění funkční, bezbariérové, bezpečné a spolehlivé veřejnou dopravy, a to opět s ohledem na skutečnost, že zvyšování atraktivity veřejné dopravy posiluje její využití na úkor dopravy individuální a tím přispívá ke snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a dopravní nehodovosti.

### **Opatření stanovená v rámci specifického cíle 2.8. Zajištění kvalifikované síly v dopravě**

Opatření, zahrnutá v tomto specifickém cíli, jsou hodnocena jako bez vlivu na zdraví obyvatel.

### **Opatření stanovená v rámci strategického cíle 3. Společnost 4.0 v dopravě**

Opatření, obsažená v tomto strategickém cíli, jsou zaměřena na rozvoj automatizace v dopravním prostředí. Celkem se jedná o 11 opatření, z nichž dvě jsou hodnocena pozitivně, neboť přispívají ke snížení dopravní nehodovosti (jedná se o využití dat z družic a dálkového pozorování Země ke zvýšení bezpečnosti). Ostatní opatření jsou bez vlivů na zdraví obyvatel.

## **12.8. Podmínky implementace koncepce z hlediska jejích vlivů na veřejné zdraví**

Jak bylo konstatováno, realizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 - 2027 celkově podporuje cíle ochrany zdraví obyvatel ČR. To je patrné i ze skutečnosti, že z celkového počtu 183 opatření koncepce byly pouze 35 opatření stanoveny požadavky z hlediska ochrany veřejného zdraví. V naprosté většině se jedná o požadavky směřující k jejich implementaci na úrovni jednotlivých projektů.

Podmínky implementace koncepce z hlediska jejích vlivů na veřejné zdraví jsou uvedeny v následující tabulce.

**Tabulka 22 Podmínky implementace dopravní politiky z hlediska jejích vlivů na veřejné zdraví**

Opatření	Požadavky
1.2.1.6 Vytvořit udržitelný ekonomický rámec provozování vlaků na vysokorychlostních železničních tratích v rámci rychlých spojení a dalších páteřních železničních tratích.	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.
1.2.2.1 Zajistit dostupnost a spolehlivost kontinentální kombinované dopravy, a to krátkodobě podporou optimálního vzájemného přizpůsobení účastníků železničního provozu a střednědobě až dlouhodobě investičním odstraňováním úzkých hrdel. Přípravovat podmínky pro zavedení režimu TTR při přidělování tras vlaků na dopravní infrastrukturu.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.
1.2.2.3 Zřídit program pro podporu rozvoje terminálů kombinované a multimodální dopravy zaměřený na technické, technologické a provozní stránky podpory kombinované dopravy, na podporu překladišť a nákladíšť na železniční síti a na podporu rozvoje a zachování železničních vleček.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na stávajících tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu. U nových tratí zajistit splnění hlukových limitů. Výstavbu terminálů podmínit souhlasem orgánů ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví.

Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050  
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

Opatření	Požadavky
1.2.2.5 Po vzoru Podpůrného a garančního rolnického a lesnického fondu, který odškodňuje zemědělce při jimi nezaviněných přírodních pohromách, prověřit možnosti pojištění ze strany státu pro subjekty fungující v kontinentální kombinované dopravě vůči náhradě škod nárokovaných přepravci při jejich penalizaci za pozdní dodání zboží v případě nefunkčnosti železnice na území i mimo území ČR. Součástí opatření bude prověření finanční náročnosti tohoto kroku.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.
1.2.3.6 Vytvářet podmínky pro větší recyklaci stavebních surovin (například dle Zelené dohody pro Evropu).	Řešit na úrovni projektů - neumisťovat recyklační centra v blízkosti obytné zástavby, zajistit minimalizaci prašnosti. V případě dodavatelských řešení zahrnout tyto požadavky do podmínek výběru dodavatele.
1.3.1.7 Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány MD ČR a SŽ na vybavování tratí a vozidel jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Cílem je, aby tratě dosud neelektrifikované tratě byly při jejich vybavování jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS též souběžně elektrifikovány. Tím lze předejít neefektivní investici do vybavování neperspektivních naftou poháněných vozidel mobilní částí vlakového zabezpečovače ETCS, neboť ta budou v dohledném horizontu rušena.	Do doby elektrifikace tratí (resp. vybavení vlaků zabezpečovači) posilovat či přednostně realizovat další opatření k zvýšení bezpečnosti železniční dopravy.
1.3.3.5. Zpracovat návrhy na změny v zákoně č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 272/2011 Sb.	Legislativní úpravu připravit v gesci orgánu ochrany veřejného zdraví a s cílem zajistit dostatečnou ochranu obyvatel v souladu s aktuální úrovní poznatků o účincích dopravního hluku na lidské zdraví.
1.3.4.1 Dobudování tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů do roku 2025 (s výjimkou uzlů Praha a Brno a úseků s dlouhými tunely, pro které budou navrženy samostatné harmonogramy v Dopravních sektorových strategiích).	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.
1.3.4.4 Napojení všech krajských měst na kvalitní železniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (v Čechách do Prahy, na Moravě do Prahy a a do Brna) do r. 2040.	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.
1.3.4.5 Zajištění dostatečné kapacity pro nákladní dopravu pro napojení průmyslových zón strategického významu do roku 2030.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na stávajících tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu. U nových tratí zajistit splnění hlukových limitů.
1.3.4.6 Zajištění dostatečné kapacity a rychlostních parametrů tratí pro příměstskou dopravu zejména u měst nad přibližně 40 tis. obyvatel a pro městskou dopravu zejména u měst nad 250 tis. obyvatel (dle harmonogramu v Dopravních sektorových strategiích).	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na stávajících tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu. U nových tratí zajistit splnění hlukových limitů.
1.3.4.7 Pokračování přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení dokončením studií proveditelnosti jednotlivých větví a zahájení jejich přípravy a realizace v souladu s výstupy Programu rozvoje rychlých spojení tak, aby pilotní úseky a úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050. Přednostně řešit realizaci úseků vycházejících z hlavních železničních uzlů (Praha, Brno, Ostrava) z důvodů posílení nedostatečné kapacity tratí pro příměstskou, dálkovou a nákladní dopravu a řešit zkapacitnění pražského železničního uzlu.	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.
1.3.4.8 Po stránce technických norem v případě zájmu samosprávy připravit prostor pro případné projekty tram-train systémů.	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů.
1.3.4.9 Ostatní železniční tratě významné pro dopravní obslužnost nebo nákladní dopravu postupně optimalizovat dle harmonogramů stanovených v dokumentu Dopravní sektorové strategie.	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.
1.3.4.14 Odstraňování úzkých hrdel na železniční infrastruktuře podle zkušeností z provozu, oprávněných požadavků dopravců a objednatelů dopravy a budování, resp. zachování potřebné odstavné kolejové kapacity pro odstavování souprav při odstávkách provozu u přepravců, pro odstavování vlaků při střídání nebo odpočinku strojvedoucích.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.
1.3.4.19 Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy dálkové a regionální.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.
1.3.4.21 Na základě ekonomického posouzení významu redukovat železniční síť o tratě, které nejsou využitelné pro pravidelnou dopravní obslužnost (bude posouzeno na základě plánů dopravní obslužnosti státu a krajů a na základě posouzení významu pro nákladní dopravu). Nepotřebné tratě nabídnout k odprodeji bez nároku na budoucí dotace státu. V případě rušených tratí nebude odebírána dopravní funkce – budou využity pro potřeby nemotorové dopravy nebo jiné dopravní aktivity v rámci cestovního ruchu.	Řešit na úrovni jednotlivých tratí - vždy provést analýzu dopadů na navýšení intenzit silniční dopravy v území a z toho vyplývajících vlivů na znečištění ovzduší a hluk. V případě rizika překročení imisních nebo hlukových limitů realizovat u dotčené zástavby příslušná ochranná či kompenzační opatření.
1.3.4.22 Redukovat železniční přejezdy, které lze zrušit bez náhrady, případně v ekonomicky odůvodněných případech s náhradou řešenou pomocí kompenzačního opatření (např. pomocí lesních a polních cest, ve větším území vytvořených pomocí pozemkových úprav). Při řešení	Řešit na úrovni jednotlivých projektů - posoudit riziko nárůstu automobilové dopravy přes obytnou zástavbu sídel a realizovat opatření k minimalizaci negativních dopadů této dopravy.



Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050  
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

Opatření	Požadavky
zohlednit možný negativní vliv zrušeného přejezdu v důsledku zvýšeného provozu těžké zemědělské a lesní techniky přes obec.	
1.3.4.26 Optimalizovat železniční traťovou propustnost z hlediska využití pro osobní a spolehlivou nákladní dopravu.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.
1.3.4.28 Výstavba chybějících úseků na hlavní síti TEN-T do roku 2030 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt trati.
1.3.4.29 Výstavba chybějících úseků na globální síti TEN-T do roku 2050 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt trati.
1.3.4.29 Zkvalitnění napojení všech krajských měst na páteřní kapacitní silniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (Praha, na Moravě rovněž Brno) do roku 2030.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚŘ, SŘ) - optimalizovat trasy komunikací s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových silničních staveb, v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení komunikace k zástavbě ji pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.
1.3.4.31 Zajištění odpovídajícího dopravního napojení průmyslových zón na silniční infrastrukturu v souladu s příslušnými usneseními vlády.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚŘ, SŘ) - optimalizovat trasy komunikací s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových silničních staveb, v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení komunikace k zástavbě ji pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.
1.3.4.32 Zajistit napojení významných rozvojových investic na silniční infrastrukturu na úrovni alespoň silnic I. tř.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚŘ, SŘ) - optimalizovat trasy komunikací s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových silničních staveb, v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení komunikace k zástavbě ji pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.
1.3.4.34 Doplnit kapacitu a zlepšit sociální standardy odpočívek pro silniční nákladní dopravu tak, aby řidiči mohli plnit požadavky na bezpečnostní přestávky vyplývající z platných zákonů. Je nutné vybudovat informační systém, který upozorní na volné kapacity v okolí vozidla, což umožní optimalizovat využití kapacity odpočívek. V rámci koncepce odpočívek je nutné budovat systém bezpečnosti z hlediska předcházení kriminálním činům. Odpočívky postupně uzpůsobovat pro autonomní vozidla jedoucí v režimu „vlaků“.	Nezvyšovat kapacitu odpočívek umístěných v bezprostřední blízkosti obytné zástavby sídel.
1.3.4.35 Řešení průtahů obcí na tazích s vysokými intenzitami provozu zejména výstavbou obchvatů (týká se i tzv. doprovodných komunikací ke komunikacím dálničního typu), a to dle harmonogramu stanoveného v dokumentu Dopravní sektorové strategie.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚŘ, SŘ) - optimalizovat trasy komunikací s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových silničních staveb, v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení komunikace k zástavbě ji pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.
1.3.4.45 Vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti letového provozu.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů - při zvýšení kapacity letiště prověřit úroveň hlukové zátěže v okolí a případně zajistit opatření k ochraně obyvatel před hlukem z leteckého provozu.
1.3.4.49 S ohledem na plnění požadavků procesu EIA pokračovat v přípravě výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla Praha. Spolu s pokračováním přípravy výstavby paralelní dráhy dále realizovat rozvojový plán letiště (především posílení terminálových kapacit) s cílem uspokojit rostoucí poptávku po letecké dopravě v souladu s dlouhodobými prognózami vývoje poptávky po letecké dopravě. V případě nerealizace rozvojových plánů by rostoucí poptávka po letecké dopravě ze spádové oblasti musela být obsluhována s využitím letišť v okolních státech (dále bude rozpracováno v aktualizaci Koncepce letecké dopravy).	Řešit na úrovni daného projektu - realizovat opatření uložená ve stanovisku EIA, případně v dalších navazujících řízeních.
1.3.4.50 Napojit Letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu, zejména pro přímé napojení centra Prahy, do budoucna však neznemožnit ani přímé napojení dálkové dopravy či přímé spojení s Kladnem. V rámci Studie proveditelnosti ŽUP včetně Rychlých spojení posoudit efektivnost napojení Letiště Václava Havla na VRT Praha – Drážďany.	Řešit na úrovni projektu - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt trati.
1.3.4.60 Podpořit vznik veřejných terminálů s případnou návazností na logistická centra v lokalitách stanovených pro síť TEN-T, jakož i v dalších lokalitách, kde je to ekonomicky odůvodnitelné. Terminály s veřejným přístupem si nesmí vzájemně konkurovat (uplatnění regionálního principu), konkurence musí probíhat mezi poskytovateli služeb, a to formou přímé soutěže na trhu nebo soutěží o trh.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů - prověřit nárůst imisní a hlukové zátěže v okolí terminálu, včetně nárůstu dopravy na komunikacích a tratích. Výstavbu terminálů podmínit souhlasem orgánů ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví.

Opatření	Požadavky
1.3.4.62 Umožnit financování terminálů multimodální nákladní dopravy s možným vlastnictvím manažera infrastruktury.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů - prověřit nárůst imisní a hlukové zátěže v okolí terminálu, včetně nárůstu dopravy na komunikacích a tratích. Výstavbu terminálů podmínit souhlasem orgánů ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví.
1.3.4.63 Podpořit kraje a obce při výstavbě multimodálních terminálů pro osobní dopravu včetně jejich vybavení informačními a odbavovacími systémy.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů - prověřit nárůst imisní a hlukové zátěže v okolí terminálu, včetně nárůstu dopravy na komunikacích a tratích. Výstavbu terminálů podmínit souhlasem orgánů ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví.
2.1.1.1 Zajistit srovnatelné napojení jednotlivých regionů na nadřazenou síť dopravní infrastruktury.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚŘ, SŘ) - optimalizovat trasy staveb dopravní infrastruktury s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových staveb, u silnic v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení liniových staveb k zástavbě je pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.
2.2.1.1 V dálkové a meziregionální dopravě na základě vytváření vhodných podmínek zajistit účelnou mezioborovou spolupráci s cílem dosáhnout většího podílu energeticky účinnějších druhů dopravy.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.
2.2.1.2 Řešit meziregionální vztahy (provazba dopravní obslužnosti mezi kraji a do sousedních regionů v zahraničí, propustnost hranic dobudováním dopravní infrastruktury).	Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚŘ, SŘ) - optimalizovat trasy staveb dopravní infrastruktury s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových staveb, u silnic v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení liniových staveb k zástavbě je pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.

## 12.9. Souhrnné vyhodnocení Dopravní politiky ČR pro léta 2021 - 2027 z hlediska vlivů na veřejné zdraví a jeho determinanty

Celkově je možné konstatovat, že realizace Dopravní politiky bude mít – za předpokladu uplatnění zde vyslovených podmínek implementace – pozitivní vlivy na veřejné zdraví. Naprostá většina opatření dopravní politiky je ve vztahu k ochraně zdraví hodnocena buď pozitivně nebo neutrálně, což platí jak pro ochranu zdraví jako celek, tak i pro jednotlivé referenční cíle a determinanty zdraví (Kvalita ovzduší, Hluková zátěž, Dopravní nehody, Socioekonomické vlivy). Některá opatření (resp. projekty z nich vyplývající) pak mají potenciál významných přínosů k ochraně zdraví obyvatel (např. obchvaty obcí a měst). Ambivalentní hodnocení systémového charakteru se týká opatření k novému zákonu o hluku, kde je stanovena podmínka jeho realizace v gesci orgánu ochrany veřejného zdraví. Mírně negativní hodnocení bylo vysloveno zejména u těch opatření, u nichž se v případě nevhodné realizace konkrétních projektů vyskytuje riziko určitého (obvykle lokálního) zvýšení imisní či hlukové zátěže, zhoršení dopravní bezpečnosti apod. Ve většině případů je takové opatření hodnoceno ambivalentně (tzn. má přínosy pro zdraví, ale i určitá rizika) s tím, že negativní dopady jsou odstranitelné vhodnou implementací na úrovni jednotlivých projektů a pomocí standardních hodnotících a schvalovacích procesů.

Mírně negativní hodnocení systémového charakteru je pak spojeno s některými opatřeními ve vztahu k socioekonomickým faktorům (např. promítnutí vyšších nákladů dopravy do cen zboží), v těchto případech se jedná o vliv akceptovatelný s tím, že pozitivní vlivy jednoznačně

převažují. Významně negativní hodnocení bylo přiřazeno jednomu opatření (nový zákon o hluku), které se doporučuje z koncepce vyřadit.

## 12.10. Stanovení indikátorů pro monitoring dopadů realizace koncepce na veřejné zdraví

Pro sledování dopadů Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 - 2027 na veřejné zdraví jsou využitelné následující indikátory:

- přírůstek a úbytek obyvatel ČR ( přirozený, migrace)
- index stárí, střední délka života při narození a specifická úmrtnost
- počet hlášených případů pracovní neschopnosti a průměrné trvání jednoho případu v kalendářních dnech
- úmrtnost na nejčastější civilizační onemocnění - kardiovaskulární onemocnění a nádory dle diagnostických skupin
- rozsah území s překročením imisních limitů znečišťujících látek
- počet obyvatel s překročením mezních hlukových hodnot (dle výsledků SHM)
- počet dopravních nehod
- míra zaměstnanosti a podíl zaměstnaných podle sektorů
- medián mezd v ČR
- podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel
- průměrná ošetřovací doba v nemocnicích a lázeňských zařízeních
- počty zařízení sociálních a lázeňských služeb
- podíl aktivně sportujících
- podíl osob s preobezitou a obezitou v ČR

Následující tabulka uvádí k navrženým indikátorům zdroje dat s internetovým odkazem na aktuálně platné údaje. K využití dat je nutno uvést následující poznámky:

- aktuálnost dat je rozdílná - data jsou za loňský rok, ale i starší. Novější data lze získat kvalifikovaným dotazem na příslušné instituce.
- ve většině případů jsou uváděny nejen relativní údaje (podíl), ale i údaje absolutní (počet). Podíly je možné dopočítat.
- dle předchozích zkušeností nelze vyloučit, že v provedení monitoringu nebudou níže uvedená zdrojová data již zveřejňována. V takovéto situaci je možné obrátit se na příslušnou instituci o poskytnutí dat.

**Tabulka 23 Indikátory pro monitoring dopadů koncepce - zdroje dat**

Indikátor	Zdroj dat	Odkaz
přírůstek/úbytek obyvatel v ČR (přirozený, migrace)	ČSÚ: Veřejná databáze - statistiky	<a href="https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky">https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky</a>
index stárí, střední délka života při narození a specifická úmrtnost	ČSÚ: Veřejná databáze - statistiky	<a href="https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky">https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky</a>
počet hlášených případů pracovní neschopnosti a průměrné trvání jednoho případu v kalendářních dnech	ČSÚ: Pracovní neschopnost pro nemoc a úraz v České republice – za rok 2019	<a href="https://www.czso.cz/csu/czso/pracovni-neschopnost-pro-nemoc-a-uraz-v-ceske-republice-za-rok-2019">https://www.czso.cz/csu/czso/pracovni-neschopnost-pro-nemoc-a-uraz-v-ceske-republice-za-rok-2019</a>

Indikátor	Zdroj dat	Odkaz
úmrtnost na nejčastější civilizační onemocnění – kardiovaskulární onemocnění a nádory dle diagnostických skupin	ČSÚ: Česká republika podle pohlaví a věku 2008 - 2018	<a href="https://www.czso.cz/csu/czso/ceska-republika-podle-pohlavi-a-veku-2008-2017-b1c67xq334">https://www.czso.cz/csu/czso/ceska-republika-podle-pohlavi-a-veku-2008-2017-b1c67xq334</a>
rozsah území s překročením imisních limitů znečišťujících látek	ČHMÚ: Ovzduší - pětileté průměrné koncentrace po čtvercích 1 x 1 km	<a href="http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html">http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html</a>
počet obyvatel s překročením mezních hlukových hodnot	Cenia: Hluková zátěž obyvatelstva	<a href="https://issar.cenia.cz/cr/doprava/hlukova-zatez-obyvatelstva/">https://issar.cenia.cz/cr/doprava/hlukova-zatez-obyvatelstva/</a>
počet dopravních nehod	Policie ČR: Statistika nehodovosti	<a href="https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d">https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d</a>
míra zaměstnanosti a podíl zaměstnaných podle sektorů	ČSÚ: Veřejná databáze - statistiky	<a href="https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky">https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky</a>
medián mezd v ČR	ČSÚ: Zaměstnanost a nezaměstnanost podle výsledků VŠPS - roční průměry - 2019	<a href="https://www.czso.cz/csu/czso/zamestnanost-a-nezamestnanost-podle-vysledku-vsps-rocni-prumery-2019">https://www.czso.cz/csu/czso/zamestnanost-a-nezamestnanost-podle-vysledku-vsps-rocni-prumery-2019</a>
podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel	ČSÚ: Statistická ročenka České republiky - 2019	<a href="https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-ceske-republiky-2019">https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-ceske-republiky-2019</a>
průměrná ošetrovací doba v nemocnicích a lázeňských zařízeních	ÚZIS: Zdravotnická ročenka České republiky 2018	<a href="https://www.uzis.cz/index.php?pg=vystupy--knihovna&amp;id=275">https://www.uzis.cz/index.php?pg=vystupy--knihovna&amp;id=275</a>
	ÚZIS: Lázeňská péče 2018	<a href="https://www.uzis.cz/index.php?pg=vystupy--statistika-zdravotnich-sluzeb--lzenska-pece">https://www.uzis.cz/index.php?pg=vystupy--statistika-zdravotnich-sluzeb--lzenska-pece</a>
počty zařízení sociálních a lázeňských služeb	ČSÚ: Veřejná databáze - statistiky	<a href="https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky">https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky</a>
	ÚZIS: Lázeňská péče 2018	<a href="https://www.uzis.cz/index.php?pg=vystupy--statistika-zdravotnich-sluzeb--lzenska-pece">https://www.uzis.cz/index.php?pg=vystupy--statistika-zdravotnich-sluzeb--lzenska-pece</a>
podíl aktivně sportujících	ČSÚ: Statistika sportu: Základní ukazatele 2017	<a href="https://www.czso.cz/documents/10180/114421924/09001619.pdf/0114884a-7786-4955-86f9-20af562063a4?version=1.3">https://www.czso.cz/documents/10180/114421924/09001619.pdf/0114884a-7786-4955-86f9-20af562063a4?version=1.3</a>
podíl osob s preobezitou a obezitou v ČR	ČSÚ: Průměrný Čech trpí mírnou nadváhou	<a href="https://www.czso.cz/csu/czso/prumerny-cech-trpi-mirnou-nadvahou">https://www.czso.cz/csu/czso/prumerny-cech-trpi-mirnou-nadvahou</a>
	SZÚ: Výskyt nadváhy a obezity	<a href="http://www.szu.cz/uploads/documents/chzp/info_listy/Vyskyt_nadvahy_a_obezity_2018.pdf">http://www.szu.cz/uploads/documents/chzp/info_listy/Vyskyt_nadvahy_a_obezity_2018.pdf</a>

### 13. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

Předmětem Vyhodnocení je Dopravní politika ČR pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050. Hodnocení DP je strukturováno dle požadavků přílohy 9 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a jeho součástí je rovněž posouzení vlivů koncepce na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti podle § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny, plynoucí z vyhlášky č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V kapitole 1 Vyhodnocení je popsán obsah, výchozí principy a cíle DP a její vztah k jiným koncepcím. DP obsahuje strategické a specifické cíle, které jsou dále členěny na typová opatření, kterými bude koncepce naplňována.

V kapitole 2 Vyhodnocení je popsán současný stav životního prostředí v České republice, na níž se DP vztahuje. Identifikace hlavních problémů životního prostředí ČR je jedním ze zdrojů pro formulaci referenčních cílů ochrany životního prostředí, s nimiž je koncepce při hodnocení konfrontována.

V kapitole 3 Vyhodnocení jsou vymezeny oblasti, které by mohly být prováděním koncepce zvláště ovlivněny. Jedná se především o oblasti se zhoršeným stavem životního a také např. oblasti se zvýšenými požadavky na ochranu přírody a krajiny (zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000, ÚSES a další cenné části přírody a krajiny).

V kapitole 4 Vyhodnocení jsou shrnuty hlavní problémy životního prostředí, které vyplynuly z analýzy v kapitole 2. To se týká zejména ovzduší, klimatu, přírody a krajiny, vody, půdy, lesů, nakládání s odpady.

V rámci kapitoly 5 jsou formulovány referenční cíle ochrany životního prostředí, které vycházejí jak z analýzy životního prostředí v kapitolách 2 a 4 Vyhodnocení, tak z identifikace cílů relevantních nadnárodních a národních koncepcí. Výše uvedeným způsobem byly stanoveny referenční cíle, které jsou v rámci dané kapitoly dále charakterizovány. Jedná se o referenční cíle, uvedené v následující tabulce.

**Tabulka 24 Referenční cíle ochrany životního prostředí**

Č.	Oblast životního prostředí	Referenční cíl
1	Ovzduší	1.1. Snižovat emise škodlivých látek (polutantů, toxických látek i skleníkových plynů) do ovzduší, vody a půdy, zavádět nejlepší dostupné techniky (BAT)
2	Klima	2.1. Snižovat emise skleníkových plynů a adaptovat dopravní infrastrukturu na změnu klimatu.
3	Voda	3.1. Zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území 3.2. Chránit podzemní i povrchové vody před kontaminací, se zvláštním zaměřením na ochranu zdrojů pitných vod a vod pro rekreaci 3.3. Snižovat spotřebu vody a zlepšovat kvantitativní a kvalitativní charakteristiky vypouštěných odpadních vod
4	Půdní fond	4.5. Omezovat nové zábory ZPF a PUPFL a chránit půdu s důrazem na zabezpečení jejích funkcí;
5	Krajina	5.1. Chránit krajinný ráz 5.2. Omezovat fragmentaci krajiny
6	Ochrana přírody a krajiny	6.1. Při plánování dopravní infrastruktury respektovat zájmy ochrany přírody a krajiny
7	Odpady	7.1. Snižovat produkci odpadů 7.2. Zvýšit míru recyklace zejména stavebních a demoličních odpadů a využívání odpadů jako druhotných surovin
8	Veřejné zdraví <sup>10</sup>	8.1. Dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin 8.2. Omezovat negativní působení hluku na zdraví

<sup>10</sup> V tabulce č.18 uvedena hodnocení – syntéza vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví. Samostatně doložena tabulka hodnocení opatření vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví v příloze č.2 Vyhodnocení.

Č.	Oblast životního prostředí	Referenční cíl
		8.3 Snížit počty smrtelných a vážných zranění v důsledku dopravních nehod 8.4 Podílet se na vytváření motivovaných a odolných sociálních skupin žijících v prostředí, které je příznivé pro jejich zdraví
9	Kulturní památky	9.1. Chránit kulturní dědictví
10	Nakládání s přírodními zdroji	10.1. Snižovat spotřebu a racionálně využívat neobnovitelné zdroje surovin a energie
11	Environmentální vzdělávání	11.1. Posilovat odpovědné chování obyvatel k životnímu prostředí, poskytovat informace, podporovat ekologickou výchovu a vzdělávání

V kapitole 6, která je klíčovou kapitolou hodnocení, je vyhodnocen vliv všech typových opatření na životní prostředí a veřejné zdraví, a to jak pomocí číselného hodnocení vůči všem stanoveným referenčním cílům ochrany životního prostředí (viz tabulka hodnocení v kapitole 6), tak i prostřednictvím slovního komentáře.

Každé typové opatření je komentováno z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví pomocí textového hodnocení a v relevantních případech jsou doplněna také doporučení zpracovatele pro snížení vlivů typového opatření na životní prostředí. Také jsou komentovány analytická a implementační část DP.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že cíle a typová opatření pro jednotlivé oblasti DP i souhrnně pro celé území ČR nejsou v rozporu s požadavky na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví a mezi typovými opatřeními není žádné, které by mělo potenciálně významný negativní vliv na životní prostředí. V případě těch typových opatření, která potenciálně mírné negativní vlivy na životní prostředí mohou zakládat (záleží na způsobu provedení následných intervencí), jsou vždy uvedena doporučení ke zmírnění dopadů, a to jak v kapitole 6, tak i v kapitole 10 tohoto vyhodnocení. V případě hodnocených typových opatření budou konkrétní vlivy na životní prostředí záviset především na konkrétním provedení.

Vlivy opatření s potenciálně negativními vlivy na životní prostředí musí být vyhodnoceny prostřednictvím procedur hodnocení vlivů projektů na životní prostředí (EIA, naturové hodnocení, biologické hodnocení, požadavky stavebního řízení a další), které musí schválení projektů podmiňovat.

Typová opatření s potenciálně mírnými negativními vlivy na životní prostředí jsou dle hodnocení v kapitole 6 taková opatření, která se zaměřují na budování dopravní infrastruktury, která mohou mít vliv na zhoršení kvality ovzduší, zvýšení hlukové zátěže a tím také zhoršení zdraví obyvatel (například podcíl Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury, opatření 1.3.4.1, 1.3.4.30).

Takové opatření mohou způsobit také další zaborby půdního fondu, fragmentaci krajiny a tlak na přírodu a biodiverzitu, krajinný ráz, chráněné druhy volně žijících živočichů, vodní zdroje a památky (například opatření 1.3.4.1, 1.3.4.7, 1.3.4.31).

Řada typových opatření bude potenciálně působit na životní prostředí pozitivně, a to především ta, která se věnují podpoře rozvoje veřejné dopravy, omezení spotřeby fosilních paliv, a budou

tedy přispívat ke snížení dopravní zátěže s pozitivními dopady na ovzduší, hlukovou situaci a veřejné zdraví (například opatření 1.1.2.2, 1.2.1.12, 1.2.1.7).

Kromě výše zmíněných typových opatření budou mít pozitivní vliv na zdraví obyvatel typová opatření věnující se adaptacím na změnu klimatu (například opatření 1.3.1.1, 1.3.1.2, 1.3.1.3).

Podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny byl samostatně vyhodnocen rovněž vliv DP na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000, též „naturové hodnocení“ (Příloha č. 1 Vyhodnocení). V rámci tohoto hodnocení bylo konstatováno, že opatření v ní uvedená nebudou mít významně negativní vliv na celistvost a předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí v rámci soustavy Natura 2000.

Ve 24 opatřeních bylo konstatováno riziko mírného negativního vlivu. Ve třech případech nebylo možné vliv vyhodnotit, neboť se jednalo o velice obecná opatření. Posuzovaná koncepce nemá významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000.

Kapitola 7 Vyhodnocení posuzuje možné přeshraniční vlivy koncepce na životní prostředí. Z hodnocení vyplývá, že k významnému ovlivnění území okolních států nedojde.

Kapitola 8 Vyhodnocení obsahuje informaci o invariantní podobě koncepce a zdůvodnění, proč nebylo požadováno zpracování variant a jejich hodnocení, a je popsán způsob hodnocení.

V kapitole 9 Vyhodnocení jsou navrženy monitorovací ukazatele, které odpovídají referenčním cílům ochrany životního prostředí, které byly stanoveny v kapitole 5 Vyhodnocení. Indikátory budou sloužit ke sledování a rozboru vlivů provádění koncepce na životní prostředí. Způsob monitorování je v kapitole navržen.

V kapitole 10 Vyhodnocení jsou popsána opatření pro předcházení, eliminaci a kompenzaci vlivů DP. V kapitole jsou navržena opatření, týkající se všech částí koncepce, zejména však typových opatření, které jsou nejdetailněji popsanou jednotkou koncepce. Kapitola 10 shrnuje všechna nevýznamnější doporučení pro snížení vlivů, které jsou konkrétně uvedeny pro každé typové opatření a související cíle v kapitole číslo 6.

V rámci kapitoly 11 Vyhodnocení jsou navržena environmentální kritéria pro výběr projektů. Přímo na základě DP nebudou vybírány konkrétní projekty k realizaci. Předkládaná koncepce nemá vlastní investiční nástroje ani finanční plán. Koncepce je především nastavením žádoucích směrů rozvoje dopravy v ČR. Podpora pro deklarované cíle, priority a strategické záměry bude poskytována prostřednictvím standardních zdrojů finančních prostředků, jako je rozpočet ČR. Tato kritéria mohou posloužit uživatelům koncepce k předprojektovému vyhodnocení, zda je uvažovaný projekt v souladu s environmentálními principy udržitelného rozvoje a je tedy možné pro něj žádat o podporu z výše uvedených finančních nástrojů. Stejně tak může tato základní sada kritérií sloužit k přizpůsobení uvažovaných projektů tak, aby těmto kritériím vyhovovaly ve větší míře a byl tak usnadněn proces jejich projektové přípravy.

Kapitola 12 Vyhodnocení shrnuje vlivy koncepce na veřejné zdraví. Celkově je možné konstatovat, že realizace Dopravní politiky bude mít – za předpokladu uplatnění zde vyslovených podmínek implementace – pozitivní vlivy na veřejné zdraví. Naprostá většina

opatření dopravní politiky je ve vztahu k ochraně zdraví hodnocena buď pozitivně nebo neutrálně, což platí jak pro ochranu zdraví jako celek, tak i pro jednotlivé referenční cíle a determinanty zdraví (Kvalita ovzduší, Hluková zátěž, Dopravní nehody, Socioekonomické vlivy). Některá opatření (resp. projekty z nich vyplývající) pak mají potenciál významných přínosů k ochraně zdraví obyvatel (např. obchvaty obcí a měst).

Mírně negativní hodnocení bylo vysloveno zejména u těch opatření, u nichž se v případě nevhodné realizace konkrétních projektů vyskytuje riziko určitého (obvykle lokálního) zvýšení imisní či hlukové zátěže, zhoršení dopravní bezpečnosti apod. Ve většině případů je takové opatření hodnoceno ambivalentně (tzn. má přínosy pro zdraví, ale i určitá rizika) s tím, že negativní dopady jsou odstranitelné vhodnou implementací na úrovni jednotlivých projektů a pomocí standardních hodnotících a schvalovacích procesů. Ambivalentní hodnocení systémového charakteru se týká opatření k novému zákonu o hluku, kde je stanovena podmínka jeho realizace v gesci orgánu ochrany veřejného zdraví. Mírně negativní hodnocení systémového charakteru je pak spojeno s některými opatřeními ve vztahu k socioekonomickým faktorům (např. promítnutí vyšších nákladů dopravy do cen zboží), v těchto případech se jedná o vliv akceptovatelný s tím, že pozitivní vlivy jednoznačně převažují.

Kapitola 13 představuje toto netechnické shrnutí obsahu Vyhodnocení.

Kapitola 14 Vyhodnocení obsahuje vypořádání vyjádření obdržných ke koncepci.

Kapitola 15 Vyhodnocení obsahuje závěry a doporučení včetně návrhu souhlasného stanoviska a podmínek, které jsou zaměřeny na eliminaci a snížení vlivů na DP životní prostředí.

## **14. Souhrnné vypořádání požadavků stanovených závěrem zjišťovacího řízení a vyjádření obdržných ke koncepci z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví**

Zpracovateli Vyhodnocení byla prostřednictvím příslušného úřadu, Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, předána vyjádření obdržná k Oznámení ve smyslu § 10c, odstavec 3 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Vypořádání připomínek veřejnosti a způsob zohlednění závěru zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí jsou uvedeny v příloze 3 a 4 tohoto dokumentu.



## 15. Závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska ke koncepci

Na základě předloženého vyhodnocení vlivů Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 na životní prostředí a veřejné zdraví lze konstatovat, že nebyly identifikovány žádné významnější negativní vlivy této koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, které by znemožňovaly její schválení. To se týká jak celkového vyhodnocení koncepce, tak i vyhodnocení jednotlivých cílů a typových opatření. Byly identifikovány potenciálně mírně negativní vlivy, respektive potenciální rizika, u kterých byla navržena doporučení k jejich předcházení, vyloučení či snížení.

Na základě všech výše uvedených skutečností je možno konstatovat, že předložená „Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“

**nebude mít významně negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.**

Současně bylo v rámci samostatného posouzení vlivů na lokality soustavy Natura 2000, konstatováno, že:

- předložená koncepce ani jednotlivé cíle a typová opatření v ní uvedená nebudou mít významně negativní vliv na celistvost a předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí v rámci soustavy Natura 2000.

Na základě všech informací výše uvedených doporučujeme vydat následující stanovisko:

Ministerstvo životního prostředí  
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10

V Praze, dne: ..... 2020

Č.j.: .....

### STANOVISKO K NÁVRHU KONCEPCE

#### **Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050**

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Předkladatel koncepce: Ministerstvo dopravy

Zpracovatel koncepce: MD ČR

Zpracovatel vyhodnocení: Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.

Autorizovaná osoba oprávněná zpracovávat dokumentace a posudky podle § 19 zákona číslo 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, respektive je držitelem autorizace ke zpracování dokumentace a posudku:

osvědčení odborné způsobilosti č.j.10606/ENV/06

prodloužení autorizace č.j. 34743/ENV/10

prodloužení autorizace č.j. 15711/ENV/15

prodloužení autorizace č.j. MZP/2020/710/3888

Mgr. Martina Fialová, Ph.D.

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. 77466/ENV/10-2360/630/10 ze dne 9. 9. 2010 (prodloužení č. j. 52174/ENV/15/2452/630/15 ze dne 3. 8. 2015)

Mgr. Robert Polák

Držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví MZd, poř. č. osvědčení 3/2015

Průběh posuzování:

Oznámení koncepce ve smyslu § 10c) zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, bylo příslušnému úřadu, Ministerstvu životního prostředí, předloženo předkladatelem koncepce. Oznámení bylo v souladu s požadavkem odstavce 2, § 10c) citovaného zákona příslušným úřadem zasláno dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům. Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 3.6.2020.

Na základě vyjádření, doručených k Oznámení, byl příslušným úřadem vydán 8.7.2020 Závěr zjišťovacího řízení, který mimo jiné stanovil obsah a rozsah Vyhodnocení nejen v rozsahu základních zákonných požadavků, daných § 2 a 10b) a přílohou č. 9 zákona, ale také nad tento rámec, se zaměřením na aspekty plynoucí ze zjišťovacího řízení. V souladu s požadavky zákona byl tento dokument zveřejněn.

Ministerstvo životního prostředí (MŽP), odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, oddělení SEA, obdrželo vyjádření celkem od 23 subjektů, přičemž 5 vyjádření bylo bez připomínek. Vyjádření týkající se obsahu a rozsahu posouzení (vyhodnocení) byla využita jako podklad pro vydání závěru zjišťovacího řízení.

Na podkladě oznámení koncepce a vyjádření k němu obdržených provedlo Ministerstvo životního prostředí podle kritérií uvedených v příloze č. 8 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) zjišťovací řízení ve smyslu § 10d výše uvedeného zákona s následujícím závěrem:

„Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“ je koncepcí naplňující dikci ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) 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, a proto bude předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí.“

Závěr zjišťovacího řízení také stanovil obsah a rozsah Vyhodnocení nejen v rozsahu základních zákonných požadavků, daných §§ 2 a 10b) a přílohou č. 9 zákona, ale také nad tento rámec, se zaměřením na aspekty plynoucí ze zjišťovacího řízení. V souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb. byl tento dokument zveřejněn.

Dne ..... 2020 byl příslušnému úřadu předložen návrh koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“ (dále také koncepce), včetně Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, ve smyslu § 10f) citovaného zákona.

Návrh koncepce včetně vyhodnocení SEA byl dne ..... 2020 zveřejněn podle § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Stručný popis koncepce:

### **Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050**

Strategický dokument Dopravní politika České republiky pro léta 2010 – 2027 s výhledem do roku 2050 (dále také „DP“) navazuje na dosud platnou státní Dopravní politiku České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050. V roce 2017 proběhlo její vyhodnocení a toto vyhodnocení je jedním z důležitých podkladů pro přípravu nové navazující DP. DP se dělí na návrhovou část a implementační část. Součástí návrhové části jsou následující tři strategické cíle, které obsahují několik cílů specifických:

- Udržitelná mobilita – Ovlivňování mobility; Multimodální přístup; Optimalizace jednotlivých druhů dopravy,
- Územní soudržnost –Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou; Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí; Doprava v metropolích a aglomeracích, Plány udržitelné městské mobility; Doprava ve venkovském prostoru; Doprava v periferních oblastech; Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch; Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě; Zajištění kvalifikované síly v dopravě,
- Společnost 4.0 v dopravě – vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0 – Telematika v dopravě; Autonomní řízení ve všech druzích dopravy; Podpora rozvoje výzkumu, vývoje a inovací v dopravě; Kosmické aktivity, Prostorová data a informace v dopravě.

DP je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava, Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Vzhledem k šíři problematiky nemohou být řešení navržena do všech podrobností. To je úkolem navazujících strategických dokumentů k DP (na bázi „akčních plánů“), které rozpracovávají jednotlivé oblasti řešené v DP. DP určuje gesční odpovědnost a orientační termíny pro plnění jednotlivých opatření, způsob financování (nejedná-li se vyloženě o opatření organizačního charakteru) je rovněž navrženo jen rámcově a je rozpracováno v návazných strategických dokumentech.

DP navazuje na hlavní průřezové cíle České republiky, Evropské unie a OSN a na scénáře a SWOT analýzu její analytické části. Víze dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém

bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím.

Stručný popis vyhodnocení:

Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí bylo provedeno v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a zpracováno v rozsahu přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb. a v souladu s požadavky Závěru zjišťovacího řízení.

Pro posouzení byla využita metoda referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, vytvořených na základě platných strategických dokumentů na mezinárodní a národní úrovni, a to především porovnáváním možného vlivu cílů a opatření koncepce se stanovenými referenčními cíli ochrany životního prostředí a veřejného zdraví a dále s možnými vlivy na jednotlivé složky životního prostředí. Hodnocen byl rovněž rozsah vlivu, spolupůsobení a časový horizont působení.

Závěry vyhodnocení:

Na základě návrhu koncepce, oznámení koncepce, závěru zjišťovacího řízení, vyhodnocení koncepce podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, vyjádření dotčených územně samosprávných celků, dotčených orgánů a veřejnosti, a veřejného projednání

## **v y d á v á**

Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 21 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, vydává

### **souhlasné stanovisko**

k návrhu koncepce

#### **Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050**

Souhlasné stanovisko k návrhu Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 se vydává současně s těmito požadavky a doporučeními.

#### **A. Podmínky souhlasného stanoviska**

1. Při výběru projektů pro realizaci navazujících koncepcí zohlednit problematiku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, a to zpracováním environmentálních kritérií podle kapitoly 11 Vyhodnocení SEA do celkového systému hodnocení a výběru projektů.
2. V navazujících fázích jejich přípravy budou projekty a záměry podrobeny hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA), pokud tak stanoví zákon č.100/2001 Sb. v platném znění, naturovému hodnocení, biologickému hodnocení dle §67 zákona č.114/1192 sb..
3. Zabezpečit stávající legislativně danou ochranu obyvatel proti dopravnímu hluku a zhoršené kvalitě ovzduší (vyjádřené překročeními imisními limity) jako nezbytnou podmínku pro

- projekty. Ve fázi zpracování záměrů vyhodnotit vlivy související s provozem a výstavbou na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci.
4. Významné dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření.
  5. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod.
  6. 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, křížení prvků ÚSES.
  7. Podél dopravních komunikací navrhovat, realizovat a odborně udržovat doprovodnou zeleň.
  8. Řešit možné omezení dopravy v ekologicky citlivých oblastech.
  9. Dopravní stavby vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.
  10. Při realizaci, rekonstrukci, optimalizaci a modernizaci dopravních staveb v lokalitách mimo zastavěná území obcí v maximální možné míře respektovat doporučení orgánů ochrany životního prostředí se snahou o minimální zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů.
  11. Při realizaci logistických center či přepravních terminálů vytvářet podmínky vedoucí k přednostnímu umístění těchto staveb do stávajících brownfields a urbanizovaných území před jejich výstavbou ve volné krajině.
  12. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
  13. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně).
  14. Pro využití elektromobilů aplikovat principy cirkulární ekonomiky.
  15. Podporovat využívání hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy, podporovat bezpečnou cyklistickou a pěší dopravu. Kromě zvýšení konkurenceschopnosti hromadné, cyklistické a pěší dopravy zlepšováním podmínek pro jejich využívání (komfort, telematika, záchytná parkoviště a další), zvážit restrikcí individuální automobilové dopravy prostřednictvím vytváření nízkoemisních zón, progresivních cen parkování a podobně.
  16. Řešit strategické cíle v souvislosti s kulturními hodnotami daného prostředí, jeho specifik v návaznosti na ochranu krajiny z titulu implementace evropské Úmluvy o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví a Úmluvy o ochraně architektonického dědictví Evropy.
  17. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy.

**B: Podmínky stanoviska z hlediska vlivů na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000:**

18. Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000.
19. Při projektování liniových dopravních staveb navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území.
20. Při řešení problematiky splavnosti a spolehlivosti vodních cest vždy pracovat s kumulativními vlivy dílčích navržených opatření.
21. Při návrhu zabezpečování železničních přejezdů na území EVL a PO dávat přednost jiným typům zabezpečení před budováním mimoúrovňových křížení.

Toto stanovisko není Rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů. Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Datum vydání stanoviska:

Otisk razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis ověřeného zástupce příslušného úřadu:

.....

## Podklady

- Anonymus (2007): Metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Věstník MŽP.
- Anonymus (2013): Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 331/2010/EU. Úřední věstník Evropské unie. Svazek 56.
- AOPK (2010): Ochrana průchodnosti krajiny pro velké savce.
- AOPK (2010b): Ochrana průchodnosti krajiny pro velké savce. Mapová příloha.
- AOPK (2015): Celková koncepce pro řešení ochrany fauny terestrických ekosystémů v ČR před fragmentací krajiny.
- AOPK (2019): Záchranné programy.
- CENIA (2017): Zpráva o životním prostředí České republiky 2016.
- CENIA (2018): Zpráva o životním prostředí České republiky 2017.
- CENIA (2018b): Statistická ročenka životního prostředí České republiky 2017.
- CENIA (2020a): <https://issar.cenia.cz/cr/doprava/hlukova-zatez-obyvatelstva/>
- CENIA (2020b): [https://issar.cenia.cz/wp-content/uploads/2020/07/Souhrnna\\_2018\\_Doprava.pdf](https://issar.cenia.cz/wp-content/uploads/2020/07/Souhrnna_2018_Doprava.pdf)
- Česká republika. Vláda (2015): Nařízení vlády o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech. Sbírka zákonů. Částka 166.
- Česko v datech, 2020: Turistické a cykloturistické trasy v Česku.  
<https://www.ceskovdatech.cz/clanek/68-ved-me-dal-cesto-ma-turisticke-a-cykloturisticke-trasy-v-cesku/>
- ČHMÚ (2014): Povodně v České republice v červnu 2013.
- ČHMÚ (2018): Znečištění ovzduší na území České republiky. Grafická ročenka 2017.
- ČHMÚ (2018b): Předběžné zhodnocení Kvalita ovzduší a rozptylové podmínky na území ČR ROK 2017.
- ČHMÚ (2018c): Suché období 2014–2017 vyhodnocení, dopady a opatření.
- ČHMÚ (2019): EMIS – Emisní bilance České republiky.
- ČHMÚ (2019b): Sucho 2014-2018. Sborník abstraktů.
- ČHMÚ (2018d): Tabele ročenka 2018.
- ČSÚ, 2018a: Pracovní neschopnost pro nemoc a úraz v České republice - za rok 2017.  
<https://www.czso.cz/csu/czso/pracovni-neschopnost-pro-nemoc-a-uraz-v-ceske-republice-za-rok-2017>
- ČSÚ, 2018b: Průměrný Čech trpí mírnou nadváhou. <https://www.czso.cz/csu/czso/prumerny-cech-trpi-mirnou-nadvahou>
- ČSÚ, 2018c: Spotřeba alkoholických nápojů na 1 obyvatele v České republice.  
[https://www.czso.cz/csu/czso/cr\\_od\\_roku\\_1989\\_alkohol](https://www.czso.cz/csu/czso/cr_od_roku_1989_alkohol)
- ČSÚ, 2019a: Pracovní neschopnost pro nemoc a úraz v České republice - za rok 2018.  
<https://www.czso.cz/csu/czso/pracovni-neschopnost-pro-nemoc-a-uraz-v-ceske-republice-za-rok-2018>
- ČSÚ, 2019b: Statistika sportu: Základní ukazatele 2017.  
<https://www.czso.cz/documents/10180/114421924/09001619.pdf/0114884a-7786-4955-86f9-20af562063a4?version=1.3>
- ČSÚ, 2020a: Veřejná databáze. <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky>

- ČSÚ, 2020b: Zemřelí podle seznamu příčin smrti, pohlaví a věku v ČR, v krajích a okresech - 2009 až 2018. <https://www.czso.cz/csu/czso/ceska-republika-podle-pohlavi-a-veku-2008-2017-b1c67xq334>
- ČSÚ, 2020c: Pracovní neschopnost pro nemoc a úraz v České republice - za rok 2019. <https://www.czso.cz/csu/czso/pracovni-neschopnost-pro-nemoc-a-uraz-v-ceske-republike-za-rok-2019>
- ČSÚ, 2020d: Vodovody, kanalizace a vodní toky - 2019. <https://www.czso.cz/csu/czso/vodovody-kanalizace-a-vodni-toky-2019>
- ČSÚ, 2020e: Česko v číslech - 2019. <https://www.czso.cz/csu/czso/ceska-republika-v-cislech-2019>
- ČSÚ, 2020f: Zaměstnanost a nezaměstnanost podle výsledků VŠPS - roční průměry - 2019. <https://www.czso.cz/csu/czso/zamestnanost-a-nezamestnanost-podle-vysledku-vsps-rocni-prumery-2019>
- ČSÚ, 2020g: Statistická ročenka České republiky - 2019. <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-ceske-republiky-2019>
- ČSÚ, 2020h: Zaměstnanost a nezaměstnanost podle výsledků VŠPS - roční průměry - 2018. <https://www.czso.cz/csu/czso/zamestnanost-a-nezamestnanost-podle-vysledku-vsps-rocni-prumery-2018>
- eAGRI (2019): Půda – Degradace půd.
- Dostál et al. (2017): Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území. In Ekotoxa (2018).
- Chvojková E. et al. (2011): Příručka k hodnocení významnosti vlivů na předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000. MŽP, Praha.
- MD, 2013: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013 – 2020. [https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb\\_a1.pdf](https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a1.pdf)
- MZ ČR (2014): Zpráva o zdraví obyvatel České republiky. [http://www.szu.cz/uploads/documents/czsp/aktuality/Cesi\\_ziji\\_dele\\_ale\\_trapi\\_je\\_civilizacni\\_nemoci/Zprava\\_o\\_zdravi\\_obyvatel\\_CR.pdf](http://www.szu.cz/uploads/documents/czsp/aktuality/Cesi_ziji_dele_ale_trapi_je_civilizacni_nemoci/Zprava_o_zdravi_obyvatel_CR.pdf)
- MZČR, 2020: Zdraví 2020. [https://www.mzcr.cz/wp-content/uploads/wepub/8690/20840/Zdrav%C3%AD%202020\\_N%C3%A1rodn%C3%AD%20strategie%20ochrany%20a%20podpory%20zdrav%C3%AD%20a%20prevence%20nemoc%C3%AD....pdf](https://www.mzcr.cz/wp-content/uploads/wepub/8690/20840/Zdrav%C3%AD%202020_N%C3%A1rodn%C3%AD%20strategie%20ochrany%20a%20podpory%20zdrav%C3%AD%20a%20prevence%20nemoc%C3%AD....pdf)
- MZe (2014): Zpráva o stavu vodního hospodářství České republiky v roce 2014.
- MZe (2016): Zpráva o stavu vodního hospodářství České republiky v roce 2014.
- MZe (2017): Zpráva o stavu lesa a lesního hospodářství České republiky v roce 2017.
- MŽP (2015): Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR.
- MŽP (2018): Kotlíkové dotace.
- MŽP (2019b): Metodický podklad pro zpracování plánů územního systému ekologické stability v rámci
- PČR, 2020: Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2019. <https://www.policie.cz/soubor/rocenka-nehodovosti-2019-pdf.aspx>
- PO4 OPŽP 2014-2020 (aktivity 4.1.1 a 4.3.2).
- SZÚ, 2016: Studie zdraví dětí 2016. <http://www.szu.cz/publikace/zdravi-deti>
- SZÚ, 2018: Výskyt nadváhy a obezity. [http://www.szu.cz/uploads/documents/chzp/info\\_listy/Vyskyt\\_nadvahy\\_a\\_obezity\\_2018.pdf](http://www.szu.cz/uploads/documents/chzp/info_listy/Vyskyt_nadvahy_a_obezity_2018.pdf)



SZÚ, 2019: Užívání tabáku a alkoholu v ČR 2018.

[http://www.szu.cz/uploads/documents/szu/aktual/uzivani\\_tabaku\\_alkoholu\\_cr\\_2018.pdf](http://www.szu.cz/uploads/documents/szu/aktual/uzivani_tabaku_alkoholu_cr_2018.pdf)

SZÚ, 2020a: Výsledky systému monitorování zdravotního stavu obyvatelstva ČR ve vztahu k životnímu prostředí 2019.

[http://www.szu.cz/uploads/documents/chzp/odborne\\_zpravy/mzso\\_2019.pdf](http://www.szu.cz/uploads/documents/chzp/odborne_zpravy/mzso_2019.pdf)

SZÚ, 2020b: Ovzduší a zdraví. <http://www.szu.cz/tema/zivotni-prostredi/ovzdusi-a-zdravi>

TA ČR (2018): Cirkulární Česko.

TU-VŠB (2019): Základy regionální geologie České republiky.

ÚZIS, 2020a: Zdravotnická ročenka České republiky 2018.

<https://www.uzis.cz/index.php?pg=vystupy--knihovna&id=275>

ÚZIS, 2020b: Lázeňská péče 2018. <https://www.uzis.cz/index.php?pg=vystupy--statistika-zdravotnich-sluzeb--lazenska-pece>

Volaufová, L. (2008): Kvalita povrchových vod v České republice. Splníme podmínky evropské směrnice?

VÚMOP (2013): Nabídka mapových a datových produktů – Ohroženost větrnou erozí.

VÚV TGM (2018): Činnosti k podpoře výkonu státní správy v problematice sucho v roce 2017.

Ochranná pásma vodních zdrojů – závěrečná zpráva.

### **Internetové stránky**

<http://www.sekm.cz/> (SEKM, 2019)

<https://heis.vuv.cz/> (HEIS VÚV, 2019)

<https://www.krnep.cz/> (KRNAP, 2019)

<http://www.povis.cz/html/> (POVIS, 2019)

<http://www.ochranaprirody.cz/> (AOPK, 2019b)

<http://mokrady.ochranaprirody.cz/> (AOKP ČR, 2019c)

<http://invaznidruhy.nature.cz/> (AOPK, 2019d)

<https://www.mzp.cz/> (MŽP, 2019)

<https://arnika.org/> (Arnika, 2019)

<http://www.cistenebe.cz/> (Čisté nebe, 2019)

<http://www.npsumava.cz/> (Šumava, 2019)

<https://drusop.nature.cz/portal/> (ÚSOP, 2019)

<http://www.npcs.cz> (NP ČŠ, 2019)

<https://www.nppodyji.cz/> (NP Podyjí, 2019)

<https://www.veronica.cz/> (Veronika, 2019)

<http://www.nature.cz/natura2000-design3/hp.php> (Natura 2000, 2019)

<https://incien.org/> (INCIEN, 2019)

<https://www.opravmecesko.cz/> (Opravme Česko, 2019)

<http://www.unesco-czech.cz/> (UNESCO, 2019)

<https://isoh.mzp.cz/visoh> (VISOH, 2019)

<https://issar.cenia.cz/prehled-klicovych-indikatoru-podle-hlavnich-temat/> (ISSAR, 2019)

<http://www.mzcr.cz> (MZ ČR, 2019)

<https://www.mezistromy.cz> (Mezistromy, 2018)

<http://www.szu.cz> (SZÚ, 2019)

<https://www.npu.cz/cs> (NPÚ, 2018)

<https://www.dotaceeu.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/KOHEZNI-POLITIKA-PO-ROCE-2020/s>

## Seznam zkratek

ACRI-	Asociace podniků českého železničního průmyslu
AGR	Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem
AGC	Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích
AGN	Dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu
AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované přepravy a souvisejících objektech
AOT40	accumulated exposure over a 40 ppb
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
BIM	Building Information Modeling
BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
B+R	Bike and Ride
BSK <sub>5</sub>	biochemická spotřeba kyslíku
CBA	cost benefit analýza
CEF	Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)
CENIA	česká informační agentura životního prostředí
C-ITS	kooperativní inteligentní dopravní systémy
DDT	1,1,1-trichlor-2,2-bis(4-chlorfenyl)ethan
DG Move	Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu
DI	Dopravní infrastruktura
DMK	dálkové migrační koridory
DSP	dokumentace pro stavební povolení
EIA	Vyhodnocení vlivů na životní prostředí
EK	Evropská komise
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
ERTMS	Evropský systém řízení železniční dopravy.
ESA	Evropská kosmická agentura ( <i>European Space Agency</i> )
ESDP	European Spatial Development Planning
ETCS (European Train Control System)	evropský vlakový zabezpečovací systém
EU (COM)	European Commission
EVL	evropsky významná lokalita
FIDIC	Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils
GNSS	Globální družicový polohový systém (Global Navigation Satellite System)
GPS	Globální družicový polohový systém (Global Positioning System)
HDP	Hrubý domácí produkt
HPJ	hlavní půdní jednotka
HV	Hospodářský výbor
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
CHSK <sub>Cr</sub>	chemická spotřeba kyslíku
IAD	Individuální automobilová doprava
ICT	Information and Communication Technologies

IDS	Integrovaný dopravní systém
ISKO	Informačního systému kvality ovzduší
ITS	Inteligentní dopravní systémy
JIT	Just in Time – doručení dodávky „přesně včas“
JSDI	Jednotný systém dopravních informací
KD	kombinovaná doprava
K+R	Kiss and Ride
MD ČR	Ministerstvo dopravy ČR
MHD	Městská hromadná doprava
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV	Ministerstvo vnitra
MZe	Ministerstvo zemědělství
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
N	dlouhodobý normál teploty vzduchu 1981-2010
NAIADES	Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu
NEL	Nepolární extrahovatelné látky
NOx	Oxidy dusíku
NPP	národní přírodní památky
NPR	národní přírodní rezervace
NRBC	nadregionální biocentrum
NRBK	nadregionální biokoridor
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
NUTS	nomenklatura územních statistických jednotek
O	odchylka od normálu
OPVZ	ochranné pásmo vodního zdroje
OSN	Organizace spojených národů
PAH	polycyklické aromatické uhlovodíky
PLO	přírodní lesní oblasti
PM	poletavé částice
PO	ptačí oblasti
POZE	Podporované zdroje energie
PP	přírodní památka
PPP	Partnerství veřejného a soukromého sektoru (Public Private Partnership)
PR	přírodní rezervace
P+R	Park and Ride
PSP ČR	Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR
PUMM	plán udržitelné městské mobility
PUPFL	pozemky plnící funkci lesa
RBC	regionální biocentrum
RFID	Radiofrekvenční identifikace
Rychlé spojení	Pojem „Rychlá spojení“ pro vysokorychlostní železnici začalo Ministerstvo dopravy (MD) používat někdy kolem roku 2011. Dle MD Rychlá spojení (RS) lépe vystihují potřebu zajištění rychlého a

	kvalitního spojení mezi velkými městy v ČR, případně jejich napojení na významná sídla v zahraničí.
S	úhrn srážek mm
SAS	Státní archeologický seznam
SEA	Strategic Environmental Assessment
SEK	Státní energetická koncepce
SEKM	Systém evidence kontaminovaných míst
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SFŽP	Státní fond životního prostředí
SHM	Strategické hlukové mapování
SMWA	Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
	S = Strengths (Silné stránky), W = Weaknesses (Slabé stránky), O = Opportunities (Příležitosti), T = Threats (Hrozby).
SWOT	
STK	Státní technická kontrola
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
T	teplota vzduchu °C
TA	Transport Assessment
TEN-T	Trans-European Transport Networks
TIA	Transport Impact Assessment
TSI	Technická specifikace pro interoperabilitu
TZL	Tuhé znečišťující látky
ÚAN	Území s archeologickými nálezy
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
ÚSES	územní systém ekologické stability
VaVaI	Informační systém výzkumu, vývoje a inovací
VB	výpravní budova
VHD	veřejná hromadná doprava
VOC	Těkavá organická látka (VOC – volatile organic compound)
VKP	významný krajinný prvek
VRT	vysokorychlostní trať
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZOP	základní obchodní podmínky
ZOV	zásady organizace výstavby
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje

- Příloha 1**      **Posouzení vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění**
- Příloha 2**      **Hodnocení opatření Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 - 2027 na veřejné zdraví**
- Příloha 3**      **Vypořádání požadavků stanovených závěrem zjišťovacího řízení**
- Příloha 4**      **Vypořádání vyjádření obdržených ke koncepci z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví**

Posouzení vlivu koncepce na lokality soustavy Natura  
2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně  
přírody a krajiny v platném znění

**Dopravní politika České republiky pro  
období 2021 – 2027 s výhledem do roku  
2050**

Martina Fialová

říjen 2020

**Objednatel:**

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

**Zpracovatel:**

EXprojekt s.r.o.  
Heršpická 758/13  
619 00 Brno

Mgr. Martina Fialová, Ph.D.

- *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.*

*77466/ENV/10-2360/630/10 ze dne 9. 9. 2010 (prodloužení č. j. 52174/ENV/15/2452/630/15 ze dne 3. 8. 2015)*

-- *autorizovaná osoba ke zpracování biologického hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění – rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j.*

*75966/ENV/10, 4901/610/10 ze dne 7. 10. 2010 (prodloužení č. j. 13802/ENV/15/850/610/15 ze dne 5. 8. 2015), platnost autorizace do 7. 10. 2020*

- *absolventka programu Posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (České vysoké učení technické v Praze, NO-2012-10-04, ze dne 16. 5. 2012)*

- *autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení dle § 19 zákona č.*

*100/2001 Sb., v platném znění – rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j. MZP/2019/710/1437 ze dne 3. 5. 2019*



*Fialová*

Říjen 2020

Mgr. Martina Fialová, Ph.D.

**Obsah:**

<b>1. ÚVOD</b> .....	<b>3</b>
<b>2. ÚDAJE O KONCEPCI</b> .....	<b>6</b>
2.1 NÁZEV KONCEPCE .....	6
2.2 ÚDAJE O PŘEDKLADATELI KONCEPCE .....	6
2.3 ROZSAH A OBSAHOVÉ ZAMĚŘENÍ KONCEPCE .....	6
2.4 HLAVNÍ CÍLE KONCEPCE .....	7
2.5 ZÁKLADNÍ ETAPY ŘEŠENÍ A PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN SCHVÁLENÍ A DOKONČENÍ UPLATŇOVÁNÍ KONCEPCE .....	19
2.6 PŘEHLED NAVRŽENÝCH VARIANT ŘEŠENÍ KONCEPCE A HLAVNÍCH DŮVODŮ PRO JEJICH VÝBĚR .....	20
2.7 KOPIE STANOVISKA ORGÁNU OCHRANY PŘÍRODY PODLE § 45I ODS. 1 ZÁKONA, KTERÝM NEBYL VYLOUČEN VÝZNAMNÝ VLIV KONCEPCE .....	20
<b>3. ZHODNOCENÍ DOSTATEČNOSTI PODKLADŮ PRO POSOUZENÍ VLIVU KONCEPCE A JEJÍCH JEDNOTLIVÝCH VARIANT A VÝČET POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>20</b>
<b>4. IDENTIFIKACE A CHARAKTERISTIKA LOKALIT SOUSTAVY NATURA 2000 PRAVDĚPODOBNĚ OVLIVNĚNÝCH KONCEPCÍ, VČ. LOKALIT NA ÚZEMÍ CIZÍHO STÁTU A VČ. ZDŮVODNĚNÍ ZPŮSOBU JEJICH VÝBĚRU .....</b>	<b>20</b>
<b>5. IDENTIFIKACE A CHARAKTERISTIKA PŘEDMĚTŮ OCHRANY LOKALIT SOUSTAVY NATURA 2000 PRAVDĚPODOBNĚ OVLIVNĚNÝCH KONCEPCÍ SE ZAMĚŘENÍM NA SOUČASNÝ STAV V ÚZEMÍ A CÍLE JEHO OCHRANY, VČ. ZDŮVODNĚNÍ ZPŮSOBU VÝBĚRU .....</b>	<b>24</b>
<b>6. VÝSLEDKY PŘÍPADNÉ NÁVŠTĚVY A TERÉNNÍCH ŠETŘENÍ .....</b>	<b>24</b>
<b>7. ÚDAJE O PROVEDENÝCH KONZULTACÍCH S ODBORNÝMI OSOBAMI .....</b>	<b>24</b>
<b>8. IDENTIFIKACE A POPIS OČEKÁVANÝCH VLIVŮ KONCEPCE, VČ. VLIVŮ PŘESHRANIČNÍCH .....</b>	<b>24</b>
<b>9. VYHODNOCENÍ OČEKÁVANÝCH VLIVŮ KONCEPCE, RESP. JEJÍCH JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ Z HLEDISKA JEJICH ROZSAHU A VÝZNAMNOSTI, VČ. VLIVŮ KUMULATIVNÍCH, SYNERGICKÝCH A VLIVŮ SPOLUPŮSOBÍCH FAKTORŮ .....</b>	<b>25</b>
<b>10. POŘADÍ VARIANT ŘEŠENÍ KONCEPCE .....</b>	<b>52</b>
<b>11. PROVEDITELNÁ OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ NEBO SNÍŽENÍ OČEKÁVANÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ KONCEPCE, VČ. ODŮVODNĚNÍ JEJICH STANOVENÍ .....</b>	<b>52</b>
<b>12. POROVNÁNÍ MÍRY VLIVU KONCEPCE BEZ PROVEDENÍ OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ NEBO SNÍŽENÍ OČEKÁVANÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ KONCEPCE S MÍROU VLIVU ZÁMĚRU V PŘÍPADĚ JEJICH PROVEDENÍ .....</b>	<b>53</b>
<b>13. ZÁVĚR POSOUZENÍ Z HLEDISKA VÝZNAMNOSTI VLIVU KONCEPCE .....</b>	<b>53</b>
<b>14. RÁMCOVÉ ZHODNOCENÍ MOŽNOSTÍ PŘÍPADNÝCH KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ, JE-LI VLIV KONCEPCE HODNOCEN JAKO VÝZNAMNĚ NEGATIVNÍ .....</b>	<b>53</b>
<b>15. LITERATURA .....</b>	<b>54</b>



## 1. ÚVOD

Plánovanou koncepcí, která je dále hodnocena ve vztahu k možnému vlivu na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí podle § 45i, návrh dopravní politiky České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050.

Předkládané posouzení je součástí vyhodnocení vlivů posuzované koncepce na životní prostředí. Ke zmíněné koncepci se vyjádřilo celkově 30 orgánů ochrany přírody, z nichž 9 nevyloučilo možný významný vliv koncepce na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality či ptačí oblasti.

**Tab. 1: Přehled vyjádření dotčených orgánů ochrany přírody**

Orgán ochrany přírody	Číslo jednací	Datum	Možný významný vliv	Odůvodnění
MŽP, OVSS I	MZP/2020/500/791	06.05.2020	ano	rozvoj dopravní sítě, cyklostezky, terminály (EVL Červené dolíky, EVL Milovice - Mladá, EVL Prokopské údolí, EVL Pěnovce u rybníka Lutovnik, EVL Ostrov u Jedoměřic, PO Křivoklátsko
MŽP, OVSS II	MZP/2020/510/468	20.04.2020	ne	nejsou navrženy konkrétní záměry
MŽP, OVSS III	MZP/2020/520/510510	05.04.2020	ne	bez vlivu na EVL CZ0323167 a CZ033169
MŽP, OVSS IV	MZP/2020/530/579	20.05.2020	ano	obecnost
MŽP, OVSS V	MZP/2020/540/260	23.04.2020	ano	obecnost (EVL Ralsko, EVL Horní Ploučnice), předběžná opatrnost
MŽP, OVSS VI	MZP/2020/550/487	23.04.2020	ne	strategický dokument
MŽP, OVSS VII	MZP/2020/560/659	16.04.2020	ne	obecnost
MŽP, OVSS VIII	MZP/2020/570/817	22.05.2020	ano	obecnost (EVL a PO Libavá, EVL Velká Střelná - štolý
MŽP, OVSS IX	MZP/2020/580/423	13.05.2020	ne	nejsou navrženy konkrétní stavby
Kraj Královéhradecký	KUKHK-12955/ZP/2020	15.04.2020	ne	konceptní materiál
Kraj Plzeňský	PK-ŽP/8434/20	09.04.2020	ne	bez konkrétních opatření
Kraj Ústecký	KUUK/082310/2020	18.05.2020	ne	obecnost, nejsou navržena konkrétně lokalizovaná opatření
Kraj Jihomoravský	JMK 62123/2020	09.04.2020	ne	obecnost, bez konkrétní lokalizace a plošného rozsahu záměrů
Kraj Moravskoslezský	MSK 46929/2020	29.04.2020	ne	obecnost, neobsahuje konkrétní projekty
Kraj Karlovarský	KK/1881/ZZ20	27.04.2020	ne	organizační a administrativní charakter, chybí lokaliace

Orgán ochrany přírody	Číslo jednací	Datum	Možný významný vliv	Odůvodnění
Kraj Liberecký	KULK 29475/2020	20.04.2020	ne	obecnost, neobsahuje konkrétní projekty
Kraj Pardubický	30034/2020/OŽPZ/Pe	20.04.2020	ne	obecnost
Kraj Vysočina	KUJI 42739/2020	04.05.2020	ano	obecnost, cíle 1.2; 1.3
Kraj Zlínský	KUZL 25720/2020	28.04.2020	ne	obecnost
Kraj Olomoucký	KUOK 51261/2020	04.05.2020	ano	obecnost, fragmentace
Kraj Středočeský	054188/2020/KUSK	11.05.2020	ne	obecnost, strategická povaha dokumentu
Kraj Jihočeský	KUJCK 52134/2020	17.04.2020	ano	cíl 1.3.1; 1.3.3, plošné působení koncepce, fragmentace
Hlavní město Praha	MHMP 570353/2020	20.04.2020	ne	obecnost
UUVU Boletice	MO 110132/2020-1518	16.04.2020	ne	situování mimo území vojenského újezdu
UUVU Libavá	MO 109138/2020-1484	14.04.2020	ne	území se zvláštním režimem
UUVU Hradiště	MO 111773/2020-1513	17.04.2020	ne	území se zvláštním režimem
UUVU Březina	MO 116230/220-1493	22.04.2020	ne	území se zvláštním režimem, bez EVL a PO
NP Podyjí	NPP 0527/2020	16.04.2020	ne	nejsou navrženy konkrétní záměry
NP Šumava			-	
NP České Švýcarsko	SNPCS 02873/2020-2	7.5.2020	ano	EVL Labské údolí, EVL Porta Bohemica, EVL České Švýcarsko, EVL Horní Kamenice – vztah ke koncepci vodní dopravy, PS Děčín, 1.1.4, 1.1.5, zvýšení provozu, kumulace opatření
NP Krkonoše	KRNAP 03458/2020	11.05.2020	ano	1.3.1.6; 1.3.4.50; 1.3.4.51, 1.3.4.53; 1.3.4.30; 1.3.3, podpora cyklodopravy, zkapacitňování silnic I. třídy
AOPK ČR	05659/SOPK/20	06.05.2020	ano	průplavní spojení Dunaj - Odra, infrastruktura vnitrozemských vodních cest, vysoká koncentrace dopravních cest ve vybraných územích (silnice, dálnice, VRT)
RP SCHKO Slavkovský les				viz celkové vyjádření AOPK ČR
RP SCHKO Český les				viz celkové vyjádření AOPK ČR
RP SCHKO České Středohoří				viz celkové vyjádření AOPK ČR
RP Střední Čechy				viz celkové vyjádření AOPK ČR
RP Jižní Čechy				viz celkové vyjádření AOPK ČR
RP Liberecko				viz celkové vyjádření AOPK ČR

Orgán ochrany přírody	Číslo jednací	Datum	Možný významný vliv	Odůvodnění
RP SCHKO Kokořínsko - Máchův kraj				viz celkové vyjádření AOPK ČR
RP Východní Čechy				viz celkové vyjádření AOPK ČR
RP SCHKO Žďárské vrchy				viz celkové vyjádření AOPK ČR
RP Olomoucko				viz celkové vyjádření AOPK ČR
RP Jižní Morava				viz celkové vyjádření AOPK ČR
RP SCHKO Poodří				viz celkové vyjádření AOPK ČR
RP SCHKO Beskydy				viz celkové vyjádření AOPK ČR
RP SCHKO Bílé Karpaty				viz celkové vyjádření AOPK ČR

Jako nejčastější důvody pro nevyjádření možného významného vlivu na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL/PO, ať už samostatně či ve spojení s dalšími koncepcemi a záměry, byla udávána přílišná obecnost dokumentu, fragmentace způsobená dopravními stavbami, dále rozvoj cyklo dopravy a zkapacitňování silnic. AOPK ČR pak upozorňuje na problematiku vodní dopravy, vysoké koncentrace dopravních cest ve vybraných územích, trasování připravovaných dálnic a vysokorychlostních železnic.

Ve vyjádřeních, ve kterých byl vyloučen možný negativní vliv koncepce na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality či ptačí oblasti, je udáváno, že koncepce nemá ve své obecné podobě potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy, protože neobsahuje konkrétní lokalizaci, objem finančních prostředků ani plošný rozsah záměrů. Tento vliv však nelze vyloučit u konkrétních záměrů, které budou muset být posouzeny samostatně.

Cílem naturového hodnocení je zjistit, zda koncepce může samostatně či ve spojení s dalšími koncepcemi a záměry mít významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost uvedených lokalit, a upozornit na případné závažné střety koncepce s územími evropsky významných lokalit a ptačích oblastí a předměty jejich ochrany. Obecně by toto hodnocení mělo v budoucnu sloužit k upřesnění variant (územních, technologických a technických) koncepcí na nižší úrovni a jednotlivých záměrů v případě, že se vůbec o průchodné varianty bude jednat.

Jako podkladový materiál pro vypracování tohoto hodnocení byl použit dokument Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 (verze z července 2020), vč. přehledu indikátorů (příloha 1) a analytické části (příloha 2). K vypracování hodnocení byly použity odborné podklady Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky ([www.nature.cz](http://www.nature.cz)) a mapové podklady vymezení EVL a PO ([mapy.nature.cz](http://mapy.nature.cz)).

Důvodem pro zpracování tohoto dokumentu je skutečnost, že orgány ochrany přírody nevyloučily možný negativní vliv koncepce na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000.

Hodnocení je zpracováno v souladu s dikcí ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Jeho formální členění a obsahové náležitosti jsou v souladu vyhláškou č. 142/2018 Sb., v platném znění, a s přihlédnutím k platným metodickým pokynům MŽP.

## 2. ÚDAJE O KONCEPCI

### 2.1 Název koncepce

„Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“

### 2.2 Údaje o předkladateli koncepce

**Název organizace:** Ministerstvo dopravy České republiky

**IČ:** 66003008

**Sídlo:** Nábřeží Ludvíka Svobody 1222  
110 15, Praha 1

### 2.3 Rozsah a obsahové zaměření koncepce

Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 (dále jen Dopravní politika) je stejně jako Dopravní politika pro léta 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 postavena na tzv. dopravně-politickém cyklu, bezprostředně na ní navazuje a vychází z analýzy jejího dosavadního plnění. Kromě tohoto cyklu ji ovlivňují i další přijaté strategické dokumenty celostátní a evropské úrovně.

Strategický dokument Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 je koncepcí celorepublikovou. Jedná se o vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava. Navazuje na dosud platnou státní Dopravní politiku přijatou usnesením vlády ČR dne 12. 6. 2013.

S ohledem na nový vývoj v oblasti moderních technologií, v oblasti požadavků na energetické úspory a požadavky na snižování emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek, Dopravní politika nově zdůrazňuje právě tyto aspekty. Sektor doprava se v současnosti podílí na spotřebě energie přibližně 25 % a patří k největším spotřebitelům. Zatímco v sektoru průmyslu a domácností se postupně daří energetickou spotřebu snižovat, sektor doprava vykazuje v tomto ohledu přibližně 3,5% roční růst (s vysokou korelací v závislosti na míře hospodářského

růstu). Problematika energetických úspor v dopravě, za podmínky zajistit přepravní potřeby národního hospodářství a občanů, vyžaduje specifický přístup k jednotlivým segmentům dopravy – k dálkové dopravě, k dopravě v metropolích a aglomeracích a k dopravě ve venkovském prostoru, a to v souladu s nově přijatou Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru doprava a navrhuje opatření na jejich řešení.

## **2.4 Hlavní cíle koncepce**

Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

Definovány jsou tři strategické cíle, které obsahují další specifické cíle. Dále jsou navržena dílčí opatření (v následujícím textu jsou oproti vlastnímu textu koncepce názvy vybraných opatření zkráceny).

### **Strategický cíl: 1. Udržitelná mobilita**

#### **Specifický cíl: 1.1 Ovlivňování mobility**

Mobilita zahrnuje potřebu přemístění, se kterou souvisí také propojitelnost a dostupnost. Důležité je s mobilitou pracovat na úrovni plánování dopravy a územním plánování. Vzhledem k jednotlivým specifikům je řešena zvláště v mobilita v osobní (home office, dálkové přístupy, rekreační cestování) a nákladní dopravě (zásady „uživatel platí“, „znečišťovatel platí“, podpora lokální ekonomiky, plány městské logistiky, racionalizace a optimalizace přeprav, dekarbonizace).

Opatření:

- 1.1.1.1 Vytvářet podmínky pro předcházení vzniku potřeb po mobilitě
- 1.1.2.1 V souladu s evropskými trendy internalizovat externality
- 1.1.2.2 Předcházet vzniku potřeb po mobilitě v rámci logistiky a městské logistiky
- 1.1.2.3 Vytvářet podmínky pro zajišťování obrany a bezpečnosti státu a promítnout je do Plánu operační přípravy státního území ČR na dané čtyřleté období

#### **Specifický cíl: 1.2 Multimodální přístup**

Jedná se o hlavní nástroj k udržitelné mobilitě (závazky v oblasti znečišťování ovzduší škodlivými látkami, problematika spalovacích motorů a elektromotorů, podpora kolejové

dopravy s elektrickou vzbou, využití vnitrozemské vodní dopravy). V osobní dopravě se jedná o zajištění kvalitní sítě veřejné hromadné dopravy a zlepšení poměru mezi individuální a veřejnou osobní dopravou, obnovu parku vozidel. Tento přístup zahrnuje také optimalizaci v železniční dopravě (flexibilita, efektivita, modernizaci, zvyšování rychlostí na konvenčních tratích až na 200 km/hod, elektrizace dalších tratí, konverze stejnosměrného napájení, implementace evropského systému ERTMS, výstavba dlouhých tunelů, zahájení výstavby pilotních úseků vysokorychlostních tratí, zdvoukolejnění apod.), zlepšení napojení aglomerací na spádové metropole pomocí veřejné dopravy a zvýšení bezpečnosti. Celkově je přístup orientován na podporu využívání veřejné dopravy. V obtížně přístupných oblastech podporovat budování terminálů s parkovišti zaparkuj a jed' u železničních stanic.

Opatření:

- 1.2.1.1 Nastavit optimalizaci využití kapacity páteřních železničních tahů vhodnými organizačními opatřeními a cenovou politikou a prověřením postupného zavedení koncesního modelu pro provozování komerčních linek veřejné HD a/nebo zavádění modelu TTR.
- 1.2.1.2 Vytvářet podmínky pro zajištění dopravní obslužnosti
- 1.2.1.3 Zajistit kvalitní meziregionální dopravní obslužnost pro všechny regiony
- 1.2.1.4 Zajistit jednotný přestupní tarif pro železniční dopravu postupně využitelný i pro další druhy osobní dopravy
- 1.2.1.5 Nastavit kvantitativní a kvalitativní standardy v rámci plánování dopravní obslužnosti
- 1.2.1.6 Vytvořit udržitelný ekonomický rámec provozování vlaků na VRT v rámci rychlých spojení a dalších páteřních železničních tratích
- 1.2.1.7 Provázat proces obnovy vozidel VHD a výběrového řízení na provozovatele veřejné služby, a to s důrazem na bezemisní mobilitu
- 1.2.1.8 Provázat proces obnovy vozidel železniční VHD se záměry rozvoje železniční infrastruktury s ohledem na prognózované přepravní výkony
- 1.2.1.9 Prověřit možnosti ohledně snížení ceny elektrické energie
- 1.2.1.10 Od roku 2025 zavést v rámci ceny za použití železniční dopravní cesty penalizující příplatek za provoz dieselového vozidla po elektrizované trati
- 1.2.1.11 Propojení regionů s různou hustotou a charakterem osídlení řešit zkvalitněním nabídky VD a její provázaností s dálkovou dopravou, budováním terminálů osobní dopravy a záchytných parkovišť pro indiv. a cyklist. dopravu.
- 1.2.1.12 Parkoviště P+R budovat na základě plánů udržitelné městské mobility primárně mimo velká města v lokalitách, kde nevznikají dopravní zácpy
- 1.2.1.13 Dořešit problematiku kompetencí a financování objednávky veřejných regionálních služeb železniční dopravy

1.2.1.14 Řešit problém rozsahu a kapacity veřejných služeb na páteřních spojeních do aglomerací vybavených nedostatečnou železniční infrastrukturou

1.2.1.15 Poskytovat data ve vlastnictví státu a samospráv pro účely rozvoje MaaS a dalších mobilních služeb

Dominantním druhem nákladní dopravy je doprava silniční, která je nenahraditelná při plošné obsluze území a zásobování regionů. Převažují přepravy menších zásilek na krátké vzdálenosti. Relativně významné jsou tranzitní proudy v silniční dopravě směřující z jihovýchodu do západní Evropy. Využití železniční dopravy je zásadní zejména z energetického hlediska. Řešena je také problematika kontinentální kombinované dopravy. V ČR je vybudováno 17 terminálů s omezenou kapacitou ploch (např. Lovosice, Černá za Bory, Kolín, Mělník, Ústí nad Labem, Mošnov, Paskov).

Opatření:

1.2.2.1 Zajistit dostupnost a spolehlivost kontinentální kombinované dopravy

1.2.2.2 Provéřit možnosti ohledně snížení ceny elektrické energie

1.2.2.3 Zřídit program pro podporu rozvoje terminálů kombinované a multimodální dopravy

1.2.2.4 Od roku 2025 zavést v rámci ceny za použití železniční dopravní cesty penalizující příplatek za provoz dieselového vozidla po elektrizované trati

1.2.2.5 Provéřit možnosti pojištění ze strany státu pro subjekty fungující v kontinentální kombinované dopravě

V rámci multimodálního přístupu se dokument zabývá také rozvojem dopravní infrastruktury, kde je zdůrazněna potřeba plnění závazků v rámci politiky transevropských dopravních sítí, ale také důraz na potřeby jednotlivých regionů. Nutné je pohlížet na rozvoj dopravní infrastruktury v následujících úrovních:

- napojení ČR na evropskou dopravní síť (TEN-T)
- meziregionální vazby v rámci ČR
- vnitroregionální vazby
- plošná obsluha území

Opatření:

1.2.3.1 Zajistit napojení všech typů regionů na dopravní strukturu odpovídající významu konkrétního regionu

1.2.3.2 Aktualizovat Metodiku ekonomického hodnocení projektů dopravní infrastruktury

1.2.3.3 Optimalizovat proces přípravy projektů dopravní infrastruktury s ohledem na zkrácení času přípravy a zvýšení kvality

- 1.2.3.4 Zavádět digitalizaci procesů s využitím BIM a digitálních prostorových dat
- 1.2.3.5 Zajistit dostatečné finanční prostředky pro údržbu a opravy dopravní infrastruktury
- 1.2.3.6 Vytvářet podmínky pro větší recyklaci stavebních surovin
- 1.2.3.7 Plánovat výluky a uzavírky z důvodů údržby dopravní infrastruktury s ohledem na minimalizaci dopadů do provozu a koordinovat jejich souběh
- 1.2.3.8 Při stavbě dopravní infrastruktury dbát na snižování negativního vlivu změny klimatu na samotnou dopravu nastavením vhodných adaptačních opatření
- 1.2.3.9 Zajistit parametry dopravní infrastruktury potřebné pro zajištění obrany a bezpečnosti státu (přeprava vojsk)
- 1.2.4.1 Postupně internalizovat externí náklady
- 1.2.4.2 V návaznosti na aktuálně projednávanou novelu tzv. směrnice Euroviněta zavést diferenciaci sazeb mýtného podle emisí CO<sub>2</sub>
- 1.2.5.1 Snižovat závislost dopravy na fosilních zdrojích
- 1.2.5.2 Vytvořit podmínky pro dopravní soustavu založenou na mezioborové spolupráci
- 1.2.5.3 Zlepšovat energetickou bilanci výpravních a dalších provozních budov na železnici

### **Specifický cíl: 1.3 Optimalizace jednotlivých druhů dopravy**

Tento cíl se zabývá dopravou silniční, železniční, vodní i cyklo dopravou. V rámci silniční dopravy komentuje účinnost tepelných motorů a zdůrazňuje výhody používání elektromotorů. Akcentován je trend elektrizace dopravy. Zabývá se využitím metanu a elektrické energie ve variantách přímého napájení z troleje, bateriových vozidel a využití vodíku v kombinaci s akumulátorem. Zdůrazněna je potřeba tvorby podpůrných programů pro rozvoj sítě plnicích/dobíjecích stanic.

Elektrizace železnic probíhá již od 50. let 20. století. Na elektrizaci by měla navazovat také obnova vozidel.

V souvislosti se snižováním energetických úspor a vlivu nákladní dopravy na životní prostředí je zmiňováno také využití vnitrozemské vodní dopravy. Současné výkony jsou nízké, což je způsobeno nespolehlivostí labské vodní cesty pod Ústím nad Labem.

Zmiňována je také bezmotorová doprava, která je důležitou součástí systému dopravní obslužnosti a jejíž význam bude do budoucna vzrůstat. Rozlišována je cyklo doprava, pěší doprava a doprava osob s omezenou schopností pohybu.

#### **Opatření:**

- 1.3.1.1 Podpořit rozvoj sítě plnicích a dobíjecích stanic a nabíjecí infrastruktury pro alternativní energie v silniční dopravě
- 1.3.1.2 Podpořit nákup vozidel na alternativní paliva



- 1.3.1.3 Dokončit záměr cílového rozsahu elektrizace železničních tratí a urychlit elektrizaci páteřních tratí do regionů s chybějícími elektrizovanými tratěmi
- 1.3.1.4 Urychlit realizaci projektů konverze trakčního napájecího systému z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz
- 1.3.1.5 Vytvořit zázemí pro provoz akumulátorových vozidel v oblastech bez liniové elektrifikace
- 1.3.1.6 Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány dopravců na rozvoj parku vozidel
- 1.3.1.7 Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány MD ČR a SŽ na vybavování tratí a vozidel jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS.
- 1.3.1.8 Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány objednatelů veřejné dopravy.
  
- 1.3.1.9 Zavádět alternativní paliva ve vnitrozemské plavbě
- 1.3.1.10 Podpořit modernizaci plavidel příslušným programem
  
- 1.3.1.11 Dobudovat síť cyklostezek
- 1.3.1.12 Vyřešit problém vjezdu motorových vozidel na cyklostezky
- 1.3.1.13 Rozšířit Bikesharing, a to s rozlišením typů vozítek
- 1.3.1.14 Vytvořit normy pro parkovací místa pro kola a koloběžky, zejména v terminálech osobní dopravy
- 1.3.1.15 Zlepšovat podmínky pro pravidelné dojíždění do zaměstnání a škol
- 1.3.1.16 Zajistit rozvoj ITS pro zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu
- 1.3.1.17 Předložit vládě legislativní návrh upravující provoz elektrokol a dalších typů vozítek
  
- 1.3.1.18 V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu
- 1.3.1.19 Připravovat generely pro pěší dopravu ve městech nad 15 tis. obyvatel
- 1.3.1.20 Stanovit pravidla užívání vozítek pro občany se sníženou schopností pohybu
- 1.3.1.21 Pro období 2021 – 2027 zajistit dotační program pro podporu infrastruktury MHD

Největším znečišťovatelem ovzduší z dopravy jsou zejména vozidla staršího data výroby. Pozornost je zaměřena zejména na dieslové motory.

Opatření:

1.3.2.1 Zajistit dostatečné kapacity pro provádění kontroly vozidel se spalovacími motory z hlediska emisí škodlivých látek přímo v provozu

Dokument se zabývá také aspekty životního prostředí, a sice fragmentací a prostupností krajiny. Za základní bariéry v krajině jsou považovány sídelní a dopravní infrastruktura. Migrační bariéry pak mají statickou složku (silniční či železniční těleso) a dynamickou, kterou představuje dopravní provoz.

Opatření:

1.3.3.1 V rámci hodnocení vlivů na lidské zdraví zaměřit větší pozornost na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vazbě na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění, imise)

1.3.3.2 V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě

1.3.3.3 V maximální možné míře využívat pozemkové úpravy při přípravě a budování nových dálnic a železnic a při rušení železničních přejezdů

1.3.3.4 Zajistit prostorově a nákladově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo

V rámci dokumentu je řešena také problematika hlukové zátěže.

Opatření:

1.3.3.5 Zpracovat návrhy na změny v zákoně č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

1.3.3.6 Naplňovat závazky v Akčních plánech pro jednotlivé druhy dopravy

1.3.3.7 Implementovat nařízení Komise 2019/774

1.3.3.8 Pokračovat ve výzkumu všech povrchů pozemních komunikací

1.3.3.9 Nadále sledovat vývoj protihlukových stěn

1.3.3.10 Podpořit vývoj nízkohlučných pneumatik

1.3.3.11 Podpořit snižování vnější hlučnosti drážních vozidel

1.3.3.12 Podpořit snižování hlučnosti konstrukcí drážního svršku

Pro jednotlivé druhy dopravy byl stanoven hlavní souhrn zásad rozvoje dopravní infrastruktury.

Opatření pro železniční infrastrukturu:

1.3.4.1 Dobudování tranzitních železničních koridorů vč. železničních uzlů do 2025 (s výjimkou uzlů Praha a Brno a úseků s dlouhými tunely)

- 1.3.4.2 Modernizace tratí na hlavní síti TEN-T pro osobní a nákladní dopravu a tratí zařazených do nákladních železničních koridorů do roku 2030
- 1.3.4.3 Modernizace železničních tratí na globální síti TEN-T nejpozději do roku 2050
- 1.3.4.4 Napojení všech krajských měst na kvalitní železniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu do roku 2040
- 1.3.4.5 Zajištění dostatečné kapacity pro nákladní dopravu pro napojení průmyslových zón strategického významu do roku 2030
- 1.3.4.6 Zajištění dostatečné kapacity a rychlostních parametrů tratí pro příměstskou dopravu zejména u měst nad přibližně 40 tis. obyvatel a pro městskou dopravu zejména u měst nad 250 tis. obyvatel
- 1.3.4.7 Pokračování přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení dokončením studií proveditelností jednotlivých větví a zahájení jejich přípravy a realizace (pilotní úseky a úseky v hlavní síti TEN-T do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T do roku 2050)
- 1.3.4.8 Po stránce technických norem v případě zájmu samosprávy připravit prostor pro případné projekty tram-train systémů
- 1.3.4.9 Ostatní železniční tratě významné pro dopravní obslužnost nebo nákladní dopravu postupně optimalizovat
- 1.3.4.10 Elektrizace nových úseků bude prováděna s ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy a nákladní dopravy
- 1.3.4.11 Elektrizace dalších tratí s potenciálem růstu přepravních výkonů
- 1.3.4.12 Konverze trakční napájecí soustavy na AC 25 kV, 50 Hz a zvýšení výkonnosti stávajících pevných zařízení
- 1.3.4.13 S ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy realizovat opatření na železniční infrastruktuře malého rozsahu (např. prodloužení nástupišť)
- 1.3.4.14 Odstraňování úzkých hrdel na železniční infrastruktuře podle zkušeností z provozu
- 1.3.4.15 Dle závazků plynoucích z evropské legislativy vybavit definovanou železniční síť a vozidla systémem ETCS
- 1.3.4.16 Na hlavní síti TEN-T postupně do roku 2030 zajistit možnost provozu vlaků délky 740 m
- 1.3.4.17 V projektech rozvoje železniční infrastruktury v rámci ekonomického hodnocení zohlednit vliv projektu na pravidelnost, stabilitu a spolehlivost provozu
- 1.3.4.18 Provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích
- 1.3.4.19 Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy
- 1.3.4.20 Železniční síť rozvíjet a udržovat v souladu s TSI
- 1.3.4.21 Na základě ekonomického posouzení významu redukovat železniční síť o tratě, které nejsou využitelné pro pravidelnou dopravní obslužnost

1.3.4.22 Redukovat železniční přejezdy

1.3.4.23 Při přípravě modernizace silniční a dálniční sítě připravovat související modernizaci souběžných železničních tratí tak, aby nedošlo k výraznějšímu přesunu přeprav na energeticky méně výhodný druh dopravy

1.3.4.24 Nadále zvyšovat standard bezpečnosti a bezbariérovosti kolejové dopravní infrastruktury

1.3.4.25 Provádění a kontrola systému cyklických oprav

1.3.4.26 Optimalizovat železniční traťovou propustnost z hlediska využití pro osobní a spolehlivou nákladní dopravu

1.3.4.27 V oblastech mimo liniovou elektrifikaci systematicky budovat napájecí místa pro akumulátorová vozidla

Opatření pro silniční infrastrukturu:

1.3.4.28 Výstavba chybějících úseků na hlavní síti TEN-T do roku 2030 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu

1.3.4.29 Výstavba chybějících úseků na globální síti TEN-T do roku 2050 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu

1.3.4.30 Zkvalitnění napojení všech krajských měst na páteřní kapacitní silniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (Praha, Brno) do roku 2030

1.3.4.31 Zajištění odpovídajícího dopravního napojení průmyslových zón na silniční infrastrukturu v souladu s příslušnými ustanoveními vlády

1.3.4.32 Zajistit napojení významných rozvojových investic na silniční infrastrukturu alespoň silnic I. třídy

1.3.4.33 Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy

1.3.4.34 Doplnit kapacitu a zlepšit sociální standardy odpočívek pro silniční nákladní dopravu

1.3.4.35 Řešení průtahů obcí na tazích s vysokými intenzitami provozu zejména výstavbou obchvatů

1.3.4.36 Využívat nízkorychlostního a zvýšit počet vysokorychlostního vážení vozidel

1.3.4.37 Zavádění systému cyklických oprav

Opatření pro infrastrukturu vnitrozemských vodních cest:

1.3.4.38 Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní

1.3.4.39 Pokračovat v implementaci cílů programu NAIADES, NAIADES II a návazných programů tohoto typu

1.3.4.40 Pokračovat v rozvoji Říčních informačních služeb

- 1.3.4.41 Připravovat projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách
- 1.3.4.42 Dokončit vybavení vodních cest a přístavů prvky protipovodňové ochrany
- 1.3.4.43 Řešit kapacitní problémy v Praze
- 1.3.4.44 V návaznosti na dokončenou Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe zajistit vyhodnocení proveditelnosti projektu z hlediska životního prostředí do roku 2023.

Opatření pro infrastrukturu letišť a leteckého provozu:

- 1.3.4.45 Vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti letového provozu
- 1.3.4.46 Vytvářet podmínky pro funkční systém ochrany, zachování, rozvoje a modernizace stávající letištní infrastruktury ve veřejném zájmu na poskytování služeb leteckým dopravcům a ostatním uživatelům letišť
- 1.3.4.47 Rozvoj regionálních letišť řešit tak, aby se zabránilo vytváření nevyužívaných nebo neúčinně využívaných stávajících letištních infrastruktur
- 1.3.4.48 Podporovat postupný přechod od konvenčního způsobu navigace k GNSS
- 1.3.4.49 S ohledem na plnění požadavků procesu EIA pokračovat v přípravě výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla Praha
- 1.3.4.50 Napojit Letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu
- 1.3.4.51 Realizovat adekvátní kapacitní posílení silničního napojení letiště na dopravní síť ČR
- 1.3.4.52 V rámci provozních řádů veřejných letišť řešit problematiku bezbariérovosti

Opatření pro infrastrukturu bezmotorové dopravy:

- 1.3.4.53 Urychlit postupné budování infrastruktury cyklistické dopravy včetně dobíjecích bodů
- 1.3.4.54 Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech dosáhnout snížení počtu nehod
- 1.3.4.55 V případě výstavby cyklostezek procházejících více obcemi zahájit diskuzi o možném vlastnictví kraji
- 1.3.4.56 Podporovat rozvoj pěší dopravy
- 1.3.4.57 Aplikace prvků dopravního zklidňování dopravy a doplňkových bezpečnostních prvků
- 1.3.4.58 Úprava zastávek VHD
- 1.3.4.59 Zajišťovat finanční podporu pro systémy osobní navigace pro osoby se sníženou schopností pohybu apod.

Opatření pro infrastrukturu terminálů multimodální dopravy:

1.3.4.60 Podpořit vznik veřejných terminálů s případnou návazností na logistická centra v lokalitách stanovených pro síť TEN-T, i v lokalitách, kde je to ekonomicky odůvodnitelné

1.3.4.61 Podpořit vybavení terminálů KD progresivními technologiemi překládky

1.3.4.62 Umožnit financování terminálů multimodální nákladní dopravy s možným vlastnictvím manažera infrastruktury

1.3.4.63 Podpořit kraje a obce při výstavbě multimodálních terminálů pro osobní dopravu

1.3.4.64 Na vysokorychlostních železnicích uvažovat nejen s rychlou dopravou osob, ale i věcí

Opatření pro drážní infrastrukturu MHD v elektrické trakci:

1.3.4.65 Podpořit rozvoj infrastruktury pro MHD v elektrické trakci

Dokument se věnuje také problematice bezpečnosti silniční dopravy.

1.3.5.1 Zavádět aplikace ITS a C-ITS jakožto prvku předcházení nehodám

1.3.5.2 Vytvářet cílené kampaně na chování řidičů v blízkosti kolejových drah

1.3.5.3 Postupně snižovat počet železničních přejezdů

1.3.5.4 Předložit legislativní návrh upravující závazné stanovisko Policie ČR ke stanovení dopravního značení silničními správními úřady vládě ČR

1.3.5.5 Zvýšit viditelný dohled policii, zejména nad dodržováním rychlostních limitů

1.3.5.6 Zvyšovat vymahatelnost nedoplatků pravomocných pokut za dopravní přestupky

1.3.5.7 Revize objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla

1.3.5.8 Podporovat kampaně cílené na specifické potřeby jednotlivých skupin obyvatel

1.3.5.9 V rámci udržitelného rozvoje a podpory pěší dopravy zavádět opatření na ochranu bezpečnosti chodců

1.3.5.10 Zvyšovat bezpečí cestujících

1.3.5.11 V případě železniční dopravy realizovat projekty na zavádění ETCS

1.3.5.12 Zavést systém pro identifikaci nehodových lokalit

Probíhající změny klimatu budou mít vliv na dopravu, nicméně nejsou očekávány dramatické změny. Vzhledem k riziku změn klimatu je třeba přijmout dílčí opatření.

1.3.6.1 Zajistit vyšší průchodnost, bezpečnost a operativnost dopravní sítě

1.3.6.2 Zohlednit rizika dopadu extrémních klimatických jevů při ochraně stávající a nové dopravní infrastruktury vč. zajištění bezpečnosti a základní mobility v průběhu extrémních klimatických jevů

## **Strategický cíl: 2. Územní soudržnost**

### **Specifický cíl: 2.1 Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou**

Tento cíl má za úkol zajistit srovnatelnou kvalitu dopravní infrastruktury v jednotlivých krajích. Dobré dopravní napojení na ekonomická centra je jednou z podmínek pro rozvoj podnikání, mobilitu pracovní síly a zlepšení životní úrovně obyvatel regionů.

V Jihočeském kraji není dokončeno základní spojení v silniční i železniční infrastruktuře ve směru Praha – České Budějovice – Linz. V Karlovarském a Ústeckém kraji není dokončeno základní silniční a železniční spojení ve směru Praha – Karlovy Vary – Marktrewitz a Praha – Chomutov/Most a VRT Praha – Dresden. V Libereckém kraji zcela chybí kvalitní železniční spojení, v Plzeňském kraji není dokončena modernizace železničního spojení v ose Praha – Plzeň – Schwandorf – Mnichov. Dokončeno není silniční spojení umožňující odvedení tranzitní dopravy z Prahy, chybí alternativní kapacitní tah k dálnici D1 (úsek Opatovice – Mohelnice), chybí páteřní železniční osa Moravy (Brno – Přerov), chybí přímé železniční spojení Letiště Václava Havla s centrem Prahy. Nespolehlivá je splavnost Labsko-vltavské vodní cesty v přeshraničním úseku Labe.

Opatření:

2.1.1.1 Zajistit srovnatelné napojení jednotlivých regionů na nadřazenou síť dopravní infrastruktury

### **Specifický cíl 2.2 Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí**

2.2.1.1 V dálkové a meziregionální dopravě na základě vytváření vhodných podmínek zajistit účelnou mezioborovou spolupráci

2.2.1.2 Řešit meziregionální vztahy meziregionální vztahy

### **Specifický cíl 2.3 Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM**

2.3.1.1 Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvořit veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční

2.3.1.2 Snižovat stupně automobilizace ve velkých městech a jejich suburbánních oblastech a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy

2.3.1.3 Rozvíjet služby související s mobilitou osob a věcí zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě

### **Specifický cíl 2.4 Doprava ve venkovském prostoru**

2.4.1.1 Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvářet veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční





## **Strategický cíl 3. Společnost 4.0 v dopravě – Vazba na dokument Průmysl 4.0 a**

### **Společnost 4.0**

#### **Specifický cíl 3.1 Telematika v dopravě**

#### **Specifický cíl 3.2 Autonomní řízení ve všech druzích dopravy**

3.2.1.1 Aktivně podporovat rozvoj automatizované a autonomní dopravy v silniční, železniční, městské hromadné dopravě a vnitrozemské vodní dopravě

#### **Specifický cíl 3.3 Podpora rozvoje výzkumu, vývoje a inovací v dopravě**

3.3.1.1 Posilovat stabilní systém podpory a rozvoje dopravního VaVal

3.3.1.2 Realizovat resortní program zaměřený na podporu aplikovaného výzkumu v dopravě a zajistit jeho dlouhodobé finanční zabezpečení

3.3.1.3 Podporovat mezinárodní spolupráce v oblasti VaVal

3.3.1.4 Zohlednit nediskriminační přístup při tvorbě politik a strategií výzkumu, vývoje a inovací v oblasti dopravy

#### **Specifický cíl 3.4 Kosmické aktivity**

3.4.1.1 Aplikovat družicová data v dopravě tam, kde přinášejí přidanou hodnotu uživatelům dopravy, provozovatelům dopravy i správcům dopravních infrastruktur

3.4.1.2 Standardizovat využití družicových systémů v dopravě

3.4.1.3 Využívat data z dálkového pozorování Země pro sledování stability a bezpečnosti dopravní infrastruktury a vyhodnocování stavu dopravní infrastruktury

#### **Specifický cíl 3.5 Prostorová data a informace v dopravě**

3.5.1.1 Zrobustnění stávajících a výstavba nových sad prostorových dat, systémů a služeb založených na prostorových datech

3.5.1.2 Implementovat prostorová data a služby do celého životního cyklu dopravní infrastruktury a do organizace a řízení dopravy

3.5.1.3 Stanovení nároků autonomní mobility na HD mapové podklady

## **2.5 Základní etapy řešení a předpokládaný termín schválení a dokončení uplatňování koncepce**

Dopravní politika ČR pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 je v souladu s definovaným pracovním harmonogramem připravována tak, aby byla na konci roku 2020 připravena ke schválení vládou ČR. Do 31. 12. 2027 pak ministerstvo dopravy předloží vládě ke schválení dopravní politiku pro následující období od roku 2028.

Etapizace uplatňování koncepce není stanovena.

## **2.6 Přehled navržených variant řešení koncepce a hlavních důvodů pro jejich výběr**

Koncepce byla navržena pouze v jedné variantě.

## **2.7 Kopie stanoviska orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona, kterým nebyl vyloučen významný vliv koncepce**

V devíti z 21 vydaných stanovisek nevyloučily orgány ochrany přírody významný vliv koncepce. Tato stanoviska jsou uvedena v příloze 1.

## **3. ZHODNOCENÍ DOSTATEČNOSTI PODKLADŮ PRO POSOUZENÍ VLIVU KONCEPCE A JEJÍCH JEDNOTLIVÝCH VARIANT A VÝČET POUŽITÝCH ZDROJŮ**

Hodnocení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, bylo zpracováno na základě stanovisek příslušných orgánů ochrany přírody. Jako podkladový materiál byl použit vlastní text koncepce „Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“ a jeho přílohy.

Vzhledem k tomu, že se jedná o koncepci celorepublikového rozsahu s možným ovlivněním v podstatě celého území ČR bylo využito podkladových materiálů ochrany přírody (mapy.nature.cz).

Celkový přehled použitých podkladů je uveden v kapitole literatura. Uvedené podklady považuji za dostatečné pro posouzení vlivů koncepce na lokality soustavy Natura 2000.

## **4. IDENTIFIKACE A CHARAKTERISTIKA LOKALIT SOUSTAVY NATURA 2000 PRAVDĚPODOBNĚ OVLIVNĚNÝCH KONCEPCÍ, VČ. LOKALIT NA ÚZEMÍ CIZÍHO STÁTU A VČ. ZDŮVODNĚNÍ ZPŮSOBU JEJICH VÝBĚRU**

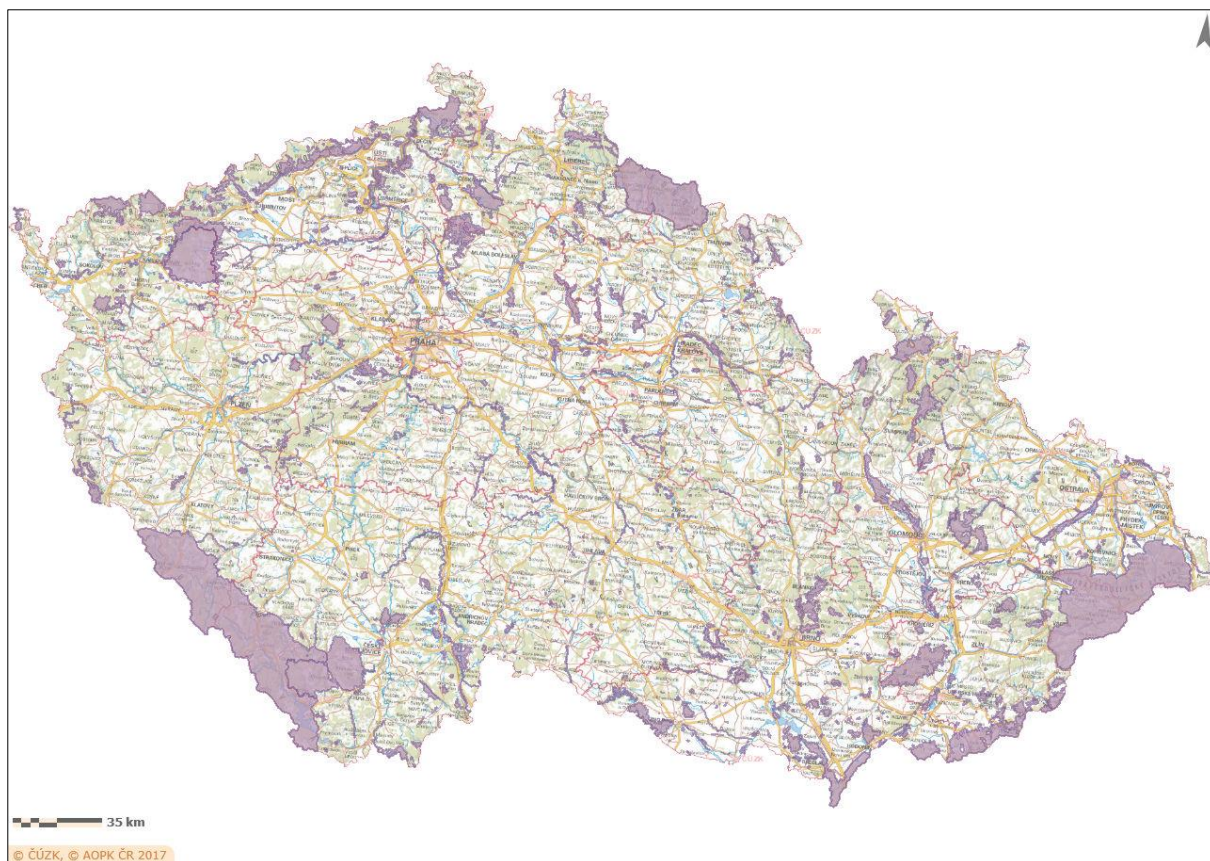
Mezi území chráněná na základě soustavy Natura 2000 řadíme evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Ochrana lokalit, které jsou v rámci České republiky zařazeny do soustavy Natura 2000, je v dnešní době zakotvena v platné legislativě, v tomto případě novelizovaném zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

U koncepcí, u kterých příslušný orgán ochrany přírody nemohl ve svém stanovisku vyloučit možný významný vliv na lokality soustavy Natura 2000, je třeba provést posouzení autorizovanou osobou v souladu s ustanoveními § 45 zákona č. 114/1992 Sb., a také dále celý záměr posuzovat dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Na území ČR bylo vyhlášeno celkem 1113 evropsky významných lokalit (EVL), které svou rozlohou zahrnují cca 10 % území ČR. Na území ČR bylo vyhlášeno také 41 ptačích oblastí (PO).

Vzhledem celorepublikovému rozsahu koncepce lze očekávat ovlivnění v podstatě všech lokalit soustavy Natura 2000, vč. přeshraničních (obr. 1, 2, 3). V případě přeshraničních vlivů lze očekávat ovlivnění v případě návazných úseků silniční a železniční sítě, resp. při splavňování úseků vodní cesty. V návaznosti na dílčí opatření posuzované koncepce se nachází SCI Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg (DE4545301), SPA Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg (DE4545452).

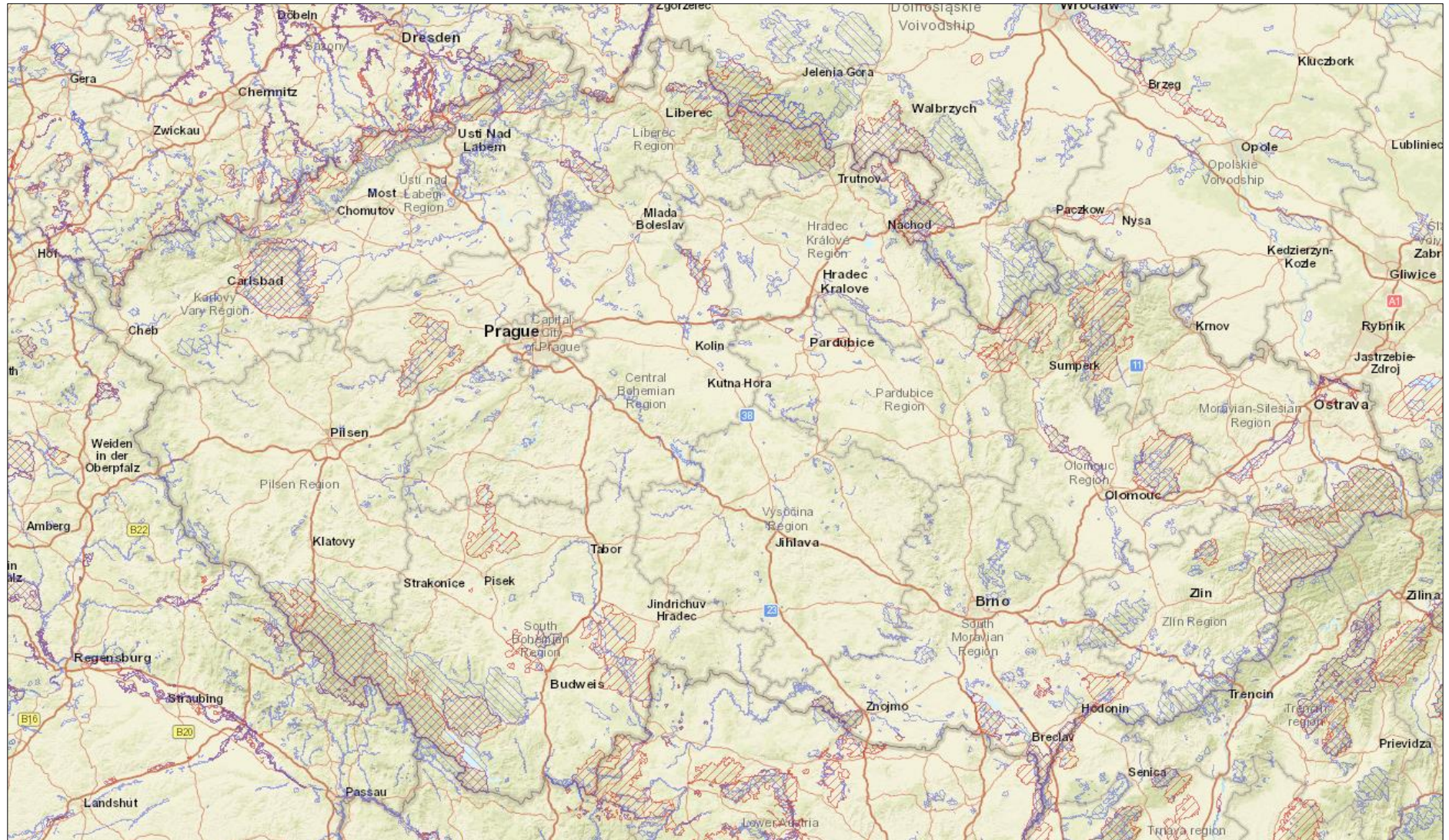
Často se jedná o dopravní projekty, u nichž bez znalosti jejich umístění a technických parametrů nelze vyhodnotit míru ovlivnění konkrétních součástí soustavy Natura 2000. Celá řada dopravních spojení zařazených sítě TEN-T již existuje, chybějící úseky či úseky s potřebou modernizace jsou ve většině případů situovány mimo území EVL a PO.



Obr. 1: Evropsky významné lokality na území ČR (mapy.nature.cz)



Obr. 2: Ptačí oblasti na území ČR (mapy.nature.cz)



Obr. 3: Lokality soustavy Natura 2000, vč. lokalit na území sousedních států (natura2000.eea.europa.eu)

## **5. IDENTIFIKACE A CHARAKTERISTIKA PŘEDMĚTŮ OCHRANY LOKALIT SOUSTAVY NATURA 2000 PRAVDĚPODOBNĚ OVLIVNĚNÝCH KONCEPCÍ SE ZAMĚŘENÍM NA SOUČASNÝ STAV V ÚZEMÍ A CÍLE JEHO OCHRANY, VČ. ZDŮVODNĚNÍ ZPŮSOBU VÝBĚRU**

Posuzovaná koncepce svým rozsahem zahrnuje celé území ČR. Z tohoto důvodu může dojít k ovlivnění celé řady předmětů ochrany, a to jak jednotlivých druhů rostlin, živočichů či stanovišť. Značná obecnost koncepce neumožňuje přesné a konkrétní stanovení jednotlivých předmětů ochrany, které mohou být koncepcí potenciálně ovlivněny.

Na území EVL je v ČR předmětem ochrany celkově 36 druhů cévnatých rostlin, 5 druhů mechorostů, 64 druhů živočichů a 61 stanovišť.

V rámci ptačích oblastí je předmětem ochrany celkově 65 zástupců ptáků.

## **6. VÝSLEDKY PŘÍPADNÉ NÁVŠTĚVY A TERÉNNÍCH ŠETŘENÍ**

Vzhledem k obecnosti a rozsahu koncepce nebyly terénní šetření provedeny. Některé lokality soustavy Natura 2000, resp. jejich charakter jsou zpracovatelce známy v souvislosti se zpracováním přírodovědných průzkumů a posouzení dle § 45i pro konkrétní záměry.

## **7. ÚDAJE O PROVEDENÝCH KONZULTACÍCH S ODBORNÝMI OSOBAMI**

S ohledem na obecnost a rozsah koncepce nebyly provedeny konzultace se specialisty na jednotlivé předměty ochrany.

## **8. IDENTIFIKACE A POPIS OČEKÁVANÝCH VLIVŮ KONCEPCE, VČ. VLIVŮ PŘESHraničNÍCH**

Mezi vlivy jednotlivých opatření posuzované koncepce lze zařadit:

- zábory stanovišť a biotopů jednotlivých druhů
- rušení (zvýšení hlukové zátěže, vyšší intenzita průjezdů, vyšší koncentrace lidí)
- fragmentace území, omezení migrační prostupnosti
- přímé střety s dopravními prostředky a usmrcování
- zvýšení rizika ruderalizace území
- zavlékání nepůvodních a invazních druhů
- znečištění vodního a půdního prostředí v souvislosti se stavební činností, resp. s haváriemi (zákal vody, úniky provozních látek)
- změny v obhospodařování území

- změny ekologických poměrů v území (odvodnění/zamokření, oslunění/zastínění, změny koncentrace chemických látek)
- ovlivnění vodního režimu, kolísání vody při průjezdu plavidel, abraze břehů

## 9. VYHODNOCENÍ OČEKÁVANÝCH VLIVŮ KONCEPCE, RESP. JEJÍCH JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ Z HLEDISKA JEJICH ROZSAHU A VÝZNAMNOSTI, VČ. VLIVŮ KUMULATIVNÍCH, SYNERGICKÝCH A VLIVŮ SPOLUPŮSOBÍCH FAKTORŮ

Za referenční cíl pro vyhodnocení vlivu posuzované koncepce na vybrané předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000 bylo v souladu s metodickými doporučeními Evropské komise a platnou legislativou zvoleno zachování příznivého stavu z hlediska ochrany pro předměty ochrany EVL (typy přírodních stanovišť, evropsky významné druhy). Konkrétní metodou pro vyhodnocení vlivů záměru bylo zvoleno tabelární bodové vyhodnocení posuzovaného záměru s doprovodným komentářem. Bodové hodnocení je v souladu s metodikou hodnocení významnosti vlivů (Anonymus 2007).

Tab. 2: Použitá stupnice vyhodnocení významnost vlivů

Hodnota	Termín	Popis
-2	Významný negativní vliv	<b>Negativní vliv dle odst. 9 § 45i ZOPK</b> Vylučuje schválení koncepce obsahující takto vyhodnocené úkoly (záměry) (resp. koncepci je možné schválit pouze v určených případech dle odst. 9 a 10 § 45i ZOPK) Významný rušivý až likvidační vliv na stanoviště či populaci druhu nebo její podstatnou část; významné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, významný zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Vyplývá ze zadání koncepce, nelze jej eliminovat (resp. eliminace by byla možná jen vypuštěním problémového dílčího úkolu, záměru, opatření atd.).
-1	Mírně negativní vliv	<b>Omezený/mírný/nevýznamný negativní vliv</b> Nevylučuje schválení koncepce. Mírný rušivý vliv na stanoviště či populaci druhu; mírné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, okrajový zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Je možné jej dále snížit navrženými zmírňujícími opatřeními.
0	Nulový vliv	Koncepce, resp. její dílčí úkoly nemají žádný prokazatelný vliv.
+1	Mírně pozitivní vliv	Mírný příznivý vliv na stanoviště či populaci druhu; mírné zlepšení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, mírný příznivý zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu.

Hodnota	Termín	Popis
+2	Významný pozitivní vliv	Významný příznivý vliv na stanoviště či populaci druhu; významné zlepšení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, významný příznivý zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu.
?	Vliv nelze vyhodnotit	Díky obecnosti zadání koncepce (nebo jednotlivých úkolů) není možné hodnotit její vlivy.

V následující tabulce je hodnocen možný vliv dílčích opatření, které byly navrženy v rámci specifických a strategických cílů. Vzhledem k tomu, že se jedná o značně obecný dokument, není snadné přiřadit přesné hodnoty míry ovlivnění, které se v některých případech mohou pohybovat ve větším rozmezí hodnot, a to v závislosti na konkrétním řešení.



Tab. 3: Vliv navržených opatření posuzované koncepce na předměty ochrany EVL/PO

Opatření	Hodnota	Zdůvodnění
<b>Strategický cíl 1: Udržitelná mobilita</b>		
<b>Specifický cíl 1.1: Ovlivňování mobility</b>		
<b>1.1.1.1 Vytvářet podmínky pro předcházení vzniku potřeb po mobilitě</b>	<b>0</b>	Jedná se o opatření snižující potřebu mobility, které nebude mít přímý vliv na lokality soustavy Natura 2000.
<b>1.1.2.1 V souladu s evropskými trendy internalizovat externality</b> <b>1.1.2.2 Předcházet vzniku potřeb po mobilitě v rámci logistiky a městské logistiky</b>	<b>0</b>	Opatření bez vlivu na lokality soustavy Natura 2000. S jeho uplatňováním by mělo dojít ke snížení nadbytečných jízd v nákladní dopravě.
<b>1.1.2.3 Vytvářet podmínky pro zajišťování obrany a bezpečnosti státu a promítnout je do Plánu operační přípravy státního území ČR na dané čtyřleté období</b>	<b>0</b>	Jedná se o opatření bez stanovených konkrétního umístění, a tedy i vlivů na lokality soustavy Natura 2000.
<b>Specifický cíl 1.2: Multimodální přístup</b>		
<b>1.2.1.1 Nastavit optimalizaci využití kapacity páteřních železničních tahů vhodnými organizačními opatřeními a cenovou politikou a prověřením postupného zavedení koncesního modelu pro provozování komerčních linek veřejné HD a/nebo zavádění modelu TTR.</b> <b>1.2.1.2 Vytvářet podmínky pro zajištění dopravní obslužnosti</b> <b>1.2.1.3 Zajistit kvalitní meziregionální dopravní obslužnost pro všechny regiony</b>	<b>0</b>	Jedná se o organizační opatření, bez zásahů a přímého ovlivňování lokalit soustavy Natura 2000.

<p><b>1.2.1.4 Zajistit jednotný přestupní tarif pro železniční dopravu postupně využitelný i pro další druhy osobní dopravy</b></p> <p><b>1.2.1.5 Nastavit kvantitativní a kvalitativní standardy v rámci plánování dopravní obslužnosti</b></p> <p><b>1.2.1.6 Vytvořit udržitelný ekonomický rámec provozování vlaků na VRT v rámci rychlých spojení a dalších páteřních železničních tratích</b></p> <p><b>1.2.1.7 Provázat proces obnovy vozidel VHD a výběrového řízení na provozovatele veřejné služby, a to s důrazem na bezemisní mobilitu</b></p> <p><b>1.2.1.8 Provázat proces obnovy vozidel železniční VHD se záměry rozvoje železniční infrastruktury s ohledem na prognózované přepravní výkony</b></p> <p><b>1.2.1.9 Zajistit snížení ceny elektrické energie vhodnou cenovou politikou</b></p> <p><b>1.2.1.10 Od roku 2025 zavést v rámci ceny za použití železniční dopravní cesty penalizující příplatek za provoz diesellového vozidla po elektrizované trati</b></p> <p><b>1.2.1.11 Propojení regionů s různou hustotou a charakterem osídlení řešit zkvalitněním nabídky VD a její provázaností s dálkovou dopravou, budováním terminálů osobní dopravy a záchytných parkovišť pro indiv. a cyklist. dopravu.</b></p> <p><b>1.2.1.12 Parkoviště P+R budovat na základě plánů udržitelné městské mobility primárně mimo velká města v lokalitách, kde nevznikají dopravní zácpy</b></p>		
--	--	--

<p><b>1.2.1.13 Dořešit problematiku kompetencí a financování objednávkou veřejných regionálních služeb železniční dopravy</b></p> <p><b>1.2.1.14 Řešit problém rozsahu a kapacity veřejných služeb na páteřních spojeních do aglomerací vybavených nedostatečnou železniční infrastrukturou</b></p> <p><b>1.2.1.15 Poskytovat data ve vlastnictví státu a samospráv pro účely rozvoje MaaS a dalších mobilních služeb</b></p>		
<p><b>1.2.2.1 Zajistit dostupnost a spolehlivost kontinentální kombinované dopravy</b></p> <p><b>1.2.2.2 Provéřit možnosti ohledně snížení ceny elektrické energie</b></p> <p><b>1.2.2.3 Zřídit program pro podporu rozvoje terminálů kombinované dopravy</b></p> <p><b>1.2.2.4 Od roku 2025 zavést v rámci ceny za použití železniční dopravní cesty penalizující příplatek za provoz dieselového vozidla po elektrizované trati</b></p> <p><b>1.2.2.5 Provéřit možnosti pojištění ze strany státu pro subjekty fungující v kontinentální kombinované dopravě</b></p>	0	<p>Jedná se o organizační opatření, bez přímých vlivů na lokality soustavy Natura 2000.</p>
<p><b>1.2.3.1 Zajistit napojení všech typů regionů na dopravní strukturu odpovídající významu konkrétního regionu</b></p>	?	<p>Napojení regionů na dopravní strukturu může zahrnovat budování nových komunikací, které mohou být v územním střetu s lokalitami soustavy NATURA 2000. Opatření je však pouze obecné, bez konkrétních návrhů. Samotná idea zajištění napojení nemá vliv na lokality soustavy NATURA 2000.</p>

<p><b>1.2.3.2 Aktualizovat Metodiku ekonomického hodnocení projektů dopravní infrastruktury</b></p> <p><b>1.2.3.3 Optimalizovat proces přípravy projektů dopravní infrastruktury s ohledem na zkrácení času přípravy a zvýšení kvality</b></p> <p><b>1.2.3.4 Zavádět digitalizaci procesů s využitím BIM a digitálních prostorových dat</b></p> <p><b>1.2.3.5 Zajistit dostatečné finanční prostředky pro údržbu a opravy dopravní infrastruktury</b></p> <p><b>1.2.3.6 Vytvářet podmínky pro větší recyklaci stavebních surovin</b></p> <p><b>1.2.3.7 Plánovat výluky a uzavírky z důvodů údržby dopravní infrastruktury s ohledem na minimalizaci dopadů do provozu a koordinovat jejich souběh</b></p> <p><b>1.2.3.8 Při stavbě dopravní infrastruktury dbát na snižování negativního vlivu změny klimatu na samotnou dopravu nastavením vhodných adaptačních opatření</b></p> <p><b>1.2.3.9 Zajistit parametry dopravní infrastruktury potřebné pro zajištění obrany a bezpečnosti státu (přeprava vojsk)</b></p> <p><b>1.2.4.1 Postupně internalizovat externí náklady</b></p> <p><b>1.2.4.2 V návaznosti na aktuálně projednávanou novelu tzv. směrnice Euroviněta zavést diferenciaci sazeb mýtného podle emisí CO<sub>2</sub></b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Jedná se o obecná a organizační opatření, bez vlivů na lokality soustavy NATURA 2000.</p>
---	-----------------	--

<p><b>1.2.5.1 Snižovat závislost dopravy na fosilních zdrojích</b></p> <p><b>1.2.5.2 Vytvořit podmínky pro dopravní soustavu založenou na mezioborové spolupráci</b></p> <p><b>1.2.5.3 Zlepšovat energetickou bilanci výpravních a dalších provozních budov na železnici</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Snižování závislosti dopravy na fosilních zdrojích jako takové či zlepšení energetické bilance nebude mít přímý vliv na lokality soustavy Natura 2000.</p> <p>Opatření 1.2.5.2 je opět pouze organizační.</p>
<p><b>Specifický cíl 1.3: Optimalizace jednotlivých druhů dopravy</b></p>		
<p><b>1.3.1.1 Podpořit rozvoj sítě plnicích a dobíjecích stanic a nabíjecí infrastruktury pro alternativní energie v silniční dopravě</b></p> <p><b>1.3.1.2 Podpořit nákup vozidel na alternativní paliva</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Podpora rozvoje sítě plnicích a dobíjecích stanic neovlivní lokality soustavy NATURA 2000. Situovány budou u komunikací, přednostně mimo.</p>
<p><b>1.3.1.3 Dokončit záměr cílového rozsahu elektrizaci železničních tratí a urychlit elektrizaci páteřních tratí do regionů s chybějícími elektrizovanými tratěmi</b></p>	<p><b>-1</b></p>	<p>Elektrizaci železničních tratí může dojít k vytvoření nových překážek v místech migrací zástupců ptáků. Mezi taková místa patří např. vedení železnice po hrázích rybníčních soustav (např. PO Třeboňsko – elektrizace úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí). Ovlivnění lze snížit např. umístěním pomůcek ke zviditelnění překážky.</p>
<p><b>1.3.1.4 Urychlit realizaci projektů konverze trakčního napájecího systému z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Jedná se o opatření bez vlivu na lokality soustavy NATURA 2000.</p>
<p><b>1.3.1.5 Vytvořit zázemí pro provoz akumulátorových vozidel v oblastech bez liniové elektrifikace</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Lze předpokládat, že toto opatření nebude situováno na území lokalit soustavy Natura 2000.</p>
<p><b>1.3.1.6 Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány dopravců na rozvoj parku vozidel</b></p> <p><b>1.3.1.7 Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány MD ČR a SŽ na vybavování tratí a vozidel jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS.</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Koordinace plánů jako taková nebude mít vliv na lokality soustavy Natura 2000.</p>

1.3.1.8 Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány objednatelů veřejné dopravy.		
1.3.1.9 Zavádět alternativní paliva ve vnitrozemské plavbě	0	Zavádění alternativních paliv nebude mít vliv na lokality soustavy NATURA 2000. Okrajově může dojít ke snížení znečištění ovzduší na lokální úrovni.
1.3.1.10 Podpořit modernizaci plavidel příslušným programem	0	Jedná se o organizační opatření. Modernizace plavidel zvýší bezpečnost plavby a sníží riziko havárií, vč. území lokalit soustavy NATURA 2000.
1.3.1.11 Dobudovat síť cyklostezek	-1	Budování cyklostezek může být v přímém střetu s lokalitami soustavy NATURA 2000, většinou se však jedná o menší vlivy, které lze vhodnými opatřeními zmírnit, ať už se jedná o technické řešení, přetrasování či organizační řešení. Rozvoj cyklostezek může ovlivnit také fragmentaci a migraci v území (např. ještěrka zelená v EVL Podyjí). Ovlivnění lze snižovat organizačními opatřeními (omezení v úseku častých střetů).
<p>1.3.1.12 Vyřešit problém vjezdu motorových vozidel na cyklostezky</p> <p>1.3.1.13 Rozšířit Bikesharing, a to s rozlišením typů vozítek</p> <p>1.3.1.14 Vytvořit normy pro parkovací místa pro kola a koloběžky, zejména v terminálech osobní dopravy</p> <p>1.3.1.15 Zlepšovat podmínky pro pravidelné dojíždění do zaměstnání a škol</p> <p>1.3.1.16 Zajistit rozvoj ITS pro zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu</p> <p>1.3.1.17 Předložit vládě legislativní návrh upravující provoz elektrokol a dalších typů vozítek</p>	0	Jedná se o organizační opatření, bez vlivů na lokality soustavy NATURA 2000.

<p><b>1.3.1.18 V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu</b></p> <p><b>1.3.1.19 Připravovat generely pro pěší dopravu ve městech nad 15 tis. obyvatel</b></p> <p><b>1.3.1.20 Stanovit pravidla užívání vozítek pro občany se sníženou schopností pohybu</b></p> <p><b>1.3.1.21 Pro období 2021 – 2027 zajistit dotační program pro podporu infrastruktury MHD</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Toto opatření je situováno zejména do městských oblastí, bez střetu s lokalitami soustavy NATURA 2000.</p>
<p><b>1.3.2.1 Zajistit dostatečné kapacity pro provádění kontroly vozidel se spalovacími motory z hlediska emisí škodlivých látek přímo v provozu</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Jedná se o organizační a kontrolní opatření, bez vlivů na lokality soustavy NATURA 2000.</p>
<p><b>1.3.3.1 V rámci hodnocení vlivů na lidské zdraví zaměřit větší pozornost na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vazbě na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění, imise)</b></p> <p><b>1.3.3.2 V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě</b></p> <p><b>1.3.3.3 V maximální možné míře využívat pozemkové úpravy při přípravě a budování nových dálnic a železnic a při rušení železničních přejezdů</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Jedná se o obecná a organizační opatření, bez konkrétního územního průmětu.</p>
<p><b>1.3.3.4 Zajistit prostorově a nákladově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo</b></p>	<p><b>+1</b></p>	<p>Zlepšení stavu a zajištění průchodnosti dopravní infrastruktury na všech úrovních od menších komunikací po dálniční stavby a železniční tělesa bude mít pozitivní vliv na migrace živočichů, vč. předmětů ochrany EVL.</p>

<p><b>1.3.3.5 Zpracovat návrhy na změny v zákoně č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 272/2011 Sb.</b></p> <p><b>1.3.3.6 Naplňovat závazky v Akčních plánech pro jednotlivé druhy dopravy</b></p> <p><b>1.3.3.7 Implementovat nařízení Komise 2019/774</b></p> <p><b>1.3.3.8 Pokračovat ve výzkumu všech povrchů pozemních komunikací</b></p> <p><b>1.3.3.9 Nadále sledovat vývoj protihlukových stěn</b></p> <p><b>1.3.3.10 Podpořit vývoj nízkohlučných pneumatik</b></p> <p><b>1.3.3.11 Podpořit snižování vnější hlučnosti drážních vozidel</b></p> <p><b>1.3.3.12 Podpořit snižování hlučnosti konstrukcí drážního svršku</b></p>	<p><b>0 až +1</b></p>	<p>Uvedená opatření týkající se problematiky hluku nebudou mít vliv na lokality soustavy NATURA 2000.</p> <p>Nicméně lze předpokládat, že snížení hluku pomocí navržených opatření jako takové bude mít příznivý vliv na životní prostředí, vč. území lokalit Natura 2000.</p>
<p><b>1.3.4.1 Dobudování tranzitních železničních koridorů vč. železničních uzlů do 2025 (s výjimkou uzlů Praha a Brno a úseků s dlouhými tunely)</b></p>	<p><b>-1</b></p>	<p>Pro ČR byly definovány 4 tranzitní železniční koridory. Modernizace I. železničního koridoru Děčín – Praha – Břeclav a modernizace II. železničního koridoru Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné s výjimkou železničních uzlů byla již ukončena.</p> <p>Mezi poslední nemodernizované úseky patří Choceň – Ústí nad Orlicí a Praha Smíchov – Beroun.</p> <p>V případě úseku Choceň – Ústí n. O. byly hranice EVL Hemže-Mýtkov vytyčeny tak, aby při realizaci tunelů nedošlo k výraznějším záborům na území EVL. Navrhované varianty pro vyšší rychlosti je nutné vzhledem k jejich značným záborům území EVL vyloučit. Negativně nebudou během výstavby tunelu ovlivněny ani předměty ochrany EVL Brandýs.</p>



		<p>V úseku Praha – Beroun došlo k úpravě návrhu sanací skal, vč. předmětů ochrany v EVL Karlštějn – Koda a návrhu zmírňujících opatření, která budou předměty ochrany ovlivňovat pouze na mírně negativní úrovni.</p>
<b>1.3.4.2 Modernizace tratí na hlavní síti TEN-T pro osobní a nákladní dopravu a tratí zařazených do nákladních železničních koridorů do roku 2030</b>	-1	<p>Mezi hlavní tratě osobní a nákladní jsou v ČR řazeny úseky Děčín – Praha – Kolín – Pardubice – Olomouc – Přerov – Ostrava, Přerov – Břeclav, Praha – Plzeň – Mnichov a Kolín – Děčín. V případě modernizace úseku Kolín – Poděbrady byl konstatován mírný negativní vliv na předměty ochrany EVL Libické luhy.</p> <p>V případě modernizací se jedná o stávající, dlouhodobě stabilizované železniční těleso. Ve většině případů křížení území lokalit NATURA 2000 lze nalézt taková řešení, aby dopad modernizace/zdvoukolejnění apod. byl akceptovatelný. Jako problematická se v některých případech ukazuje náhrada úrovnových křížení za mimoúrovňová. V těchto případech je třeba vyhybat se umístování mimoúrovňových křížení na území EVL.</p> <p>K ovlivnění dochází zejména v souvislosti s územními zábory, dále se zvyšováním intenzity dopravy a následným zvýšeným rizikem střetů a fragmentací území.</p>
<b>1.3.4.3 Modernizace železničních tratí na globální síti TEN-T nejpozději do roku 2050</b>	-1	<p>Mezi globální tratě TEN-T patří např. železnice Praha – České Budějovice, Plzeň – České Budějovice – České Velenice, Ústí nad Labem – Cheb, Kolín – Havlíčkův Brod – Brno. V těchto případech se často jedná o trati, které jsou dvoukolejné. Modernizace na některých úsecích již proběhla či probíhá. Ovlivnění je obdobné jako v případě opatření 1.3.4.2. V případě modernizace a zvkoukolejnění úseku Brno – Přerov byl shledán pouze mírný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost EVL Morava – Chropýňský luh.</p> <p>Plánovány jsou také vysokorychlostní železnice, a to ve směru Praha – Wroclav, Praha – Brno, Praha - Berlín a Přerov – Ostrava ve zcela nových trasách. Zde je nutné koridory pro vedení VRT plánovat s ohledem na minimalizaci zásahů do lokalit soustavy Natura 2000 (EVL Lovoš, EVL Milešovka). Konkrétní trasy nejsou v současnosti známy.</p>

<p><b>1.3.4.4 Napojení všech krajských měst na kvalitní železniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu do roku 2040</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Jedná se o obecné konstatování, bez konkrétních návrhů výstavby nových železnic. Spojeno bude s modernizací stávající železniční sítě.</p>
<p><b>1.3.4.5 Zajištění dostatečné kapacity pro nákladní dopravu pro napojení průmyslových zón strategického významu do roku 2030</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>V tomto případě se jedná spíše o organizační opatření, bez konkrétních vlivů.</p>
<p><b>1.3.4.6 Zajištění dostatečné kapacity a rychlostních parametrů tratí pro příměstskou dopravu zejména u měst nad přibližně 40 tis. obyvatel a pro městskou dopravu zejména u měst nad 250 tis. obyvatel</b></p>	<p><b>-1</b></p>	<p>Zahrnuje modernizaci stávajících tratí, bez výraznějších vlivů na lokality soustavy NATURA 2000.</p>
<p><b>1.3.4.7 Pokračování přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení dokončením studií proveditelnosti jednotlivých větví a zahájení jejich přípravy a realizace (pilotní úseky a úseky v hlavní síti TEN-T do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T do roku 2050)</b></p>	<p><b>-1</b></p>	<p>Vypracování studií proveditelnosti jako takové nemá vliv na lokality soustavy NATURA 2000. Na základě studií proveditelnosti by měly být vyřazeny varianty či řešení s možným významně negativním vlivem.</p> <p>V případě projektu VRT Brno – Přerov bude mít projekt mírně negativní vliv na předměty ochrany a celistvost EVL Morava – Chropýňský luh.</p> <p>Trasy rychlých spojení jsou RS1 Praha – Brno – Ostrava, RS2 Brno – Břeclav – Vídeň, RS3 Praha – Plzeň – Mnichov, RS4 Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, RS5 – Praha – Liberec/Hradec Králové – Vratislav.</p> <p>Úseky Praha – Drážďany, Praha – Brno – Břeclav a Přerov – Ostrava jsou zatím pouze v ideové rovině. V PÚR ČR je navrženo chránit navržené koridory vymezením územních rezerv. Pro územní rezervy se hodnocení nezpracovává. V případě EVL na území Českého Středoohoří, které mají za předmět ochrany zejména xerothermní suché trávníky, vegetaci skalních svahů, resp. lesních porostů (EVL Lovoš, EVL Milešovka) lze předpokládat v souvislosti s realizací tunelového vedení spíše mírně negativní vliv.</p>

1.3.4.8 Po stránce technických norem v případě zájmu samosprávy připravit prostor pro případné projekty tram-train systémů	0	Jedná se o organizační opatření, bez konkrétních vlivů.
1.3.4.9 Ostatní železniční tratě významné pro dopravní obslužnost nebo nákladní dopravu postupně optimalizovat	0 - -1	Optimalizace dalších stávajících železničních tratí může nabývat v případě územních střetů s lokalitami soustavy NATURA 2000 mírně negativních vlivů, které lze upravit pomocí zmírňujících opatření. Výčet konkrétních záměrů není v rámci koncepce dopravní politiky ČR uveden.
1.3.4.10 Elektrizace nových úseků bude prováděna s ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy a nákladní dopravy	-1	Jedná se o organizační opatření. Elektrizace může ovlivňovat např. populace ptáků při umístění v tahových koridorech (např. PO Třeboňsko – elektrizace úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví v úseku Bzenec – Veselí n. M.). Ovlivnění lze snížit např. umístěním pomůcek ke zviditelnění překážky.
1.3.4.11 Elektrizace dalších tratí s potenciálem růstu přepravních výkonů	-1	Elektrizací železničních tratí může dojít k vytvoření nových překážek v místech migrací zástupců ptáků. Mezi taková místa patří např. vedení železnice po hrázích rybníčních soustav (např. PO Třeboňsko – elektrizace úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví v úseku Bzenec – Veselí n. M.). Ovlivnění lze snížit např. umístěním pomůcek ke zviditelnění překážky.
1.3.4.12 Konverze trakční napájecí soustavy na AC 25 kV, 50 Hz a zvýšení výkonnosti stávajících pevných zařízení	0	Konverze trakční napájecí soustavy nebude mít vliv na lokality soustavy NATURA 2000.
1.3.4.13 S ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy realizovat opatření na železniční infrastrukturu malého rozsahu	0	V případě drobných úprav stávající železniční infrastruktury (např. prodloužení nástupiště) nepředpokládáme negativní ovlivnění.
1.3.4.14 Odstraňování úzkých hrdel na železniční infrastrukturu podle zkušeností z provozu	?	V případě tohoto opatření jde o to, zda se bude jednat o organizační opatření, bez vlivu na lokality soustavy NATURA 2000 nebo o výstavbu nových tratí, resp. zdvoukolejnění v rizikových úsecích, kde může docházet k negativnímu ovlivnění.

1.3.4.15 Dle závazků plynoucích z evropské legislativy vybavit definovanou železniční sít' a vozidla systémem ETCS	0	Bez vlivu na lokality soustavy NATURA 2000.
1.3.4.16 Na hlavní síti TEN-T postupně do roku 2030 zajistit možnost provozu vlaků délky 740 m	0	Bez vlivu na lokality soustavy NATURA 2000.
1.3.4.17 V projektech rozvoje železniční infrastruktury v rámci ekonomického hodnocení zohlednit vliv projektu na pravidelnost, stabilitu a spolehlivost provozu  1.3.4.18 Provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích  1.3.4.19 Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy	0	Organizační opatření, bez vlivu na lokality soustavy NATURA 2000.
1.3.4.20 Železniční sít' rozvíjet a udržovat v souladu s TSI	0	Bez vlivu na lokality soustavy NATURA 2000.
1.3.4.21 Na základě ekonomického posouzení významu redukovat železniční sít' o tratě, které nejsou využitelné pro pravidelnou dopravní obslužnost	0	Bez vlivu na lokality soustavy NATURA 2000.
1.3.4.22 Redukovat železniční přejezdy	-1	Redukce železničních přejezdů úzce souvisí s budováním mimoúrovňových křížení. Většinou se jedná o drobné stavby, které ovšem v případě plošně rozsáhlejších EVL mohou v rámci kumulativních vlivů dosahovat negativního ovlivnění.
1.3.4.23 Při přípravě modernizace silniční a dálniční sítě připravovat související modernizaci souběžných železničních tratí tak, aby nedošlo k výraznějšímu přesunu přeprav na energeticky méně výhodný druh dopravy	0	Organizační opatření, bez vlivu na lokality soustavy NATURA 2000.

<p><b>1.3.4.24 Nadále zvyšovat standard bezpečnosti a bezbariérovosti kolejové dopravní infrastruktury</b></p> <p><b>1.3.4.25 Provádění a kontrola systému cyklických oprav</b></p> <p><b>1.3.4.26 Optimalizovat železniční traťovou propustnost z hlediska využití pro osobní a spolehlivou nákladní dopravu</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Organizační opatření, bez vlivu na lokality soustavy NATURA 2000.</p>
<p><b>1.3.4.27 V oblastech mimo liniovou elektrifikaci systematicky budovat napájecí místa pro akumulátorová vozidla</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Opatření situované mimo území lokalit soustavy Natura 2000.</p>
<p><b>1.3.4.28 Výstavba chybějících úseků na hlavní síti TEN-T do roku 2030 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu</b></p>	<p><b>0 - -1</b></p>	<p>Hlavní silniční síť TEN-T zahrnuje úseky Praha – Drážďany (D8), Praha – Plzeň – Německo (D5), Praha – Brno - Ostrava (D1), Praha – Hradec Králové (D11), Brno – Bratislava (D2). Tyto úseky, vyjma úseku D1 v okolí Přerova (bez střetu s Natura 2000) jsou již dokončeny.</p> <p>Navržen a zčásti hotov je úsek Hradec Králové – polská státní hranice (bez střetu s Natura 2000), modernizován by měl být úsek Brno – Vídeň (bez významného negativního vlivu na lokality soustavy Natura 2000). Úsek Hulín – Zlín – Slovensko (mimo lokality soustavy Natura 2000).</p>
<p><b>1.3.4.29 Výstavba chybějících úseků na globální síti TEN-T do roku 2050 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu</b></p>	<p><b>0 - -1</b></p>	<p>Globální síť TEN-T zahrnuje spojení Praha – Cheb, kde je plánováno chybějící propojení Karlových Varů a Nového Strašecí (významný negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000 – PO a EVL Doupovské hory a EVL Olšová vrata nebyl prokázán). Dále je plánováno propojení Praha - České Budějovice – Linz, kde chybí úsek České Budějovice – státní hranice (bez vlivů na lokality soustavy Natura 2000). Dokončené je propojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec, Mohelnice – Olomouc.</p> <p>Nerealizován byl zatím úsek Liberec – Hradec Králové – Staré Město – Mohelnice a Staré Město – Brno (bez významnějších vlivů na lokality soustava Natura 2000. K modernizaci je určen úsek Běloutín – Frýdek-Místek – Český Těšín.</p>

		Posledním úsekem, který je hlediska lokalit soustavy Natura 2000 nejvíce problematický je Přerov – Otrokovice (hotovo) – Břeclav. Zde je komplikovaný průchod přes PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví a podél EVL Váté písky. Významný negativní vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000 nebyl prokázán a v roce 2006 bylo vydáno souhlasné stanovisko, v roce 2017 pak bylo vydáno závazné stanovisko k ověření soulad pro variantu B.
<b>1.3.4.30 Zkvalitnění napojení všech krajských měst na páteřní kapacitní silniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (Praha, Brno) do roku 2030</b>	?	Napojení krajských měst na páteřní kapacitní síť je v současné době pouze ve směrovém řešení, bez konkrétních tras. Nelze tedy promítnout konkrétní trasy do polohy lokalit soustavy Natura 2000. Nicméně při nevhodném návrhu tras může dojít až k významně negativním vlivům.
<b>1.3.4.31 Zajištění odpovídajícího dopravního napojení průmyslových zón na silniční infrastrukturu v souladu s příslušnými ustanoveními vlády</b>	-1	Průmyslové zóny bývají navrženy v blízkosti lidské zástavby, v blízkosti silničního připojení a mimo hodnotná území. Z tohoto důvodu nelze předpokládat výraznější vlivy dopravního napojení na lokality soustavy Natura 2000. Nutné je se vyvarovat přímých územních střetů, resp. navrhnout vhodná zmírňující opatření.
<b>1.3.4.32 Zajistit napojení významných rozvojových investic na silniční infrastrukturu alespoň silnic I. třídy</b>	0 - -1	Existuje riziko zkapacitňování a budování silniční infrastruktury s ohledem na požadavky záborů plochy EVL a PO, resp. konkrétních stanovišť či biotopů, které jsou předmětem ochrany. Zvýšení intenzity provozu může způsobovat vyšší míru antropických vlivů, rušení na předměty ochrany. Rozšiřování a zkapacitňování je možné pouze s ohledem na předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000.
<b>1.3.4.33 Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy</b>	0	Opatření bez vlivu na lokality soustavy Natura 2000.
<b>1.3.4.34 Doplnit kapacitu a zlepšit sociální standardy odpočívek pro silniční nákladní dopravu</b>	0	Odpočívky situovat mimo lokality soustavy Natura 2000.
<b>1.3.4.35 Řešení průtahů obcí na tazích s vysokými intenzitami provozu zejména výstavbou obchvatů</b>	-1	Obchvaty by měly být situovány přednostně mimo lokality soustavy Natura 2000. Možné jsou územní střety, tyto by měly být řešeny vhodnými zmírňujícími opatřeními.

<p><b>1.3.4.36 Využívat nízkorychlostního a zvýšit počet vysokorychlostního vážení vozidel</b></p> <p><b>1.3.4.37 Zavádění systému cyklických oprav</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Jedná se spíše o organizační opatření bez vlivů na lokality soustavy Natura 2000.</p>
<p><b>1.3.4.38 Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní (v souladu s Koncepcí vodní dopravy a dle harmonogramu Dopravní sektorové strategie)</b></p>	<p><b>-1</b></p>	<p>Řešení problémů splavnosti může vyžadovat zásahy s negativním vlivem na lokality soustavy Natura 2000. Využívány by měly být takové, které mají pouze mírně negativní vliv.</p> <p>V případě zlepšování splavnosti (regulační úpravy pomocí koncentračních hrázek a prohrábek) bude docházet k ovlivňování předmětů ochrany EVL Labské údolí, EVL Porta Bohemica, resp. EVL Horní Ploučnice, EVL Dolní Ploučnice a dalších EVL, kde je předmětem ochrany losos obecný, a to v podobě vyššího zákalu během realizace opatření. Toto riziko lze snížit např. vhodným načasováním provádění prací. V souvislosti s uvedeným může dojít také k ovlivnění lokality na německé (SCI Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg, SPA Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg). Pro uvedené přeshraniční lokality lze předpokládat ovlivnění na úrovni mírně negativních vlivů.</p> <p>S rozvojem splavnosti souvisí vyšší míra rušení např. bobra evropského (EVL Labské údolí, EVL Porta Bohemica), nicméně se jedná o druh, který je v tomto ohledu poměrně adaptabilní. Dále bude docházet k vyššímu rušení zejména migrující vydry říční (EVL Labské údolí, EVL Dolní Ploučnice, EVL Horní Ploučnice a EVL České Švýcarsko).</p> <p>Vodní provoz jako takový bude mít vliv na stanoviště 3260 a 3270, zde by nemělo docházet k přímým střetům s lodní dopravou, k ovlivnění bude docházet působením vlnobití.</p> <p>Lodní doprava a řešení problematiky splavnosti pak bude ovlivňovat v podstatě všechny EVL a PO, které se ve územním střetu s vodní cestou nacházejí, např. EVL Louky u Přelouče.</p>

		<b>Problematika je blíže řešena v Koncepci vodní dopravy, kde jsou již uvedena opatření s významným negativním vlivem, na jehož základě nemohla být Koncepce vodní dopravy schválena. S těmito opatřeními tedy není možné pracovat.</b>
<b>1.3.4.39 Pokračovat v implementaci cílů programu NAIADES, NAIADES II a návazných programů tohoto typu</b>	<b>-1</b>	Programy NAIADES podporují rozvoj vnitrozemské vodní dopravy. V souvislosti s jejich podporou lze vyhodnotit obdobné vlivy na lokality soustavy Natura 2000 jako v případě opatření 1.3.4.38.
<b>1.3.4.40 Pokračovat v rozvoji Říčních informačních služeb</b>	<b>0</b>	Jedná se o organizační opatření bez vlivů na lokality soustavy Natura 2000.
<b>1.3.4.41 Připravovat projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách</b>	<b>0 - -1</b>	Příprava projektů jako taková nebude mít vliv na lokality soustavy Natura 2000. Při přípravě projektů je třeba vyhnout se územním střetům s lokalitami soustavy Natura 2000, resp. navrhnout vhodná zmírňující opatření. Jedná se zejména o projekty budování rekreačních přístavů a přístavišť, resp. plavebních komor.
<b>1.3.4.42 Dokončit vybavení vodních cest a přístavů prvky protipovodňové ochrany</b>	<b>-1</b>	Jednotlivé prvky protipovodňové ochrany mohou být v územním střetu s lokalitami Natura 2000. Je třeba volit vhodná zmírňující opatření a vhodné prvky minimalizující ovlivnění.
<b>1.3.4.43 Řešit kapacitní problémy v Praze</b>	<b>0</b>	Opatření není v územním střetu s lokalitami soustavy Natura 2000.
<b>1.3.4.44 V návaznosti na dokončenou Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe zajistit vyhodnocení proveditelnosti projektu z hlediska životního prostředí do roku 2023.</b>	<b>0</b>	Zajištění vyhodnocení proveditelnosti projektu nemá vlivy na lokality soustavy Natura 2000.  (V případě samotné realizace pak lze očekávat až významně negativní vlivy.)
<b>1.3.4.45 Vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti letového provozu</b>  <b>1.3.4.46 Vytvářet podmínky pro funkční systém ochrany, zachování, rozvoje a modernizace stávající letištní infrastruktury ve veřejném zájmu na</b>	<b>-1</b>	Při rozvoji regionálních letišť, na jejichž plochách jsou vyhlášeny EVL s předmětem ochrany system obecným (Praha – Letňany, Bezděčín, Kolín – letiště, Olšová vrata, Milotice – letiště, Letiště Marchanice, Letiště Medlánky) respektovat území EVL. Další rozvoj nesmí být směřován do těchto území.



<p>poskytování služeb leteckým dopravcům a ostatním uživatelům letišť</p> <p>1.3.4.47 Rozvoj regionálních letišť řešit tak, aby se zabránilo vytváření nevyužívaných nebo neúčinně využívaných stávajících letištních infrastruktur</p>		
<p>1.3.4.48 Podporovat postupný přechod od konvenčního způsobu navigace k GNSS</p> <p>1.3.4.49 S ohledem na plnění požadavků procesu EIA pokračovat v přípravě výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla Praha</p> <p>1.3.4.50 Napojit Letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu</p> <p>1.3.4.51 Realizovat adekvátní kapacitní posílení silničního napojení letiště na dopravní síť ČR</p> <p>1.3.4.52 V rámci provozních řádů veřejných letišť řešit problematiku bezbariérovosti</p>	0	Jedná se o opatření, která budou lokalizována mimo lokality soustavy Natura 2000, bez vlivů.
<p>1.3.4.53 Urychlit postupné budování infrastruktury cyklistické dopravy včetně dobíjecích bodů</p> <p>1.3.4.54 Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech dosáhnout snížení počtu nehod</p>	-1	<p>Budování infrastruktury cyklistické dopravy může být spojeno s územními střety s lokalitami soustavy Natura 2000. Při trasování a během zpracování jednotlivých projektů je třeba realizovat opatření na minimalizaci vlivů (územní zábory, ruderalizace území, střety cyklodopravy s předměty ochrany, fragmentace území, rušení předmětů ochrany v souvislosti s vyšším pohybem obyvatel).</p> <p>Navržené přeřazení cyklostezek z kategorie místních komunikací do kategorie nové, která by svým charakterem odpovídala kategorii silnic III. třídy generuje vyšší nároky na zábory vzhledem ke splnění příslušných technických norem, vč. nároků na zábory se stanovišti, jež jsou předměty ochrany (např. KRMAP).</p>

		Navržené přeřazení tedy není vzhledem k předmětům ochrany EVL a PO vhodné.
<p><b>1.3.4.55 V případě výstavby cyklostezek procházejících více obcemi zahájit diskuzi o možném vlastnictví kraji</b></p> <p><b>1.3.4.56 Podporovat rozvoj pěší dopravy</b></p> <p><b>1.3.4.57 Aplikace prvků dopravního zklidňování dopravy a doplňkových bezpečnostních prvků</b></p> <p><b>1.3.4.58 Úprava zastávek VHD</b></p> <p><b>1.3.4.59 Zajišťovat finanční podporu pro systémy osobní navigace pro osoby se sníženou schopností pohybu apod.</b></p>	<b>0 - -1</b>	<p>Bez vlivů na lokality soustavy Natura 2000. Jedná se o organizační opatření, resp. situovaná mimo území EVL a PO.</p> <p>V případě podpory pěší dopravy budováním nových chodníků a tras pro pěší dopravu je nutné tyto vést tak, aby nedocházelo k záborům stanovišť, resp. biotopů jednotlivých předmětů ochrany.</p>
<p><b>1.3.4.60 Podpořit vznik veřejných terminálů s případnou návazností na logistická centra v lokalitách stanovených pro síť TEN-T, i v lokalitách, kde je to ekonomicky odůvodnitelné</b></p> <p><b>1.3.4.61 Podpořit vybavení terminálů KD progresivními technologiemi překládky</b></p> <p><b>1.3.4.62 Umožnit financování terminálů multimodální nákladní dopravy s možným vlastnictvím manažera infrastruktury</b></p> <p><b>1.3.4.63 Podpořit kraje a obce při výstavbě multimodálních terminálů pro osobní dopravu</b></p> <p><b>1.3.4.64 Na vysokorychlostních železnicích uvažovat nejen s rychlou dopravou osob, ale i věcí</b></p>	<b>0</b>	Jedná se o organizační opatření, bez přímých vlivů na lokality soustavy Natura 2000.

<b>1.3.4.65 Podpořit rozvoj infrastruktury pro MHD v elektrické trakci</b>	<b>0</b>	Opatření bez územní vazby a vlivu na lokality soustavy Natura 2000.
<b>1.3.5.1 Zavádět aplikace ITS a C-ITS jakožto prvku předcházení nehodám</b> <b>1.3.5.2 Vytvářet cílené kampaně na chování řidičů v blízkosti kolejových drah</b> <b>1.3.5.4 Předložit legislativní návrh upravující závazné stanovisko Policie ČR ke stanovení dopravního značení silničními správními úřady vlády ČR</b> <b>1.3.5.5 Zvýšit viditelný dohled polici, zejména nad dodržováním rychlostních limitů</b> <b>1.3.5.6 Zvyšovat vymahatelnost nedoplatků pravomocných pokut za dopravní přestupky</b> <b>1.3.5.7 Revize objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla</b> <b>1.3.5.8 Podporovat kampaně cílené na specifické potřeby jednotlivých skupin obyvatel</b> <b>1.3.5.9 V rámci udržitelného rozvoje a podpory pěší dopravy zavádět opatření na ochranu bezpečnosti chodců</b> <b>1.3.5.10 Zvyšovat bezpečí cestujících</b> <b>1.3.5.11 V případě železniční dopravy realizovat projekty na zavádění ETCS</b> <b>1.3.5.12 Zavést systém pro identifikaci nehodových lokalit</b>	<b>0</b>	Organizační opatření bez vlivu na lokality soustavy Natura 2000.

1.3.5.3 Postupně snižovat počet železničních přejezdů	-1	V rámci zvyšování bezpečnosti přejezdů dochází k návrhům realizace mimoúrovňových křížení. Ty mohou být situovány v územním střetu s lokalitami soustavy Natura 2000, resp. předměty ochrany (např. lesák rumělkový, ptáci apod.).
<p>1.3.6.1 Zajistit vyšší průchodnost, bezpečnost a operativnost dopravní sítě</p> <p>1.3.6.2 Zohlednit rizika dopadu extrémních klimatických jevů při ochraně stávající a nové dopravní infrastruktury vč. zajištění bezpečnosti a základní mobility v průběhu extrémních klimatických jevů</p>	0	Opatření bez vlivu na lokality soustavy Natura 2000.
<b>Strategický cíl 2: Územní soudržnost</b>		
<b>Specifický cíl 2.1: Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou</b>		
2.1.1.1 Zajistit srovnatelné napojení jednotlivých regionů na nadřazenou síť dopravní infrastruktury	?	Napojení regionů na dopravní strukturu může zahrnovat budování nových komunikací, které mohou být v územním střetu s lokalitami soustavy NATURA 2000. Opatření je však pouze obecné, bez konkrétních návrhů. Samotná idea zajištění napojení nemá vliv na lokality soustavy NATURA 2000.
<b>Specifický cíl 2.2: Celostátní úroveň, propojení ČR do zahraničí</b>		
<p>2.2.1.1 V dálkové a meziregionální dopravě na základě vytváření vhodných podmínek zajistit účelnou mezioborovou spolupráci</p> <p>2.2.1.2 Řešit meziregionální vztahy meziregionální vztahy</p>	0	Obecné cíle, bez konkrétních vlivů na lokality soustavy Natura 2000.
<b>Specifický cíl 2.3: Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM</b>		

<p><b>2.3.1.1 Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvořit veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční</b></p> <p><b>2.3.1.2 Snižovat stupně automobilizace ve velkých městech a jejich suburbánních oblastech a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy</b></p> <p><b>2.3.1.3 Rozvíjet služby související s mobilitou osob a věcí zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Vzhledem k umístění a charakteru bez vlivu na lokality soustavy Natura 2000.</p>
<p><b>Specifický cíl 2.4: Doprava ve venkovském prostoru</b></p>		
<p><b>2.4.1.1 Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvářet veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční</b></p> <p><b>2.4.1.2 Snižovat stupeň automobilizace ve středně velkých a menších městech a v jejich venkovském zázemí a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy</b></p> <p><b>2.4.1.3 Rozvíjet služby související s mobilitou zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Vzhledem k umístění a charakteru bez vlivu na lokality soustavy Natura 2000.</p>
<p><b>Specifický cíl 2.5: Doprava v periferních oblastech</b></p>		
<p><b>2.5.1.1 Vytvářet integrovaný systém dopravní obslužnosti tak, aby přispěl ke zlepšení života občanů v periferních oblastech s cílem pomoci stabilizovat osídlení těchto oblastí</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Podpora a vytváření integrovaného systému dopravní obslužnosti nebude mít vliv na lokality soustavy Natura 2000.</p>

<b>Specifický cíl 2.6: Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch</b>		
<b>2.6.1.1 Hledat alternativní způsob řešení rekreační dopravy v ekologicky citlivých oblastech</b>	<b>0</b>	Pouhé hledání alternativních způsobů řešení rekreační dopravy nebude mít vliv na lokality soustavy Natura 2000. Výběr proběhne s ohledem na předměty ochrany a celistvost lokalit.
<b>Specifický cíl 2.7: Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě</b>		
<b>2.7.1.1 Postupnou modernizací tratí a opravou staničních budov rozšiřovat počty stanic vybavených orientačním a informačním systémem</b>	<b>0</b>	Jedná se o opatření, která jsou situována ve stávajících objektech, resp. o organizační opatření, bez vlivu na lokality soustavy Natura 2000.
<b>2.7.1.2 Systematicky odstraňovat bariéry u staveb dopravní infrastruktury</b>		
<b>2.7.1.3 Zajistit funkční, bezbariérovou, bezpečnou a spolehlivou veřejnou dopravu pro všechny skupiny obyvatelstva</b>		
<b>2.7.1.4 Zpřístupnit budovy zajišťující dopravní služby</b>		
<b>2.7.1.5 Podporovat využívání a zavádění inovativních technologií přístupných pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace</b>		
<b>2.7.1.6 Řešit nesoulad mezi rychlostí rozvoje nových služeb a schopností vybraných skupin obyvatelstva je využívat</b>		
<b>Specifický cíl 2.8: Zajištění kvalifikované síly v dopravě</b>		
<b>2.8.1.1 Spolupráce s MŽMT na inovaci oborové soustavy středního odborného vzdělávání a reorganizaci vysokého technického školství</b>	<b>0</b>	Spolupráce na úrovni vzdělávání neovlivní lokality soustavy Natura 2000.

<p>2.8.1.2 V souladu s návrhem znění Dlouhodobého záměru vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy ČR iniciovat systémové zapojení věcně příslušných rezortů</p> <p>2.8.1.3 Více propagovat Národní soustavu kvalifikací, registr profesních kvalifikací</p> <p>2.8.1.4 Dokončit v oblasti dopravy implementaci Strategie digitálního vzdělávání</p> <p>2.8.1.5 Vytvořit program pro větší propojení škol s dopravními obory</p>		
<p><b>Strategický cíl 3: Společnost 4.0 v dopravě – Vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0</b></p>		
<p><b>Specifický cíl 3.1 Telematika v dopravě</b></p>		
<p><b>Specifický cíl 3.2 Autonomní řízení ve všech druzích dopravy</b></p>		
<p><b>3.2.1.1 Aktivně podporovat rozvoj automatizované a autonomní dopravy v silniční, železniční, městské hromadné dopravě a vnitrozemské vodní dopravě</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Podpora uvedených typů dopravy nebude mít vliv na lokality soustavy Natura 2000.</p>
<p><b>Specifický cíl 3.3: Podpora rozvoje výzkumu, vývoje a inovací v dopravě</b></p>		
<p><b>3.3.1.1 Posilovat stabilní systém podpory a rozvoje dopravního VaVal</b></p> <p><b>3.3.1.2 Realizovat resortní program zaměřený na podporu aplikovaného výzkumu v dopravě a zajistit jeho dlouhodobé finanční zabezpečení</b></p> <p><b>3.3.1.3 Podporovat mezinárodní spolupráce v oblasti VaVal</b></p>	<p><b>0</b></p>	<p>Podpora výzkumu, vývoje a inovací v dopravě nebude mít přímý vliv na lokality soustavy Natura 2000.</p>

3.3.1.4 Zohlednit nediskriminační přístup při tvorbě politik a strategií výzkumu, vývoje a inovací v oblasti dopravy		
<b>Specifický cíl 3.4: Kosmické aktivity</b>		
<p>3.4.1.1 Aplikovat družicová data v dopravě tam, kde přinášejí přidanou hodnotu uživatelům dopravy, provozovatelům dopravy i správcům dopravních infrastruktur</p> <p>3.4.1.2 Standardizovat využití družicových systémů v dopravě</p> <p>3.4.1.3 Využívat data z dálkového pozorování Země pro sledování stability a bezpečnosti dopravní infrastruktury a vyhodnocování stavu dopravní infrastruktury</p>	0	Využití družicových systémů a dat z dálkového pozorování Země nebudou mít vliv na lokality soustavy Natura 2000.
<b>Specifický cíl 3.5: Prostorová data a informace v dopravě</b>		
<p>3.5.1.1 Zrobustnění stávajících a výstavba nových sad prostorových dat, systémů a služeb založených na prostorových datech</p> <p>3.5.1.2 Implementovat prostorová data a služby do celého životního cyklu dopravní infrastruktury a do organizace a řízení dopravy</p> <p>3.5.1.3 Stanovení nároků autonomní mobility na HD mapové podklady</p>	0	Využívání prostorových dat nebude mít vliv na lokality soustavy Natura 2000.



## **VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA CELISTVOST LOKALIT**

Celkem bylo vyhodnoceno 184 opatření v rámci 16-ti specifických cílů a tří cílů strategických. Celá řada opatření je organizačních, situovaných v zastavěných územích či mimo střety s lokalitami soustavy Natura 2000. Pouze v několika případech byla opatření hodnocena s mírným negativním vlivem na předměty ochrany, což s sebou přináší také konstatování mírných negativních vlivů na celistvost lokalit. Mírně negativní ovlivnění s sebou přináší zejména budování nových tras silničních a železničních spojení, realizace mimoúrovňových železničních křížení, přeložky železnic a další činnosti spojené s jejich modernizací (sanace skalních svahů, zdvoukolejnění, napřímění poloměrů oblouků apod.) a zlepšování plavebních podmínek na vodních tocích. Velmi často lze na úrovni konkrétních záměrů najít vhodná zmírňující opatření. Při jejich vyhodnocení čerpala autorka ze zkušenosti s hodnocením konkrétních záměrů, které z koncepce dopravní politiky vycházejí.

U několika opatření nebylo vzhledem k jejich obecnosti možné míru vlivů vyhodnotit. Pro řadu konkrétních záměrů, které jsou zahrnuty v dílčích opatřeních již bylo vydáno souhlasné stanovisko EIA, resp. byly ukončeny závěrem zjišťovacího řízení.

Většinou se jedná o ovlivnění prostorové celistvosti lokality, umístěním nové liniové stavby dojde k fragmentaci území, s tím pak souvisí narušení migračních tras, změny ekologických podmínek apod.

Vliv posuzované koncepce byl vyhodnocen jako mírně negativní.

## **HODNOCENÍ KUMULATIVNÍCH A SYNERGICKÝCH VLIVŮ A SPOLUPŮSOBÍCÍCH FAKTORŮ**

Kumulativní vlivy lze předpokládat v lokalitách s větším množstvím záměrů situovaných v jednom území. Kumulativní vlivy představují obdobné záměry situované v území, např. souběh silniční a železniční sítě. Ke kumulaci vlivů může docházet v souvislosti s realizací dílčích opatření navržených v této koncepci, ale také s dalšími záměry, které jsou obsaženy v územně plánovacích dokumentacích a konkrétními záměry, které jsou plánovány k realizaci. Problematika hodnocení kumulativních a synergických vlivů na úrovni koncepce je spojena s jejich značnou obecností, absencí technických detailů a jejich přesného rozsahu. Na úrovni obecné koncepce lze tedy velmi těžko vyhodnotit kumulativní vlivy. Z tohoto důvodu je velmi důležité tato hodnocení provést v rámci procesu EIA pro konkrétní záměry.

Z hlediska přeshraničních vlivů lze očekávat pouze mírně negativní vliv na lokality navazující na německé straně na tok řeky Labe, a to v souvislosti se zlepšováním plavebních podmínek na Labi. Další přeshraniční vlivy nebyly v souvislosti s posuzovanou koncepcí identifikovány.

## 10. POŘADÍ VARIANT ŘEŠENÍ KONCEPCE

Koncepce byla předložena pouze v jedné variantě.

## 11. PROVEDITELNÁ OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ NEBO SNÍŽENÍ OČEKÁVANÝCH NEPŘÍZIVÝCH VLIVŮ KONCEPCE, VČ. ODŮVODNĚNÍ JEJICH STANOVENÍ

Předkládané naturové posouzení hodnotí možný vliv celorepublikové koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Vzhledem k obecnosti koncepce je možné navrhopvat spíše obecná opatření, která jsou často ve vztahu k dopravě řešena.

1. Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000.
  - *Při projektování dopravních staveb se s ohledem na jejich povahu nelze vždy zcela vyhnout zásahům do lokalit soustavy Natura 2000. Jedná se o preventivní opatření, které má za cíl minimalizovat rizika pro EVL a PO a jejich předměty ochrany.*
2. Při projektování liniových dopravních staveb navrhopvat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území.
  - *Vzhledem k povaze liniových staveb vždy dojde k narušení migrační prostupnosti území, neboť se jedná o nové, často oplocené stavby. Z tohoto důvodu je stanoven požadavek na vybudování vhodných migračních objektů.*
3. Při řešení problematiky splavnosti a spolehlivosti vodních cest vždy pracovat s kumulativními vlivy dílčích navržených opatření.
  - *Vzhledem k obecnosti koncepce nelze v současnosti stanovit charakter, množství, typ a časový souběh navržených opatření na zlepšení splavnosti. Tyto činnosti mohou představovat výraznější riziko při souběhu realizace.*
4. Při návrhu zabezpečování železničních přejezdů na území EVL a PO dávat přednost jiným typům zabezpečení před budováním mimoúrovňových křížení.
  - *V souvislosti s realizací mimoúrovňových křížení dochází ke značným záborům území, neboť často vyvolávají potřebu přeložek silnic a dalších opatření. Na těsnou blízkost železnic pak bývá vázána celá řada stanovišť i předmětů ochrany EVL a PO.*

## **12. POROVNÁNÍ MÍRY VLIVU KONCEPCE BEZ PROVEDENÍ OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ NEBO SNÍŽENÍ OČEKÁVANÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ KONCEPCE S MÍROU VLIVU ZÁMĚRU V PŘÍPADĚ JEJICH PROVEDENÍ**

Výše navržená opatření jsou spíše obecná, stejně jako posuzovaná koncepce. V tomto případě tak mají spíše doporučující charakter.

## **13. ZÁVĚR POSOUZENÍ Z HLEDISKA VÝZNAMNOSTI VLIVU KONCEPCE**

Předkládané naturové posouzení hodnotí možný vliv koncepce „Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027, s výhledem do roku 2050“ na lokality soustavy Natura 2000, jejich předměty ochrany a jejich celistvost. Koncepce byla předložena pouze v jedné variantě. Vyhodnocení proběhlo také s ohledem na lokality soustavy Natura 2000, které mohou být ovlivněny na území sousedních států. Celá řada opatření navržených v koncepci je spíše organizačního charakteru, příp. situována mimo lokality soustavy Natura 2000 a na předměty ochrany EVL a PO a jejich celistvost nebudou mít na EVL.

Ve 24 opatřeních bylo konstatováno riziko mírného negativního vlivu.

Ve třech případech nebylo možné vliv vyhodnotit, neboť se jednalo o velice obecná opatření. Bez znalosti přesného umístění a technického řešení je není možné vyhodnotit.

**Posuzovaná koncepce nemá významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000.**

## **14. RÁMCOVÉ ZHODNOCENÍ MOŽNOSTÍ PŘÍPADNÝCH KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ, JE-LI VLIV KONCEPCE HODNOCEN JAKO VÝZNAMNĚ NEGATIVNÍ**

Kompenzační opatření nejsou s ohledem na obecnou povahu koncepce a finální vyhodnocení na úrovni mírně negativních vlivů navržena.

Není však vyloučeno, že při zpracování konkrétních záměrů, které z koncepce vycházejí, tato potřeba vznikne.

## 15. LITERATURA

Anonymus (2007): Metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Věstník MŽP.

Anonymus (2013): Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 331/2010/EU. Úřední věstník Evropské unie. Svazek 56.

Chvojková E. et al. (2011): Příručka k hodnocení významnosti vlivů na předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000. MŽP, Praha.

Ministerstvo dopravy (10/2020): Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050. Návrhová, implementační, analytická část, tabulky opatření a indikátorů.

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Vyhláška č. 395/1992 Sb., Provedení zákona ČNR o ochraně přírody, v platném znění.

Vyhláška č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody.

### Internetové zdroje:

- <http://www.mapy.cz>
- <http://mapy.nature.cz/>
- <http://portal.gov.cz>
- <http://www.natura2000.cz>
- <http://www.nature.cz>
- <http://www.geoportal.cenia.cz>
- <https://natura2000.eea.europa.eu/>

## **PŘÍLOHY**

**PŘÍLOHA 1 Stanoviska dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.**

**PŘÍLOHA 2 Osvědčení o autorizaci**

**Věc: Stanovisko k návrhu koncepce „Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050“**

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky (dále jen „Agentura“) jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 75 odst. 1 písm. e) ve spojení s § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“), pro posouzení návrhu koncepce „Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050“ (dále jen „konceptce“), který předložila EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, doručeného dne 9. 4. 2020, vydává v souladu s § 45i odst. 1 zákona toto

**STANOVISKO:**

Uvedená konceptce **může mít významný vliv** na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (soustavy Natura 2000) v územní působnosti Agentury (viz příloha).

**ODŮVODNĚNÍ**

EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno dne 9. 4. 2020 požádal Agenturu jako příslušný orgán ochrany přírody o posouzení koncepce z hlediska jeho vlivů na soustavu Natura 2000. K žádosti byl přiložen dokument Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050.

Strategickými cíly koncepce jsou:

- udržitelná mobilita (specifické cíle: ovlivňování mobility; multimodální přístup; optimalizace jednotlivých druhů dopravy);
- územní soudržnost (specifické cíle: propojení sektorového a územního plánování TA; vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou; celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí; doprava v metropolích a aglomeracích, PUM; doprava ve venkovském prostoru; doprava v periferních oblastech; doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch; rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě; pracovní podmínky v dopravě s ohledem na zajištění kvalifikované síly);
- společnost 4.0 v dopravě – vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0 (specifické cíle: telematika v dopravě; autonomní řízení ve všech druzích dopravy; podpora rozvoje výzkumu, vývoje a inovací v dopravě; kosmické aktivity).

Ačkoliv předkládaná konceptce uvádí cíle a postupy v obecné rovině a až na výjimky neobsahuje konkrétní řešení problematiky, Agentura upozorňuje na cíle a opatření, která vnímá problematicky a která mohou, ať již samostatně nebo ve spojení s dalšími konceptcemi, ve svých důsledcích ovlivnit příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (Natura 2000) v územní působnosti Agentury.

Agentura upozorňuje zejména na níže uvedené lokality, u kterých může dojít k negativnímu ovlivnění dopravními stavbami.

Realizací průplavního spojení Dunaj – Odra by došlo k významnému ovlivnění **PO CZ0811020 - Poodří a EVL CZ0814092 - Poodří** způsobenému změnou vodního režimu, zábořem území,

přímou destrukcí biotopů rostlin a živočichů, fragmentací krajiny, vážným narušením režimu podzemních vod, změnou přirozeného záplavového režimu či šířením invazních druhů živočichů a rostlin. Lze konstatovat, že realizace průplavního spojení Dunaj – Odra uvedeného v koncepci by měla významný negativní dopad prakticky na všechny druhy PO Poodří a jejich biotopy a na druhy a přírodní stanoviště EVL Poodří.

Opatření pro infrastrukturu vnitrozemských vodních cest mohou významně ovlivnit také **EVL CZ0424141 - Porta Bohemica**, která je vymezená na řece Labi a předměty ochrany přímo vázané na vodní prostředí, dále **EVL CZ0714073 – Litovelské Pomoraví** či **EVL CZ0624119 - Soutok – Podluží** na jižní Moravě.

Realizací záměrů vyplývajících z koncepce bude ovlivněna rovněž **EVL CZ0424037 - Lovoš** a **EVL CZ0420416 – Milešovka** na území CHKO České středohoří, kde je již v současné době vysoká koncentrace dopravních cest (hlavní tah Praha – Ústí nad Labem – Děčín – Berlín, tj. silnice I/8, dálnice D 805, železnice Praha – Berlín) a předpokládá se výstavba dalších (VRT Praha – Berlín, přeložka silnice I/13 Libouchec – Děčín apod.), dále **EVL CZ0513505 - Dolní Ploučnice**, která je koridorového charakteru se souběhem dopravní infrastruktury (např. plánovaná přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice) a územně rozsáhlá **EVL CZ0424141 - Porta Bohemica**, která může být potenciálně dotčena modernizací železničních tras Ústí nad Labem – Most – Chomutov a Děčín – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno.

Agentura dále doporučuje zohlednit, že trasování připravované dálnice D6, která je v síti TEN-T (viz Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje), vede po hraně **PO CZ0411002 - Doupovské hory** a v úseku procházejícím skrze **CHKO Slavkovský les** je pak v těsném kontaktu s **EVL CZ0413188 - Olšová vrata** s předmětem ochrany sysel obecný, který je řazen mezi kriticky ohrožené druhy a tato lokalita je jednou z lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem (jev ÚAP 36). Částečný průnik D6 je předpokládán rovněž do území **EVL CZ0424125 - Doupovské hory**. Vzhledem k průchodu plánované D6 územím CHKO Slavkovský les Agentura považuje za vhodné uchovat trasu připravované D6 v přibližném trasování současné silnice I/6, která vymezuje hranici PO Doupovské hory.

V Jihočeském kraji zvyšování parametrů železnice může ovlivnit společenstva chráněná v rámci **EVL CZ0314124 - Blanský les**, konkrétně se jedná o území NPR Vyšenské kopce.

V souvislosti s budováním infrastruktury zároveň Agentura upozorňuje, že musí mimo jiné zohlednit informace, které jsou Agenturou poskytovány jako územně analytický podklad (ÚAP) dle vyhlášky 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění a to lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem jako jev č. 36 (podklad rozšířen v lednu 2020) a biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců jako jev 36b (podklad poskytován nově od ledna 2020).

Agentura vzhledem k povaze koncepce upozorňuje na nutnost podrobit zjišťovacímu řízení všechny navazující záměry, které mohou ovlivnit některou ze složek životního prostředí, či mohou mít potenciálně významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany, nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Toto stanovisko není rozhodnutím orgánu ochrany přírody vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Na vydání tohoto stanoviska se nevztahují obecné předpisy o správním řízení.

Mgr. Jaromír Kosejk

ŘEDITEL ODBORU OBECNÉ OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY

Příloha: Seznam evropsky významných lokalit a ptačích oblastí v územní působnosti Agentury (vč. předmětů ochrany)

Příloha: Seznam Evropsky významných lokalit a Ptačích oblastí, kde je AOPK ČR orgánem ochrany přírody (vč. předmětů ochrany)

KATEGORIE	SITE CODE	NÁZEV	PŘEDMĚT OCHRANY
EVL	CZ0113005	Lochkovský profil	Callimorpha quadripunctaria
EVL	CZ0113774	Praha - Letňany	Spermophilus citellus
EVL	CZ0114001	Radotínské údolí	Callimorpha quadripunctaria, Dracocephalum austriacum
EVL	CZ0210023	Pustá seč	6510
EVL	CZ0210027	Voděradské bučiny	9130, 3130, 9110
EVL	CZ0210028	Posázavské bučiny	9180, 9130, 6190
EVL	CZ0210053	Střední Povltaví u Drbákova	8220, 9170, 8150, 6190, 4030, 9180
EVL	CZ0210100	Bílichovské údolí	91E0, 9150, 7220
EVL	CZ0210114	Radouč	2330, 4030, 6210, 8210
EVL	CZ0210118	V jezírkách	3140, 6430, 7230
EVL	CZ0210150	Čtvrťe	7220, 9170
EVL	CZ0210172	Hrabanovská černava	6410, 7210, 6210, 7230
EVL	CZ0210409	Kulivá hora	6190, 8160, 9170, 9180, 91H0
EVL	CZ0210421	Mramor	9170, 91H0
EVL	CZ0210704	Čertova skála	6190, 40A0
EVL	CZ0210708	Stříbrný luh	9180, 9130, 8160, 6190, 40A0, 9170
EVL	CZ0210729	Větrušické rokle	8220, 4030, 6110, 6190, 6210, 8230
EVL	CZ0212006	Drhleny	Trichomanes speciosum
EVL	CZ0212019	Smradovna	9150, 9190, 91E0, Cyripedium calceolus, Adenophora liliifolia, 7220, 7230
EVL	CZ0212020	Rečkov	Ligularia sibirica, Vertigo moulinsiana
EVL	CZ0212021	Slatinná louka u Velenky	Gladiolus palustris, Thesium ebracteatum, 6410
EVL	CZ0213009	Vlašimská Blanice	Lutra lutra, Unio crassus, Osmoderma eremita, Lampetra planeri
EVL	CZ0213063	Rakovník - za koupalištěm	Maculinea nausithous
EVL	CZ0213065	Na Babě	6190, 6210, Callimorpha quadripunctaria, 40A0
EVL	CZ0213512	Skočová - pískovna	Bombina variegata
EVL	CZ0213610	Křivoklát - hrad	Myotis myotis
EVL	CZ0213621	Štoly Velké Ameriky	Barbastella barbastellus, Myotis myotis
EVL	CZ0213626	Suchomasty - zámeček	Rhinolophus hipposideros



Příloha: Seznam Evropsky významných lokalit a Ptačích oblastí, kde je AOPK ČR orgánem ochrany přírody (vč. předmětů ochrany)

EVL	CZ0213628	Točnick - hrad	Myotis myotis
EVL	CZ0213790	Javůrek	9130, 9170, 9180, 91E0, Triturus cristatus
EVL	CZ0213822	V Hlinišťatech	Bombina variegata, Triturus cristatus
EVL	CZ0214002	Karlické údolí	8310, 8230, 9150, 9170, 9180, 91H0, 91I0, Dracocephalum austriacum, Adenophora liliifolia, 40A0, 6210, 6210, 6510, 7220, 8160, 8210, 9130
EVL	CZ0214003	Zlatý kůň	5130, 6110, 6190, 6210, Rhinolophus hipposideros, Myotis myotis, 8310, 9170
EVL	CZ0214008	Lánská obora	Unio crassus, Limoniscus violaceus, 9190, 9180, 9170, 9130, 9110, 8230, Cerambyx cerdo, Osmoderma eremita
EVL	CZ0214009	Libické luhy	6430, 6440, 6510, Bombina bombina, Lucanus cervus, 3150, Osmoderma eremita, 91F0
EVL	CZ0214011	Týřov - Oupořský potok	8150, 8220, 9110, 9130, 9170, 9180, Dicranum viride, 91E0, Limoniscus violaceus, 40A0, 6190, Austropotamobius torrentium, 6510
EVL	CZ0214012	Příhrazské skály	Rhinolophus hipposideros, 8310, Trichomanes speciosum
EVL	CZ0214013	Kokořínsko	Vertigo angustior, 6210, 6410, Vertigo moulinsiana, Misgurnus fossilis, 6430, Cobitis taenia, 6510, 7210, 7230, 8220, 8230, 8310, 9110, 91E0, Trichomanes speciosum, Cypripedium calceolus
EVL	CZ0214014	Podlesí	3130, 3150, Leucorrhinia pectoralis, 7140, Coleanthus subtilis, Vertigo angustior
EVL	CZ0214015	Vůznice	91E0, 91I0, 9180, 9170, 9130, 8220, 8150, Lucanus cervus, Bombina variegata
EVL	CZ0214016	Želivka	Barbastella barbastellus, Minuartia smejkalii, Aspius aspius
EVL	CZ0214017	Karlštejn - Koda	91H0, Adenophora liliifolia, 9170, 9150, 8310, Myotis myotis, 8210, 8160, Barbastella barbastellus, 7220, 6210, 6210, 6190, 6110, 5130, Lucanus cervus, 40A0, Callimorpha quadripunctaria, 3270, 91I0, Dracocephalum austriacum, 9180
EVL	CZ0214025	Údolí Plakánek	Trichomanes speciosum, 8310
EVL	CZ0214037	Kotýz	Callimorpha quadripunctaria, 6110, 6190, 6210, 8310
EVL	CZ0214039	Stroupínský potok	Austropotamobius torrentium, Cottus gobio
EVL	CZ0214043	Niva Bělé u Klokočky	Ligularia sibirica, 7230, 6410, Vertigo moulinsiana
EVL	CZ0214045	Prameny Klíčavy	91E0, Hamatocaulis vernicosus, 7140, 3150
EVL	CZ0214050	Žehuňsko	Vertigo angustior, 3150, Lucanus cervus, 6210, 6210, 91I0, 6440, 6510, 7230, 91H0, 6410
EVL	CZ0310032	Čertova stěna-Luč	8220
EVL	CZ0310163	Žofínský prales - Pivonické skály	9410, 9110, 9130, Dicranum viride
EVL	CZ0310605	Žofinka	91D0

Příloha: Seznam Evropsky významných lokalit a Ptačích oblastí, kde je AOPK ČR orgánem ochrany přírody (vč. předmětů ochrany)

EVL	CZ0310610	Červené blato	7120, 91D0
EVL	CZ0310611	Široké blato	91D0, 7140
EVL	CZ0310615	Písečný přesyp u Vlkova	2330
EVL	CZ0312038	Lomnický velký rybník	Coleanthus subtilis
EVL	CZ0312040	Malý Horusický rybník	Coleanthus subtilis
EVL	CZ0312048	Štičí rybník	Coleanthus subtilis
EVL	CZ0313004	Terčino údolí	Maculinea teleius
EVL	CZ0313097	Cepská pískovna a okolí	Triturus cristatus
EVL	CZ0313098	Hliníř - Ponědrážka	Triturus cristatus, 3160, 7140
EVL	CZ0313101	Krvavý a Kačležský rybník	3130, 3150, 6230, 6510, 7140, 9110, Cobitis taenia, Lutra lutra
EVL	CZ0313106	Lužnice a Nežárka	Lutra lutra, Unio crassus, Osmoderma eremita, Misgurnus fossilis
EVL	CZ0313123	Stropnice	Lutra lutra, Maculinea teleius
EVL	CZ0313128	Nadějská soustava	Osmoderma eremita, Lutra lutra, 7150
EVL	CZ0313129	Purkrabský rybník a Točnick	Osmoderma eremita
EVL	CZ0313131	Třeboň	Cerambyx cerdo, Osmoderma eremita
EVL	CZ0313141	Žofina Huť	Maculinea nausithous
EVL	CZ0314019	Velký a Malý Tisý	Coleanthus subtilis, Lutra lutra, Osmoderma eremita
EVL	CZ0314023	Třeboňsko - střed	Cobitis taenia, 9190, Cerambyx cerdo, Osmoderma eremita, Graphoderus bilineatus, 3160, Ophiogomphus cecilia, Hamatocaulis vernicosus, 91E0, 91F0, 7140, 7150, Bombina bombina, Lutra lutra, Misgurnus fossilis
EVL	CZ0314109	Ruda	7140, 7150, 91D0, Hamatocaulis vernicosus, Liparis loeselii, 3160
EVL	CZ0314124	Blanský les	9130, Vertigo angustior, Myotis myotis, 8220, Cottus gobio, 6510, 6410, Lampetra planeri, Gentianella praecox subsp. bohemica, 91U0, 9180, 9170, Lynx lynx, 9110, Maculinea teleius, 3260, Maculinea nausithous, Callimorpha quadripunctaria, 6190, 6210, 6210
EVL	CZ0314634	Chýnovská jeskyně	Myotis myotis, 8310
EVL	CZ0315005	Řežabinec	Hamatocaulis vernicosus
EVL	CZ0320029	Chlumská stráž	9180, 9170
EVL	CZ0320030	Haltravský hřeben	9110, 9180
EVL	CZ0320037	Na požárech	6230, 7140

Příloha: Seznam Evropsky významných lokalit a Ptačích oblastí, kde je AOPK ČR orgánem ochrany přírody (vč. předmětů ochrany)

EVL	CZ0320043	Pavlova Huť	91D0
EVL	CZ0320053	Kohoutov	8230, 8220, 9170, 9180, 9130
EVL	CZ0320140	Chejlava	9180, 9130
EVL	CZ0320180	Čerchovský les	6410, 7140, 9110, 9130, 9410, 9190, 9180, 91D0
EVL	CZ0322058	Pastviště u Fínů	Gentianella praecox subsp. bohemica, 6230
EVL	CZ0323151	Kateřinský a Nivní potok	Castor fiber
EVL	CZ0323166	Radbuza - Nový Dvůr - Pila	Austropotamobius torrentium
EVL	CZ0323638	Jeskyně Inků	bastella barbastellus
EVL	CZ0323645	Štola Věra	Myotis myotis
EVL	CZ0324026	Niva Nemanického potoka	Lampetra planeri, 7140, 91E0
EVL	CZ0410021	Nadlesí	7140, 9410, 4030, 3160, 6510, 91D0
EVL	CZ0410150	Soos	Euphydryas aurinia, 3160, 3140, 1340, 7140, 7150, 91D0, 91E0, 3150
EVL	CZ0410401	Krásenské rašeliniště	7110, 7140, 7120, 9410, 91D0
EVL	CZ0410404	Bečovské lesní rybníky	7140, 9410, 3150, 3160
EVL	CZ0410413	Kaňon Ohře	9180, 91E0, 9170, 9130, 3260, 8220, 9110
EVL	CZ0410414	Kladské rašeliny	7110, 7140, 91D0, 9410
EVL	CZ0410438	Močál u Bystřiny	3140, 91E0
EVL	CZ0412065	Medvědí rozhledy	Cerastium alsinifolium, Asplenium adulterinum
EVL	CZ0412069	Pramenské pastviny	Cerastium alsinifolium, Asplenium adulterinum, Galium sudeticum
EVL	CZ0412070	Raušenbašská lada	Asplenium adulterinum, Cerastium alsinifolium, Galium sudeticum
EVL	CZ0412071	Skalka pod Tisovým vrchem	Asplenium adulterinum
EVL	CZ0413008	Prameny Teplé	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413009	Rankovický trianql	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413018	U hájenky	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413177	Bystřina - Lužní potok	Lampetra planeri, Euphydryas aurinia, Margaritifera margaritifera
EVL	CZ0413179	Podhorní louky	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413180	Horní Kramolín - Ovesné	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413181	Mokřady u Javorné	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413182	U bunkru	Euphydryas aurinia

Příloha: Seznam Evropsky významných lokalit a Ptačích oblastí, kde je AOPK ČR orgánem ochrany přírody (vč. předmětů ochrany)

EVL	CZ0413187	Mezi rybníky	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413188	Olšová vrata	Spermophilus citellus
EVL	CZ0413191	Na Pilské šachtě	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413195	Teplá s přítoky a Otročínský potok	Cottus gobio
EVL	CZ0414026	Úpolínová louka - Křížky	Euphydryas aurinia, 4030, 6230, 6410, 6430, Galium sudeticum, 8220, 9410, Cerastium alsinifolium, Asplenium adulterinum, 7140
EVL	CZ0414110	Krušnohorské plató	3130, 3160, 4030, 6230, 6430, 6510, 6520, 7110, 7120, 7140, 8220, 9110, 9140, 91D0, 9410, Myotis myotis, Carabus menetriesi pacholei
EVL	CZ0414127	Hradiště	1340, 3130, 3150, 3260, 4030, 40A0, 5130, 6110, 6190, 6210, 6230, 6410, 6430, 6510, 6520, 7140, 8220, 8230, 8310, 9110, 9130, 9170, 9180, 9190, 91D0, 91E0, 91H0, 91I0, 9410, Pulsatilla patens, Triturus cristatus, Euphydryas aurinia, Bombina bombina, Salmo salar, Maculinea nausithous
EVL	CZ0420026	Bořeň	9180, 8220, 8150, 6190, 40A0
EVL	CZ0420082	Studenec	8220, 9110, 9180, 9130
EVL	CZ0420083	Spravedlnost-Chřibská	91E0, 6510
EVL	CZ0420144	Novodomské a polské rašeliniště	7110, 7120, Coleanthus subtilis, 91D0, 9410, 7140
EVL	CZ0420165	Velký vrch - Černodoly	91I0, 6210, 40A0
EVL	CZ0420406	Křížové vršky, Malý vrch, Šibeník	6110, 6210, 6210, 6510, 40A0
EVL	CZ0420416	Milešovka	9180, 8230, 8220, 6190, 40A0, 91E0, 9130
EVL	CZ0420449	Sedlo	9180
EVL	CZ0420451	Bohyňská lada, Chmelník, Lotarův vrch	8220, 6510, 6410, 6210, 6210, 9180, 91E0, 9170
EVL	CZ0420454	Lipská hora	91I0, 9180, 8220, 8160
EVL	CZ0420455	Lhota	9180, 91I0
EVL	CZ0420456	Ostrý	8220, 9170, 91I0
EVL	CZ0420459	Košťálov	40A0, 91I0, 6210, 6210, 91H0, 9180, 9170, 8220, 6510
EVL	CZ0420460	Třtěnské stráně	6210
EVL	CZ0420462	Plešivec	8230, 8220
EVL	CZ0420507	Údolí Chřibské Kamenice	91E0, 9130, 9110, 8310, 8220, 3150, 7140
EVL	CZ0420520	Lužickohorské bučiny	9130, 9110, 8220, 9180

Příloha: Seznam Evropsky významných lokalit a Ptačích oblastí, kde je AOPK ČR orgánem ochrany přírody (vč. předmětů ochrany)

EVL	CZ0422075	Borečský vrch	6210, Pulsatilla patens, 8220, 6510, 40A0
EVL	CZ0422077	Kleneč	Dianthus arenarius subsp. bohemicus, 2330
EVL	CZ0423001	Huníkovský potok	Austropotamobius torrentium
EVL	CZ0423006	Nebeský rybníček u Veselí	Triturus cristatus
EVL	CZ0423198	Bezejmenný přítok Trojhorského potoka	Austropotamobius torrentium
EVL	CZ0423202	Březina	Triturus cristatus
EVL	CZ0423206	Dobrná	Triturus cristatus
EVL	CZ0423212	Hořenec - Číčov	Callimorpha quadripunctaria
EVL	CZ0423219	Luční potok - Třebušín	Austropotamobius torrentium
EVL	CZ0423224	Ploskovice	Osmoderma eremita
EVL	CZ0423225	Radobýl	Stenobothrus eurasius, 8220, Callimorpha quadripunctaria, 6210
EVL	CZ0423227	Sinutec - Dlouhý kopec	Callimorpha quadripunctaria
EVL	CZ0423233	Vrch Milá	Stenobothrus eurasius
EVL	CZ0423236	Všechlapy - Kamýk	Callimorpha quadripunctaria
EVL	CZ0423507	Horní Kamenice	Lutra lutra, Salmo salar
EVL	CZ0423651	Držovice - rodinný dům	Myotis myotis
EVL	CZ0423652	Chřibská - kostel	Myotis myotis
EVL	CZ0424031	České Švýcarsko	3260, 4030, Salmo salar, 6510, 8220, 9110, 9410, Trichomanes speciosum, 9180, Lutra lutra, 9130, 8310
EVL	CZ0424033	Raná - Hrádek	40A0, 6210, 8150, Spermophilus citellus, Stenobothrus eurasius
EVL	CZ0424034	Babinské louky	Adenophora liliifolia, 6510, 6430, 6410
EVL	CZ0424037	Lovoš	Callimorpha quadripunctaria, 6210, 8220, 9110, 9170, 9180
EVL	CZ0424038	Holý vrch u Hlinné	Pulsatilla patens, 8230, 8220, 6510, 6210, 40A0, 6190
EVL	CZ0424039	Oblík - Srdov - Brník	Callimorpha quadripunctaria, 6110, 6210, 6510, 8160, Stenobothrus eurasius, Stipa zalesskii
EVL	CZ0424125	Doupovské hory	6210, Salmo salar, 6510, Triturus cristatus, Bombina bombina, Barbastella barbastellus, Myotis myotis, 9130, 9180, 91E0, Pulsatilla patens, Euphydryas aurinia, 3260
EVL	CZ0424127	Východní Krušnohoří	9410, 91E0, 91D0, 9110, 9130, 9180, 8220, 6520, 6430, 6230, Limoniscus violaceus, 4030, Maculinea nausithous, Maculinea teleius
EVL	CZ0424129	Bílé stráně u Litoměřic	6210, Callimorpha quadripunctaria, 6210, 8230, 91E0, Cypripedium calceolus

Příloha: Seznam Evropsky významných lokalit a Ptačích oblastí, kde je AOPK ČR orgánem ochrany přírody (vč. předmětů ochrany)

EVL	CZ0424141	Porta Bohemica	3150, 3240, 3260, 3270, 4030, 40A0, 6110, 6190, 6210, 6230, 6410, 6430, 6510, 8150, 8160, 8220, 8230, 9110, 9130, 9170, 9180, 91D0, 91E0, 91F0, 91H0, 91I0, 91T0, 9410, Castor fiber, Salmo salar
EVL	CZ0510191	Průlom Jizery u Rakous	9150, 9180, 9130, 9110, 8310, 8220, 8210, 6210, 6210
EVL	CZ0510400	Jizerskohorské bučiny	9180, 9140, 8220, 9110, 9130
EVL	CZ0510402	Rašeliniště Jizerky	7140, 7110, 6230, 91D0, 9410
EVL	CZ0510403	Quarré	7110, 91D0, 7140
EVL	CZ0510405	Bukovec	9410, 91D0, 9180, 9140, 7140, 6430, 6230, 9130
EVL	CZ0510408	Smědava	91D0, 9410, 7110, 9110
EVL	CZ0510412	Jizerské smrčiny	9410, 91D0, 7140, 7110, 4030, 8220
EVL	CZ0510415	Rašeliniště Jizery	6230, 7110, 7140, 91D0, 9410
EVL	CZ0510441	Binov - Bobří soutěska	91E0, 9110, 9180, 9170, 8220, 6510
EVL	CZ0510508	Klíč	9110, 8150, 6510, 4030, 8220
EVL	CZ0510509	Jezevčí vrch	9180, 9130
EVL	CZ0512100	Roverské skály	Trichomanes speciosum
EVL	CZ0513249	Prácheň - Zicht	Triturus cristatus
EVL	CZ0513255	Slatinné vrchy	Rosalia alpina
EVL	CZ0513505	Dolní Ploučnice	Lutra lutra, Bombina bombina, Salmo salar
EVL	CZ0513506	Horní Ploučnice	91E0, 91D0, Lutra lutra, 7140, 6430, 6410, Salmo salar, Callimorpha quadripunctaria, Maculinea nausithous, 3260, 2330, Vertigo moulinsiana, 3150, Ophiogomphus cecilia, Maculinea teleius
EVL	CZ0513509	Svitavka	Lampetra planeri
EVL	CZ0513657	Bílá Desná - kanál protržené přehrady	Myotis myotis
EVL	CZ0513663	Podhájí - chalupa	Rhinolophus hipposideros
EVL	CZ0513666	Jeskyně Sklepy pod Troskami	Rhinolophus hipposideros
EVL	CZ0514041	Suchý vrch - Naděje	8220, 8310, Barbastella barbastellus, 4030, 9130, Myotis bechsteinii, 9110
EVL	CZ0514042	Jestřebsko - Dokesko	2330, Trichomanes speciosum, 9410, Ligularia sibirica, 91T0, Pulsatilla patens, Vertigo moulinsiana, 3150, 3160, Leucorrhinia pectoralis, 4030, Osmoderma eremita, Rosalia alpina, 6410, 6430, 7140, 7150, 7230, 8310, 9110, 91D0, Hamatocaulis vernicosus, Liparis loeselii

Příloha: Seznam Evropsky významných lokalit a Ptačích oblastí, kde je AOPK ČR orgánem ochrany přírody (vč. předmětů ochrany)

EVL	CZ0514113	Podtrosecká údolí	Cobitis taenia, Liparis loeselii, Trichomanes speciosum, Hamatocaulis vernicosus, Maculinea nausithous, Rhinolophus hipposideros, 8310
EVL	CZ0514243	Velký a Malý Bezděz	9110, 8310, 8220, Rosalia alpina, Myotis bechsteinii
EVL	CZ0514669	Poselský a Mariánský rybník	7140, 7110, 6410, Leucorrhinia pectoralis, 3160, 3150, Vertigo moulinsiana, 2330, 91D0
EVL	CZ0514670	Ronov - Vlhošť	9180, Vertigo angustior, 3150, Maculinea teleius, Maculinea nausithous, 6410, 6430, 7140, 8220, 9130, 9170
EVL	CZ0520028	Babiččino údolí - Rýzmburk	8210, 7220, 9180
EVL	CZ0520507	Kozínek	6510, 9130, 8210, 9180
EVL	CZ0520508	Stárkovské bučiny	8210, 6510, 9130
EVL	CZ0520511	Žaltman	6510, 9110, 9130, 91E0
EVL	CZ0520518	Broumovské stěny	9110, 8310, 8220, 4030, 9130
EVL	CZ0520519	Adršpašsko-teplické skály	7140, 8220, 8310, 9110, 91D0, 9410
EVL	CZ0520600	Trčkov	9410, 9130, 9110
EVL	CZ0520603	Panský vrch	6230, 6430, 6510
EVL	CZ0520604	Zdobnice - Říčka	8220, 9110, 9180, 9130
EVL	CZ0523014	Vladivostok	Maculinea nausithous, Maculinea teleius
EVL	CZ0523267	Zaorlicko	6520, Cottus gobio, 91E0
EVL	CZ0523280	Metuje a Dřevíč	Lampetra planeri
EVL	CZ0523677	Kost	Rhinolophus hipposideros
EVL	CZ0524044	Krkonoše	7140, 9410, 8220, 8310, 8110, 91E0, 91D0, 9180, 9140, 9130, 9110, Cottus gobio, 7110, 6520, 6510, 6430, 6230, 6150, 4080, 4070, 4060, 4030, Galium sudeticum, Gentianella praecox subsp. bohemica, Campanula bohemica, Pedicularis sudetica
EVL	CZ0524046	Orlické hory - sever	Gentianella praecox subsp. bohemica, 9410, 9130, 9110, 6430, 6520
EVL	CZ0525002	Řeřišný u Machova	Hamatocaulis vernicosus
EVL	CZ0530146	Králický Sněžník	9410, 91D0, 9110, 8310, 8220, 8110, 7110, 6430, 4060, 6150
EVL	CZ0530500	Lichnice - Kaňkovy hory	9180, 6190, 8220, 9110, 9130
EVL	CZ0530502	Semínský přesyp	2330
EVL	CZ0530504	Zubří	6230, 6410, 6430, 6510, 7140, 91E0
EVL	CZ0533296	Boušovka	Leucorrhinia pectoralis
EVL	CZ0533301	Údolí Chrudimky	Lampetra planeri

Příloha: Seznam Evropsky významných lokalit a Ptačích oblastí, kde je AOPK ČR orgánem ochrany přírody (vč. předmětů ochrany)

EVL	CZ0533303	Chrudimka	Lutra lutra
EVL	CZ0533308	Bohdanečský rybník	Leucorrhinia pectoralis, Maculinea nausithous, Bombina bombina, Cucujus cinnaberinus
EVL	CZ0533501	Slavická obora	Osmoderma eremita
EVL	CZ0533685	Borová u Poličky	Rhinolophus hipposideros
EVL	CZ0533696	Kochánovické rybníky a tůň	3150, 6410, 9170, 91E0, Triturus cristatus, Bombina bombina
EVL	CZ0533702	Louky v Jeníkově	6230, 6410, 6430, 7140, Vertigo geyeri
EVL	CZ0534053	Krkanka-Strádovské peklo	9110, 8220, Cottus gobio, 6510, 9130, 9180
EVL	CZ0534054	Hubský-Strádovka	6410, 6430, 7140, Hamatocaulis vernicosus, 91E0
EVL	CZ0534055	Ratajské rybníky	Maculinea teleius, Maculinea nausithous, 6410, 7140, Hamatocaulis vernicosus
EVL	CZ0610056	Švařec	6210, 6210, 6510
EVL	CZ0610159	Velký Špičák	9130, Dicranum viride, 9180
EVL	CZ0610170	Zhejral	7140, 6230, 3130
EVL	CZ0610401	Žákova hora	9110, Dicranum viride, 9130
EVL	CZ0610412	Ransko	91E0, 9130, 9110
EVL	CZ0610513	Suché kopce	6230, 6510, 7140
EVL	CZ0610514	Doubravniček	3140, 3150, 6230, 7140, 9410
EVL	CZ0610519	Ranská jezírka	3140, 3150, 3160, 9110, 9130
EVL	CZ0612139	Pod Kamenným vrchem	Coleanthus subtilis
EVL	CZ0613009	Niva Fryšávky	Maculinea nausithous
EVL	CZ0613010	Údolí Svratky u Krásného	Maculinea nausithous
EVL	CZ0613318	Babínský rybník	Leucorrhinia pectoralis
EVL	CZ0613321	Jankovský potok	Lutra lutra
EVL	CZ0613333	Staviště	Cottus gobio
EVL	CZ0613338	Vetelské rybníky	3150, 6430, 6510, Bombina bombina
EVL	CZ0613700	Žďár nad Sázavou - garáže	Myotis emarginatus
EVL	CZ0613809	Dívka	Bombina bombina
EVL	CZ0614053	Dářská rašeliniště	9410, Leucorrhinia pectoralis, 6410, 7140, 91D0
EVL	CZ0614059	Štíří důl - Řeka	7140, Gentianella praecox subsp. bohemica, 6230, 6410, Hamatocaulis vernicosus, Buxbaumia viridis, 7230



Příloha: Seznam Evropsky významných lokalit a Ptačích oblastí, kde je AOPK ČR orgánem ochrany přírody (vč. předmětů ochrany)

EVL	CZ0614134	Údolí Jihlavy	9180, 9170, 8220, 6240, 6210, 91I0, Callimorpha quadripunctaria, 3260, 6190
EVL	CZ0614136	Chotáry	6230, 6430, 7140, Vertigo geyeri
EVL	CZ0614137	Maršálka	7140, Vertigo geyeri
EVL	CZ0615014	Louky u Černého lesa	Hamatocaulis vernicosus
EVL	CZ0620009	Lednické rybníky	3130
EVL	CZ0620018	Větrníky	6210, 6240
EVL	CZ0620024	Váté písky	6260, 2330
EVL	CZ0620147	Miroslavské kopce	6240, 6110
EVL	CZ0620419	Na Adamcích	Echium maculatum, 6240
EVL	CZ0622218	Dunajovické kopce	6210, Serratula lycopifolia, Artemisia pancicii, Crambe tataria, 40A0
EVL	CZ0623045	Rendezvous	Osmoderma eremita, Cerambyx cerdo, Lucanus cervus
EVL	CZ0623781	Klentnice - kostel svatého Jiří	Myotis myotis
EVL	CZ0623819	Řeka Rokytná	Unio crassus, Gobio albipinnatus
EVL	CZ0624020	Stránská skála	6210, 6110, Pulsatilla grandis, 6240, 8210, 8310, 6190
EVL	CZ0624043	Stolová hora	Callimorpha quadripunctaria, Iris humilis subsp. arenaria, Dianthus lumnitzeri, Pulsatilla grandis, 8310, 8210, 8160, 6240, 6210, 6190, Lucanus cervus
EVL	CZ0624060	Pouzdránská step - Kolby	6240, Crambe tataria, Callimorpha quadripunctaria, 91G0, 91I0, Artemisia pancicii, Lucanus cervus, Carabus hungaricus, 6250
EVL	CZ0624062	Černecký a Milonický hájek	Cypripedium calceolus, 6210, 91G0, 91I0
EVL	CZ0624069	Strabišov - Oulehla	6210, 6210, Cypripedium calceolus, 91I0, 9170
EVL	CZ0624070	Hodonínská doubrava	91E0, 2330, Callimorpha quadripunctaria, Lucanus cervus, 6260, Bombina bombina, Gladiolus palustris, 91I0, 91G0, Myotis bechsteinii, Barbastella barbastellus
EVL	CZ0624072	Čertoryje	Colias myrmidone, Serratula lycopifolia, Gladiolus palustris, Cypripedium calceolus, 91I0, 91G0, 91E0, 9170, 9130, 7220, 6510, 6430, 6410, 6210, 6210, Cerambyx cerdo, Lucanus cervus, Callimorpha quadripunctaria, Eriogaster catax, 3140, Lycaena dispar
EVL	CZ0624098	Tuold	Iris humilis subsp. arenaria, 8310, Rhinolophus hipposideros
EVL	CZ0624099	Niva Dyje	Iris humilis subsp. arenaria, 8310, Rhinolophus hipposideros, Rhodeus sericeus amarus, Misgurnus fossilis, 6440, 6510, Bombina bombina, Rhinolophus hipposideros, Castor fiber, 91E0, 91F0, Cerambyx cerdo, Anisus vorticulus, Osmoderma eremita, Lucanus cervus, Lycaena dispar, 3150, Cucujus cinnaberinus

Příloha: Seznam Evropsky významných lokalit a Ptačích oblastí, kde je AOPK ČR orgánem ochrany přírody (vč. předmětů ochrany)

EVL	CZ0624100	Milovický les	6210, <i>Lucanus cervus</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Barbastella barbastellus</i> , 91H0, 91G0, <i>Myotis bechsteinii</i> , 6240, 91I0
EVL	CZ0624102	Slanisko u Nesytu	1340, <i>Vertigo angustior</i>
EVL	CZ0624104	Děvín	<i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Lucanus cervus</i> , 6190, 6210, 6240, <i>Barbastella barbastellus</i> , 8160, 8210, <i>Myotis bechsteinii</i> , 9180, 91G0, 91H0, <i>Carabus hungaricus</i> , <i>Dianthus lumnitzeri</i> , <i>Iris humilis</i> subsp. <i>arenaria</i>
EVL	CZ0624114	Přední kout	<i>Callimorpha quadripunctaria</i> , 6210, 6210, 6240, 91G0, 91I0
EVL	CZ0624119	Soutok - Podluží	<i>Bombina bombina</i> , <i>Unio crassus</i> , <i>Lutra lutra</i> , 91E0, 91F0, 91G0, <i>Triturus dobrogicus</i> , <i>Pelecus cultratus</i> , <i>Gymnocephalus baloni</i> , <i>Anisus vorticulus</i> , 3130, <i>Zingel streber</i> , <i>Zingel zingel</i> , <i>Gymnocephalus schraetser</i> , <i>Cobitis taenia</i> , 6440, 6430, <i>Misgurnus fossilis</i> , 6410, <i>Rhodeus sericeus amarus</i> , <i>Aspius aspius</i> , <i>Gobio albipinnatus</i> , 6210, <i>Cerambyx cerdo</i> , <i>Cucujus cinnaberinus</i> , <i>Osmoderma eremita</i> , 3270, 3260, <i>Lycaena dispar</i> , <i>Ophiogomphus cecilia</i> , 3150, <i>Castor fiber</i>
EVL	CZ0624128	Krumlovsko-rokytenské slepence	6240, <i>Cerambyx cerdo</i> , 6190, <i>Dianthus moravicus</i> , <i>Pulsatilla grandis</i> , 8220, 40A0, 6110
EVL	CZ0624130	Moravský kras	<i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Limoniscus violaceus</i> , <i>Echium maculatum</i> , <i>Pulsatilla grandis</i> , <i>Cypripedium calceolus</i> , 91H0, 6190, 6210, 6240, 6510, <i>Cottus gobio</i> , <i>Rhinolophus hipposideros</i> , <i>Barbastella barbastellus</i> , 8160, <i>Myotis emarginatus</i> , 8210, <i>Myotis bechsteinii</i> , <i>Myotis myotis</i> , 8310, 9130, 9150, 9170, 9180, <i>Buxbaumia viridis</i> , 91E0, 91G0
EVL	CZ0624234	Svatý kopeček u Mikulova	<i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Lucanus cervus</i> , 6190, 6240, <i>Iris humilis</i> subsp. <i>arenaria</i>
EVL	CZ0712186	Hrdibořické rybníky	<i>Angelica palustris</i>
EVL	CZ0712225	Za hrnčířkou	6210, <i>Pulsatilla grandis</i>
EVL	CZ0713722	Branná - hrad	<i>Rhinolophus hipposideros</i>
EVL	CZ0713730	Na Špičáku	<i>Rhinolophus hipposideros</i>
EVL	CZ0714073	Litovelské Pomoraví	<i>Lutra lutra</i> , 9170, <i>Lycaena dispar</i> , 91F0, <i>Maculinea nausithous</i> , 6410, 6510, <i>Triturus cristatus</i> , <i>Bombina bombina</i> , <i>Barbastella barbastellus</i> , 91E0, <i>Anisus vorticulus</i> , <i>Castor fiber</i> , 8310
EVL	CZ0714075	Keprník	7110, 6430, 6150, 4060, <i>Carabus variolosus</i> , 91D0, 9110, 8220, 9410
EVL	CZ0714076	Kosíř - Lomy	6510, 6210, <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , 8210, <i>Pulsatilla grandis</i>
EVL	CZ0714077	Praděd	<i>Campanula gelida</i> , 9410, 91D0, 9110, 8220, 8110, 7140, 7110, 6430, 6150, 4080, 4060, <i>Buxbaumia viridis</i> , <i>Carabus variolosus</i> , <i>Poa riphaea</i>
EVL	CZ0714078	Rabštejn	9110, 9180, 9130, <i>Buxbaumia viridis</i>

Příloha: Seznam Evropsky významných lokalit a Ptačích oblastí, kde je AOPK ČR orgánem ochrany přírody (vč. předmětů ochrany)

EVL	CZ0714080	Špraněk	9150, 9180, 6110, Rhinolophus hipposideros, Barbastella barbastellus, Myotis emarginatus, 8210, Myotis bechsteinii, 8310, 9130
EVL	CZ0714081	Rejvíz	7140, 6230, 6430, 7110, Buxbaumia viridis, Carabus variolosus, 9410, 91D0
EVL	CZ0714082	Bečva - Žebračka	91F0, 9170, Gobio kesslerii, Unio crassus, Bombina bombina
EVL	CZ0714085	Morava - Chropýňský luh	6510, Triturus cristatus, Castor fiber, 91E0, 6430, Maculinea nausithous, Lycaena dispar, 3150, 91F0, Gobio kesslerii
EVL	CZ0714086	Rychlebské hory - Sokolský hřbet	7110, 6510, 6430, 9410, 91E0, 9180, 9130, 9110, 8310, Myotis myotis, 8220, Rhinolophus hipposideros, 8210
EVL	CZ0714771	Hůrka u Hranic	8310, Myotis myotis
EVL	CZ0715024	Šumárník	Mannia triandra
EVL	CZ0715025	Údolí Malínského potoka	Buxbaumia viridis
EVL	CZ0720420	Rudický les	6210, 6510, 91I0, 91E0, 9170
EVL	CZ0720422	Valy-Bučník	9180, 9170, 6510, 91E0
EVL	CZ0720428	Na Koncoch	9130, 7220, 6510, 6210, 6210, 9170
EVL	CZ0720435	Podkrálovec	6210, 6210, 5130, 6510, 7220, 9130, 9170
EVL	CZ0720437	Valentová	6510, 6430, 6210, 7220, 91E0, 9180, 9170, 9130
EVL	CZ0720441	Bílé potoky	6210, 9130, 7220, 6510, 6210, 9170
EVL	CZ0720454	Jalovcová	5130, 6210, 6430, 6510, 7220, 7230, 9110, 9130
EVL	CZ0722198	Hodňovská dolina	6510, 7220, 9130, 9170
EVL	CZ0722199	Hrušová dolina	Tephroseris longifolia subsp. moravica
EVL	CZ0723421	Remízy u Bánova	Eriogaster catax
EVL	CZ0723434	Vlára	Sabanejewia aurata
EVL	CZ0723751	Komňa - kostel	Myotis myotis
EVL	CZ0723756	Slavičín - kostel	Myotis myotis
EVL	CZ0723757	Slavičín - zámek	Myotis emarginatus
EVL	CZ0724089	Beskydy	5130, Cucujus cinnaberinus, 6210, 6230, 6430, 6510, 7220, Bombina variegata, 8220, Myotis myotis, 8310, 9110, Canis lupus, 9130, Ursus arctos, 9140, Lutra lutra, Lynx lynx, 9170, 9180, Buxbaumia viridis, 91E0, 9410, Triturus montandoni, Carabus variolosus, Rhysodes sulcatus, 3240, Aconitum firmum subsp. moravicum, Unio crassus, 3220

Příloha: Seznam Evropsky významných lokalit a Ptačích oblastí, kde je AOPK ČR orgánem ochrany přírody (vč. předmětů ochrany)

EVL	CZ0724090	Bílé Karpaty	<i>Colias myrmidone</i> , <i>Serratula lycopifolia</i> , <i>Vertigo angustior</i> , <i>Vertigo moulinsiana</i> , 3140, <i>Maculinea teleius</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Maculinea nausithous</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Cucujus cinnaberinus</i> , 6210, 6210, 6410, 6430, 6510, 7220, 7230, 9110, 9130, 9170, 9180, 91E0, 91G0, 91I0, <i>Cypripedium calceolus</i> , <i>Liparis loeselii</i> , <i>Carabus variolosus</i>
EVL	CZ0724430	Vlárský průsmyk	<i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Tephroses longifolia</i> subsp. <i>moravica</i> , 6210, 6210, 6510, <i>Rosalia alpina</i> , 9130, 9170, 9180, 91E0, <i>Carabus variolosus</i> , 7220
EVL	CZ0810004	Niva Morávky	91E0, 9170, 3230
EVL	CZ0810014	Pstruží potok	7140, 91E0
EVL	CZ0810018	Sovinec	9130, <i>Buxbaumia viridis</i> , 9180, 9110, <i>Barbastella barbastellus</i>
EVL	CZ0810032	Ptačí hora	9130
EVL	CZ0810036	Štramberk	9180, 8210, 7220, 6510, 6210, 6210, 6190, 6110
EVL	CZ0813438	Cihelna Kunín	<i>Triturus cristatus</i>
EVL	CZ0813445	Heřmanovice	<i>Triturus montandoni</i>
EVL	CZ0813450	Karlova Studánka	<i>Triturus montandoni</i>
EVL	CZ0813468	Sokolí potok	<i>Carabus variolosus</i>
EVL	CZ0813472	Suchá Rudná - zlatý lom	<i>Triturus cristatus</i>
EVL	CZ0813474	Údolí Moravice	<i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Cottus gobio</i> , 9130, <i>Carabus variolosus</i>
EVL	CZ0813763	Javorový vrch	<i>Rhinolophus hipposideros</i> , <i>Barbastella barbastellus</i> , <i>Myotis myotis</i>
EVL	CZ0813765	Štola Franz - Franz	<i>Rhinolophus hipposideros</i> , <i>Myotis myotis</i> , <i>Myotis emarginatus</i>
EVL	CZ0814092	Poodří	3130, 3140, <i>Anisus vorticulus</i> , 91F0, 91E0, 9170, <i>Unio crassus</i> , 3150, <i>Lycaena dispar</i> , <i>Maculinea nausithous</i> , <i>Osmoderma eremita</i> , <i>Misgurnus fossilis</i> , 6510, <i>Triturus cristatus</i> , <i>Bombina bombina</i>
PO	CZ0211001	Křivoklátsko	<i>Pernis apivorus</i> , <i>Bubo bubo</i> , <i>Glaucidium passerinum</i> , <i>Alcedo atthis</i> , <i>Picus canus</i> , <i>Dendrocopos medius</i> , <i>Ficedula albicollis</i> , <i>Ficedula parva</i>
PO	CZ0211011	Žehuňský rybník - Obora Kněžičky	<i>Ixobrychus minutus</i> , <i>Porzana porzana</i>
PO	CZ0311033	Třeboňsko	<i>Anas strepera</i> , <i>Dryocopus martius</i> , <i>Picus canus</i> , <i>Alcedo atthis</i> , <i>Caprimulgus europaeus</i> , <i>Luscinia svecica cyanecula</i> , <i>Lullula arborea</i> , <i>Nycticorax nycticorax</i> , <i>Egretta alba</i> , <i>Ciconia nigra</i> , <i>Anser anser</i> , <i>Dendrocopos medius</i> , <i>Anas clypeata</i> , <i>Pernis apivorus</i> , <i>Haliaeetus albicilla</i> , <i>Circus aeruginosus</i> , <i>Sterna hirundo</i> , <i>Glaucidium passerinum</i> , <i>Aegolius funereus</i>
PO	CZ0311035	Řežabinec	<i>Anser anser</i>

Příloha: Seznam Evropsky významných lokalit a Ptačích oblastí, kde je AOPK ČR orgánem ochrany přírody (vč. předmětů ochrany)

PO	CZ0311039	Novohradské hory	Bonasa bonasia, Picoides tridactylus
PO	CZ0411002	Doupovské hory	Ciconia nigra, Pernis apivorus, Circus aeruginosus, Crex crex, Bubo bubo, Lanius collurio, Picus canus, Dryocopus martius, Sylvia nisoria, Ficedula parva, Caprimulgus europaeus
PO	CZ0421004	Novodomské rašeliniště - Kovářská	Picus canus, Tetrao tetrix
PO	CZ0421006	Labské pískovce	Dryocopus martius, Falco peregrinus, Crex crex, Bubo bubo
PO	CZ0511007	Českolipsko - Dokeské pískovce a mokřady	Circus aeruginosus, Grus grus, Caprimulgus europaeus, Lullula arborea, Luscinia svecica cyanecula
PO	CZ0511008	Jizerské hory	Tetrao tetrix, Aegolius funereus
PO	CZ0521009	Krkonoše	Ciconia nigra, Tetrao tetrix, Crex crex, Aegolius funereus, Dryocopus martius, Ficedula parva, Luscinia svecica cyanecula
PO	CZ0521014	Broumovsko	Bubo bubo, Falco peregrinus
PO	CZ0521015	Orlické Záhoří	Crex crex
PO	CZ0531012	Bohdanečský rybník	Porzana porzana
PO	CZ0621025	Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví	Ciconia ciconia, Circus aeruginosus, Caprimulgus europaeus, Dendrocopos medius, Lullula arborea, Dendrocopos syriacus
PO	CZ0621027	Soutok-Tvrdonicko	Ciconia ciconia, Pernis apivorus, Milvus migrans, Milvus milvus, Alcedo atthis, Picus canus, Dendrocopos medius, Ficedula albicollis, Falco cherrug
PO	CZ0621028	Lednické rybníky	Nycticorax nycticorax, Netta rufina, Anas clypeata, Anser anser
PO	CZ0621029	Pálava	Sylvia nisoria, Dendrocopos medius, Haliaeetus albicilla, Pernis apivorus, Ciconia ciconia, Ficedula albicollis, Dendrocopos syriacus, Lanius collurio
PO	CZ0711017	Jeseníky	Bonasa bonasia, Crex crex
PO	CZ0711018	Litovelské Pomoraví	Alcedo atthis, Dendrocopos medius, Ficedula albicollis
PO	CZ0721023	Horní Vsacko	Ciconia nigra, Bonasa bonasia, Crex crex, Dendrocopos leucotos, Picoides tridactylus, Lanius collurio, Ficedula parva
PO	CZ0811020	Poodří	Botaurus stellaris, Anas strepera, Circus aeruginosus, Alcedo atthis
PO	CZ0811022	Beskydy	Glauclidium passerinum, Ficedula parva, Picoides tridactylus, Dendrocopos leucotos, Ciconia nigra, Bonasa bonasia, Tetrao urogallus, Strix uralensis, Picus canus, Dryocopus martius



EXprojekt s.r.o.  
**IČO: 29285801**  
Těsnohlídkova 943/9  
61300 Brno

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

**MHMP 570353/2020**

Sp. zn.:

**S-MHMP 526093/2020**

Vyřizuje/tel.:

**Ing. Magdalena Stehlíková**

**236 004 217**

Počet listů/příloh: 1/0

Datum:

**20.04.2020**

**„Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027“** - stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. k ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí

Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí (dále jen OCP MHMP), jako příslušný orgán ochrany přírody dle ust. § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), ve spojení s ustanovením § 31 odst. 1 zákona č. 131/2000 Sb. o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů vyhodnotil na základě žádosti společnosti EXprojekt s.r.o., IČO: 29285801, Heršpická 758/13, 619 00 Brno, možnosti vlivu záměru **„Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027“** na lokality soustavy Natura 2000 a vydává stanovisko podle § 45i odst. 1 zákona v tom smyslu, že hodnocený záměr nemůže mít významný vliv a to samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na žádnou evropsky významnou lokalitu ani ptačí oblast v územní působnosti OCP MHMP.

Dopravní politika je strategický dokument pro sektor dopravy, jsou zde identifikovány hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení a dále i rozvoj celého sektoru.

OCP MHMP jako dotčený orgán ochrany přírody uplatňuje stanovisko k předloženému záměru v tom smyslu, že u něj vylučuje významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí soustavy Natura 2000 v působnosti OCP MHMP.

Do působnosti OCP MHMP náležejí evropsky významné lokality CZ0110142 - Blatov a Xaverovský háj, CZ0213779 - Břežanské údolí, CZ0110049 - Havránka a Salabka, CZ0110040 - Chuchelské háje, CZ0110154 - Kaňon Vltavy u Sedlce CZ0113002 - Milíčovský les, CZ0113001 - Obora Hvězda, CZ0110050 - Prokopské údolí, CZ0114001 - Radotínské údolí, CZ0113773 - Praha - Petřín.

Ptačí oblasti nejsou na území hlavního města Prahy vymezeny.

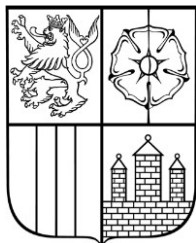
Cíle a závěry uvedené politiky jsou stanoveny obecně, bez detailních informací. Pro jednotlivé záměry, které se budou v rámci uvedené politiky realizovat bude, podle jejich kapacity, nutné vydat stanovisko podle ust. § 45i odst. 1 zákona jednotlivě pro konkrétní záměr. Uvedená politika jako rámcový dokument nemůže ovlivnit charakter nebo management v evropsky významných lokalitách na území hl. m. Prahy.

Jako podklad pro vydání tohoto stanoviska sloužila OCP MHMP žádost o vydání tohoto stanoviska, Zásady managementu stanovišť druhů v evropsky významných lokalitách soustavy Natura 2000, Pravidla hospodaření pro typy lesních přírodních stanovišť v EVL (zdroj [https://www.mzp.cz/cz/evropsky\\_vyznamne\\_lokality](https://www.mzp.cz/cz/evropsky_vyznamne_lokality)) a plány péče pro jednotlivá zvláště chráněná území, mapy lokalit. Z těchto podkladů lze učinit kvalifikovaný závěr o možném vlivu na EVL v působnosti OCP MHMP.

Toto je vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění

**Ing. Ivan Bednář**

Vedoucí odd. ochrany přírody a krajiny  
podepsáno elektronicky



# KRAJSKÝ ÚŘAD

JIHOČESKÝ KRAJ

Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví

Oddělení ekologie krajiny a NATURA 2000

U Zimního stadionu 1952/2

370 76 České Budějovice



KUCBX00W051D

Naše č. j.: KUJCK 52134/2020  
Sp. zn.: OZZL 50383/2020/kaje SO  
Vyřizuje: Ing. Kateřina Jemelíková  
Telefon: 386 720 804  
E-mail: jemelikova@kraj-jihocesky.cz  
Datum: 17. 4. 2020

Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska možného významného vlivu koncepce „**Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050**“, na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví (dále jen „krajský úřad“), jako příslušný správní orgán podle § 67 odst. 1 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů a dále dle § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), obdržel dne 9. 4. 2020 žádost o stanovisko dle § 45i zákona ke koncepci „**Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050**“ (dále jen „konceptce“). Žadatelem je pan Ing. Ondřej Čech, EXprojekt s. r. o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno (dále jen „žadatel“).

Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 navazuje na hlavní průřezové cíle České republiky, Evropské unie a OSN a na scénáře a SWOT analýzu z Analytické části Dopravní politiky. Víze dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální změny, bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Bude proto nutné uspokojovat potřebu po mobilitě osob a věcí, způsob zajištění těchto potřeb musí být ovlivňován tak, aby byla zajištěna udržitelnost ve vztahu k dalšímu ekonomickému vývoji. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě.

Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

## ŘEŠENÉ STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE:

### 1. STRATEGICKÝ CÍL: UDRŽITELNÁ MOBILITA



1.1 Specifický cíl: Ovlivňování mobility

1.1.1 Ovlivňování mobility v osobní dopravě

1.1.2 Ovlivňování mobility v nákladní dopravě

1.2 Specifický cíl: Multimodální přístup

1.2.1 Osobní doprava

1.2.2 Nákladní doprava

1.2.3 Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury

1.2.4 Internalizace externalit v dopravě

1.2.5 Energetické úspory v dopravě

1.3 Specifický cíl: Optimalizace jednotlivých druhů dopravy

1.3.1 Mitigační opatření a energetické úspory, alternativní energie v jednotlivých dopravních módech

1.3.2 Znečištění ovzduší, technický stav vozidel

1.3.3 Další vlivy na životní prostředí

1.3.4 Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury

1.3.5 Bezpečnost provozu

1.3.6 Adaptace na změnu klimatu

**2. STRATEGICKÝ CÍL: ÚZEMNÍ SOUDRŽNOST**

2.1 Specifický cíl: Propojení sektorového a územního plánování, TA

2.2 Specifický cíl: Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou

2.3 Specifický cíl: Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí

2.4 Specifický cíl: Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM

2.5 Specifický cíl: Doprava ve venkovském prostoru

2.6 Specifický cíl: Doprava v periferních oblastech

2.7 Specifický cíl: Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch

2.8 Specifický cíl: Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě

2.9 Specifický cíl: Pracovní podmínky v dopravě s ohledem na zajištění kvalifikované síly

**3. STRATEGICKÝ CÍL: SPOLEČNOST 4.0 V DOPRAVĚ – VAZBA NA DOKUMENT PRŮMYSL 4.0 A SPOLEČNOST 4.0**

3.1 Specifický cíl: Telematika v dopravě

3.2 Specifický cíl: Autonomní řízení ve všech druzích dopravy

3.3 Specifický cíl: Podpora rozvoje výzkumu, vývoje a inovací v dopravě

3.4 Specifický cíl: Kosmické aktivity

Dopravní politika je vrcholovým dokumentem pro sektor doprava, jehož cíle jsou dále rozpracovány v návazných plánech, koncepcích, strategiích a procesech.

**Krajský úřad, jako příslušný správní orgán podle § 67 odst. 1 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů a dále dle § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona a na základě předložených podkladů k dané koncepci toto stanovisko:**

Uvedená koncepce **může** mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí ležících na území v působnosti Krajského úřadu – Jihočeský kraj.

### **Odůvodnění:**

Po prostudování předložené koncepce, lze předpokládat její plošnou působnost na celém území Jihočeského kraje.

Na základě dostupných informací nelze přesně definovat potenciální vlivy Dopravní politiky na lokality soustavy Natura 2000. Jako potenciálně dotčené je tedy nutné brát všechny evropsky významné lokality a ptačí oblasti ležící na území v působnosti Krajského úřadu – Jihočeský kraj.

Krajský úřad nemůže vyloučit negativní vliv zejména u *Specifického cíle – 1.3 Optimalizace jednotlivých druhů dopravy – 1.3.1 Mitigační opatření a energetické úspory, alternativní energie v jednotlivých dopravních módech*

Tento specifický cíl předpokládá v případě železnic dobudování tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů. Modernizaci železničních tratí na globální síti TEN-T. Napojení všech krajských měst na kvalitní železniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu. V případě silnic se bude především jednat o dobudování páteřní silniční sítě, která je součástí TEN-T, výstavbu chybějících úseků dálnic včetně opatření zaměřených na zmírnění negativních dopadů na životní prostředí. Dále zkvalitnění napojení všech krajských měst na páteřní kapacitní silniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu. Zajištění odpovídajícího dopravního napojení průmyslových zón na silniční infrastrukturu. Dále budou řešeny problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní. Bude budována infrastruktura cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti. Podporován bude i vznik veřejných terminálů s případnou návazností na logistická centra v lokalitách stanovených pro síť TEN-T, jakož i v dalších lokalitách, kde je to ekonomicky odůvodnitelné.

Při realizaci SC není v současné době možné vyloučit negativní ovlivnění příznivého stavu předmětu ochrany nebo celistvosti prvků soustavy Natura 2000. Realizace některých koncepčních záměrů, resp. jejich následných rozpracování, může generovat střety s lokalitami soustavy NATURA 2000. Mezi možné negativní důsledky realizace následných projektů koncepce patří mimo jiné fragmentace krajiny dopravou. Dopravní infrastruktura rozčleňuje přírodní lokality na menší, izolované segmenty a vytváří bariéry mezi nimi. Segmenty jsou často menší, než potřebují citlivější druhy k přežití. Zároveň s fragmentací krajiny může docházet ke snižování biologické diverzity, tj. počtu druhů fauny i flory. Lokality soustavy Natura 2000 zaujímají plošně rozlehlé území Jihočeského kraje, pravděpodobnost střetu zájmů při naplňování specifického cíle je proto vysoká. Dopravní infrastruktura má téměř vždy nezanedbatelné vlivy na přírodu a krajinu. V případě umístění na území lokalit soustavy Natura 2000, případně v jejich blízkosti, není možné vyloučit ovlivnění předmětů ochrany. Největší vlivy jsou obvykle spojeny se zcela novými stavbami nebo při významnějších změnách tras.

*Specifický cíl – 1.3 Optimalizace jednotlivých druhů dopravy – 1.3.3 Další vlivy na životní prostředí.*

Podporované projekty budou například zaměřeny na vhodná opatření vedoucí k zajištění průchodnosti dálniční a silniční sítě pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo. Tento specifický cíl lze hodnotit výrazně pozitivně.

Důvodem nevyloučení vlivu je jednak nemožnost identifikovat konkrétní střety strategického dokumentu se zájmy ochrany přírody při ochraně evropsky významných lokalit, ale zejména skutečnost, že obecné nastavení principů v takto dlouhém časovém horizontu sehraje klíčovou roli v projektování a realizaci konkrétních záměrů. Za zcela nezbytné tak v této fázi považujeme, aby byly vyvozeny obecné zásady pro budoucí záměry, které budou minimalizovat dopady na lokality soustavy Natura 2000 v harmonii s obdobnými principy uplatňovanými v evropském měřítku. Podřízené koncepční materiály i vlastní záměry budou tyto principy dále přebírat a zpřesňovat dle konkrétních podmínek.

Dopravní politika je obecnou koncepcí, z níž nelze vyvozovat jaké investice budou v jejím rámci realizovány v určité oblasti, ve vztahu k lokalitám soustavy Natura 2000. Orgán ochrany přírody si dovoluje upozornit na skutečnost, že případné záměry vycházející z koncepce budou muset být ve fázi projektů opět samostatně posouzeny z hlediska vlivů na ptačí oblasti a evropsky významné lokality na území v působnosti Krajského úřadu – Jihočeský kraj.

Z charakteru koncepce vyplývá, že možnost ovlivnění příznivého stavu předmětu ochrany nebo celistvosti prvků soustavy Natura 2000 a jejich předmětů ochrany či celistvosti, nelze bezpečně vyloučit. Uvedená koncepce v předloženém rozsahu může zasáhnout do stanovišť, případně ovlivnit druhy, které jsou předmětem ochrany lokalit soustavy Natura 2000.

Vzhledem k výše uvedenému zdejší orgán ochrany přírody nevyloučil významný vliv koncepce na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí ležících na území v působnosti Krajského úřadu – Jihočeský kraj.

Ing. Zdeněk Klimeš  
vedoucí odboru

**Obdrží:**

- EXprojekt s. r. o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, Ing. Ondřej Čech (DS)

# KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor životního prostředí

Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Váš dopis zn.:

Ze dne:	09.04.2020	EXprojekt s.r.o.
Č. j.:	JMK 62123/2020	Heršpická 758/13
Sp. zn.:	S - JMK 54108/2020/OŽP/Cou	619 00 BRNO
Vyřizuje:	Mgr. Nikola Coufalová	(DS)
Telefon:	541 651 538	
Datum:	04.05.2020	

## Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050“

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů vyhodnotil na základě žádosti, která byla dne 09.04.2020 podána společností EXprojekt s.r.o., IČ 29285801, se sídlem Heršpická 758/13, 619 00 Brno, možnosti vlivu koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050“ na lokality soustavy Natura 2000 a vydává

### st a n o v i s k o

podle § 45i odstavce 1 téhož zákona v tom smyslu, že hodnocená koncepce

n e m ů ž e m í t v ý z n a m n ý v l i v

na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast, nacházející se v působnosti Krajského úřadu Jihomoravského kraje.

Výše uvedený závěr orgánu ochrany přírody vychází z úvahy, že samotné zpracování koncepčního materiálu, který neobsahuje konkrétní lokalizaci či plošný rozsah záměrů podle tohoto koncepčního materiálu realizovaných, nemůže mít potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na rozlohu a příznivý stav předmětů ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Tento vliv však není možno vyloučit u podřazených koncepčních materiálů nebo konkrétních záměrů z posuzovaného koncepčního materiálu vycházejících a podle jeho zásad realizovaných. Na takové podřazené koncepce a konkrétní záměry se toto stanovisko nevztahuje a je nutno je posuzovat samostatně.

Toto odůvodněné stanovisko se vydává postupem podle části čtvrté zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a nejedná se o rozhodnutí ve správním řízení. Tento správní akt nenahrazuje jiná správní opatření a rozhodnutí, která se k hodnocené aktivitě vydávají podle zvláštních právních předpisů.

Mgr. Petr Mach v. r.  
vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny

Za správnost vyhotovení: Mgr. Nikola Coufalová

# KRAJSKÝ ÚŘAD KARLOVARSKÉHO KRAJE

## ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

---

EXprojekt s.r.o.  
Heršpická 758/13  
Brno-střed, Štýřice  
619 00 Brno 19

Váš dopis značka // ze dne  
10-04-2020

Naše značka  
KK/1881/ZZ/20

Vyřizuje / linka  
Chochel/594

Karlovy Vary  
27-04-2020

### **Stanovisko k významným evropským lokalitám a ptačím oblastem pro koncepci „Dopravní politika ČR 2021 - 2027“**

Krajský úřad Karlovarského kraje, jako orgán ochrany přírody, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, po posouzení koncepce „Dopravní politika ČR 2021 - 2027“, žadatel EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, Brno-střed, Štýřice, 619 00 Brno 19, doručeného dne 10. 4. 2020, vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 výše uvedeného zákona toto stanovisko:

**koncepce „Dopravní politika ČR 2021 - 2027“ nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.**

#### Odůvodnění:

Předložená koncepce řeší aktivity organizačního a administrativního charakteru, tj. bez přímého územního průmětu a vlivu na soustavu Natura 2000. Koncepce původně zahrnovala i řešení vodní dopravy, zde však byl konstatován možný významný vliv, který doposud nebyl vyřešen, přičemž bylo učiněno opatření, v jehož rámci je koncepce vodní dopravy řešena po vlastní linii.

S ohledem na konstatovanou skutečnost lze jakýkoliv vliv samotné koncepce na prvky soustavy Natura 2000 zcela vyloučit. Jakýkoliv záměr, vycházející z koncepce Dopravní politika ČR 2021 – 2027 však bude třeba posuzovat samostatně, dle předložených konkrétních specifikací.

V z. Mgr. Andrea Krýzlová

Ing. Regina Martincová  
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství



41889/2020/KHK



KUKHK-12955/ZP/2020

**Krajský úřad Královéhradeckého kraje**

VÁŠ DOPIS ZN.:  
ZE DNE:  
NAŠE ZNAČKA (č. j.): KUKHK-12955/ZP/2020

**EXprojekt s.r.o.**  
**Heršpická 758/13**  
**619 00 BRNO**

VYŘIZUJE: Ing. Aleš Novák  
ODBOR | ODDĚLENÍ: odbor životního prostředí a zemědělství | oddělení ochrany přírody a krajiny  
LINKA | MOBIL: 418 | 725 560 755  
E-MAIL: anovak@kr-kralovehradecky.cz

DATUM: 15.04.2020

Počet listů: 2  
Počet příloh: 0/listů: 0  
Počet svazků: 0  
Sp. znak, sk. režim: 246.5, A5

**Koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050“ - stanovisko orgánu ochrany přírody ve smyslu § 45i zákona číslo 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon)**

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále také krajský úřad), obdržel dne 14. 04. 2020 žádost společnosti EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, o stanovisko ke koncepci „Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050“ ve smyslu § 45i odst. 1 zákona, tj. v daném případě o stanovisko, zda cit. strategický dokument může samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 navazuje na hlavní průřezové cíle České republiky, Evropské unie a OSN a na scénáře a SWOT analýzu z Analytické části Dopravní politiky. Víze dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Bude proto nutné uspokojovat potřebu po mobilitě osob a věcí, způsob zajištění těchto potřeb musí být ovlivňován tak, aby byla zajištěna udržitelnost ve vztahu k dalšímu ekonomickému vývoji. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. To znamená zajistit snížení měrné spotřeby energie (podíl spotřeby energie a vykonané přepravní práce).

Krajský úřad po vyhodnocení obsahu koncepce konstatuje, že „Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050“ nemůže mít sám o sobě významný vliv na biotopy zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, zvláště chráněná území, územní

systém ekologické stability regionální úrovně.

Krajský úřad dále, jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 4 písm. n) zákona, vydává v souladu s ust. § 45i odst. 1 toto stanovisko:

**Část koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050“ v kompetenci krajského úřadu Královéhradeckého kraje, nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality (uvedené v nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit) nebo vyhlášené ptačí oblasti ve smyslu zákona.**

Výše uvedený závěr orgánu ochrany přírody vychází z úvahy, že samotné zpracování koncepčního materiálu implementuje zajištění rozvoje kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů. Tento materiál jako plně teoretický podkladový materiál, který nedefinuje územní lokalizaci opatření či konkrétní projekty investičního charakteru, a nemá potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na jejich celistvost a příznivý stav předmětů ochrany. Je však nutné samostatně posuzovat podřazené koncepční materiály a každý záměr z této koncepce vycházející nebo na jejím základě realizovaný.

Případné další informace lze získat na Krajském úřadě Královéhradeckého kraje, se sídlem Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové, a to po předchozí dohodě telefonem nebo mailem (tel. 725 560 755 – Ing. Aleš Novák, mail: [anovak@kr-kralovehradecky.cz](mailto:anovak@kr-kralovehradecky.cz) ).

*„otisk razítka“*

z p. Ing. Aleš Novák  
odborný referent na úseku  
ochrany přírody a krajiny

EXprojekt s.r.o.  
Heršpická 758/13  
619 00 BRNO

VÁŠ DOPIS ZNAČKY/ZE DNE  
/ 9. 4. 2020

NAŠE ZNAČKA  
KULK 29475/2020

VYŘIZUJE/LINKA/E-MAIL  
Habrda/392  
kristian.habrda@kraj-lbc.cz

LIBEREC  
20. 4. 2020

## **Stanovisko ke koncepci „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“.**

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody, příslušný podle § 77a, odst. 4, písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), po posouzení výše uvedené koncepce, vydává v souladu s ustanovením § 45i, odst. 1, zákona toto stanovisko:

**Koncepce nemůže mít samostatně ani ve spojení s jinými záměry významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Současně byl vyloučen významný negativní vliv předložené koncepce na předměty ochrany soustavy Natura 2000 a na její celistvost.**

Odůvodnění: Jedná se o strategický dokument, jehož cílem je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy na principu udržitelného rozvoje. Koncepcí jsou navrhována opatření, kterými bude možné uspokojit požadavky přepravních potřeb osob i nákladu za splnění požadavků na udržitelný vývoj ekonomiky. Dopravní systém bude neutrální z hlediska vlivu na globální změny, bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude minimálně ovlivňovat biodiverzitu, vyváženě využívat přírodní zdroje atp. Mezi základní opatření, která jsou navrhována předloženou koncepcí, patří např. dekarbonizace dopravy, internalizace externality, zajištění dostupnosti a spolehlivosti dopravy, zajištění napojení všech regionů na dopravní infrastrukturu atd.

Významný vliv předložené koncepce na soustavu Natura 2000 lze vyloučit. Jedná se koncepci, kterou jsou navrhována obecná opatření, kterými dojde k zlepšování dopravy (a tím i ekonomiky) za podmínek udržitelnosti. Dokument nedefinuje žádné konkrétní projektové záměry, dokument nemá konkrétní územní průměty. Posuzovat bude třeba až konkrétní záměry, které budou z této koncepce vycházet.

Toto vyjádření se vztahuje pouze na území Libereckého kraje mimo velkoplošná zvláště chráněná území (národní parky, chráněné krajinné oblasti) a pozemky, určené k obraně státu.

Ing. Radka Vlčková  
vedoucí oddělení ochrany přírody





**KRAJSKÝ ÚŘAD**  
MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ  
Odbor životního prostředí a zemědělství  
28. října 117, 702 18 Ostrava



Váš dopis zn.:

Ze dne:

Čj.: MSK 46929/2020  
Sp. zn.: ŽPZ/10241/2020/Neu  
204. V5 N

Vyřizuje: Bc. Vladana Neuwirtová

Telefon: 595 622 532

Fax: 595 622 126

E-mail: posta@msk.cz

Datum: 29. 4. 2020

Exprojekt s.r.o.

Heršpická 758/13

619 00 Brno

## **„Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ - stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů**

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), příslušný podle § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o ochraně přírody a krajiny“), na základě žádosti právnické osoby EXprojekt s.r.o., IČO 29285801, se sídlem Heršpická 758/13, 619 00 Brno, doručené dne 9. 4. 2020, vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny toto stanovisko:

Krajský úřad posoudil předložený záměr a dospěl k závěru, že záměr **„Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.**

Odůvodnění:

Předloženým záměrem je koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ jejímž hlavním cílem je zajištění rozvoje kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů. Mezi strategické cíle k dosažení hlavního cíle patří Udržitelná mobilita, Územní soudržnost a Společnost 4.0 v dopravě, jež obsahují řadu specifických cílů a dílčích opatření. Specifickým cílem Udržitelné mobility je ovlivňování mobility v osobní a nákladní dopravě, multimodální přístup a optimalizace jednotlivých druhů dopravy. Mezi specifické síle Územní soudržnosti patří propojení sektorového a územního plánování, vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou, celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí, doprava v metropolích a aglomeracích, ve venkovském prostoru, v periferních a citlivých oblastech a cestovní ruch, rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě, pracovní podmínky v dopravě s ohledem na zajištění kvalifikované síly. Specifickými cíli strategického cíle Společnost 4.0 v dopravě, jež má vazbu na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0 je telematika v dopravě, autonomní řízení ve všech druzích dopravy, podpora rozvoje a výzkumu, vývoje a inovací v dopravě a kosmické aktivity. Dopravní politika je vrcholovým dokumentem pro sektor doprava, jehož cíle jsou dále rozpracovány v návazných plánech, koncepcích,

strategiích a procesech. Jedná se o dopravní sektorové strategie, koncepce veřejné dopravy, koncepce nákladní dopravy, koncepce městské a aktivní mobility, akční plán rozvoje ITS v ČR do roku 2027 s výhledem do roku 2050, národní akční plán čisté mobility, národní strategie bezpečnosti silničního provozu, daňová a poplatková politika v dopravě se zohledněním externalit, program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR, národní kosmický plán 2020-2025, vize rozvoje autonomní mobility a akční plán autonomní mobility, koncepce letecké dopravy a koncepce vodní dopravy

**Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“, který neobsahuje návrhy konkrétních územně lokalizovaných projektů, nemůže mít v současné fázi přímý ani dálkový významný vliv na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.** Při posouzení OPD3 vycházel krajský úřad z národního seznamu evropsky významných lokalit, který je stanoven Nařízením vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, ve znění pozdějších předpisů. Předmětem ochrany jsou vybrané druhy živočichů a typy přírodních stanovišť. Dále krajský úřad vycházel z nařízení vlády, kterými jsou ve smyslu § 45e zákona o ochraně přírody a krajiny stanoveny ptačí oblasti. Na území Moravskoslezského kraje se nachází Ptačí oblast Jeseníky (zřízená nařízením vlády č. 599/2004 Sb.), Ptačí oblast Beskydy (zřízená nařízením vlády č. 687/2004 Sb.), Ptačí oblast Poodří (zřízená nařízením vlády č. 25/2005 Sb.) a Ptačí oblast Heřmanský stav – Odry – Poolší (zřízená nařízením vlády č. 165/2007 Sb.). Předmětem ochrany ptačích oblastí jsou populace stanovených druhů ptáků a jejich biotopy.

**Krajský úřad závěrem dodává, že vzhledem k tomu, že koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ je dokumentem obecným a neobsahuje konkrétní záměry, bude nezbytné hodnotit možné vlivy jednotlivých záměrů, realizovaných v rámci této koncepce, na lokality soustavy NATURA 2000 samostatně.**

Krajský úřad při posouzení vycházel z národního seznamu evropsky významných lokalit, který je stanoven nařízením vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, ve znění pozdějších předpisů a z nařízení vlády, kterými jsou ve smyslu § 45e zákona o ochraně přírody a krajiny stanoveny ptačí oblasti.

#### Poučení:

Toto stanovisko nenahrazuje jiná správní opatření a rozhodnutí, která se k posuzovanému záměru vydávají podle zvláštních předpisů.

Ing. Monika Ryšková  
vedoucího oddělení  
ochrany přírody a zemědělství

Po dobu nepřítomnosti zastoupena  
Bc. Vladanou Neuwirtovou  
oddělení ochrany přírody a zemědělství

**Krajský úřad Olomouckého kraje**  
**Odbor životního prostředí a zemědělství**  
**Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc**

---

č. j.: KUOK 51261/2020  
SpZn: KÚOK/43172/2020/OŽPZ/7498  
vyřizuje: Mgr. Tomáš Berka  
tel.: 585 508 389  
datová schránka: qiabfmf  
e-mail: t.berka@olkraj.cz  
Počet listů: 1  
Počet příloh: 0  
Počet listů/svazků příloh: 0

V Olomouci dne 4. 5. 2020

EXprojekt s.r.o.  
Heršpická 758/13  
619 00 Brno

**Stanovisko s nevyločením významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000**

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody, příslušný podle § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), po posouzení koncepcí „**Dopravní politika České republiky pro léta 2021 - 2027**“ žadatele „**EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno**“ vydává v souladu s § 45i odst. 1 výše uvedeného zákona toto stanovisko:

**Nelze vyloučit, že uvedená koncepce může mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry a koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti**

Zdůvodnění: Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 navazuje na hlavní průřezové cíle České republiky, Evropské unie a OSN a na scénáře a SWOT analýzu z Analytické části Dopravní politiky. Víze dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Bude proto nutné uspokojovat potřebu po mobilitě osob a věcí, způsob zajištění těchto potřeb musí být ovlivňován tak, aby byla zajištěna udržitelnost ve vztahu k dalšímu ekonomickému vývoji. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. To znamená zajistit snížení měrné spotřeby energie. Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

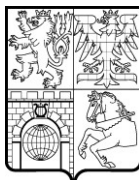
Vzhledem k velmi obecné úrovni koncepce nelze na základě předložených podkladů vyloučit, že uvedená koncepce může mít významný negativní vliv alespoň na některé lokality soustavy Natura 2000. Mohlo by vlivem konkrétních záměrů docházet např. k fragmentaci ptačích oblastí i evropsky významných lokalit, rušení a poškozování jejich předmětů ochrany nebo ke škodlivým zásahům do biotopů jejich předmětů ochrany.

Autorizovanou osobou proto bude nutné dle ustanovení § 45i zákona vyhodnotit, zda uvedená koncepce může mít významný vliv na předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000, a to včetně možných kumulativních vlivů.

otisk úředního razítka

Bc. Ing. Renata Honzáková  
vedoucí oddělení ochrany přírody  
Krajského úřadu Olomouckého kraje

Za správnost odpovídá: Mgr. Tomáš Berka



KUPAX00U1R0S

**KRAJSKÝ ÚŘAD**  
**Pardubického kraje**  
odbor životního prostředí a zemědělství

Naše značka: 30034/2020/OŽPZ/Pe  
Vyřizuje: M. Pešata  
Telefon: 466 026 480  
Email: michal.pesata@pardubickykraj.cz

**EXPROJEKT s. r. o.**  
**Martina Fialová (DS)**

V Pardubicích 20. 4. 2020

**Koncepce: „Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“ - stanovisko**

Krajskému úřadu Pardubického kraje (dále též Krajský úřad) byla doručena žádost o vydání stanoviska dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), ke koncepci „**Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050**“.

V předmětné věci vydává Krajský úřad Pardubického kraje jako orgán příslušný dle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona toto stanovisko dle § 45i zákona:

**Předložený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předměty ochrany ani celistvost žádné evropsky významné lokality ani žádné ptačí oblasti.**

**Odůvodnění:**

Podklady pro vydání stanoviska jsou:

Žádost včetně návrhu koncepce „Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“.

Nařízení vlády - národní seznam evropsky významných lokalit, v platném znění, včetně karet lokalit. Souhrny doporučených opatření pro evropsky významné lokality a ptačí oblasti, v platném znění.

Nařízení vlády, kterými byly vyhlášeny ptačí oblasti v aktuálním rozsahu.

Aktuální vrstva mapování biotopů od Agentury ochrany přírody a krajiny ČR.

Náhled do nálezové databáze Agentury ochrany přírody a krajiny ČR ke dni vydání tohoto stanoviska.

Náhled do informačního systému EIA/SEA ke dni vydání tohoto stanoviska.

Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. To znamená zajistit snížení měrné spotřeby energie (podíl spotřeby energie a vykonané přepravní práce).

Vzhledem k tomu, že se jedná o tzv. obecnou koncepci – tzn., že má velmi nízkou úroveň podrobnosti (podrobná řešení nejsou jejím cílem, bude stanovovat pouze rámec pro realizaci stanovených cílů) a pravděpodobně nebude navrhovat realizaci (či závazek realizace) kon-

krétních záměrů (tedy záměrů s konkrétními parametry, umístěním, charakteristikou apod.), je dle názoru Krajského úřadu možné důvodně předpokládat, že samotná předložená koncepce **nebude mít významný negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000 ani na jejich celistvost.**

**Upozorňujeme, že na základě této koncepce mohou být (a velmi pravděpodobně budou) realizovány nové návrhy záměrů, které mohou samy o sobě (v závislosti na způsobu realizace konkrétního záměru či na jeho umístění) mít významný vliv na lokality soustavy Natura 2000; je tedy nutné při jejich plánování (nejlépe již ve fázi příprav) postupovat v souladu se zněním § 45h a § 45i zákona.**

Toto stanovisko je platné **výhradně pro rozsah návrhu koncepce, který byl předmětem tohoto stanoviska**; jakékoliv zásadní doplnění je v takovém případě nutné vnímat jako změnu návrhu koncepce a je nutné je opětovně ke stanovisku dle § 45i odst. 1 zákona předložit příslušným orgánům ochrany přírody.

Krajský úřad nemá v současné době žádné informace (ze své činnosti, nebo z dalších dostupných zdrojů – např. územní plány, informační systémy EIA/SEA apod.) o přípravě či realizaci takových záměrů či koncepcí, které by (dle své charakteristiky či svým provedením či provozem) mohly mít ve spojení s předmětnou koncepcí významný negativní vliv na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Toto stanovisko nenahrazuje stanoviska, vyjádření či rozhodnutí, vydávaná podle ustanovení jiných paragrafů zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, nebo jiných zákonů.

**otisk úředního razítka**

**Ing. Martin Vlasák**  
vedoucí odboru  
v zastoupení RNDr. Vladimír Vrána

# KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE

## ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Vaše č. j.: 2020/166/ŽP/01  
Ze dne: 09. 04. 2020  
Naše č. j.: PK-ŽP/8434/20  
Spis. zn.: ZN/10/ŽP/20  
Počet listů: 1  
Počet příloh: 0  
Počet listů příloh: 0

EXprojekt s.r.o.  
Heršpická 758/13  
619 00 BRNO

Vyřizuje: Ing. Václav Spurný  
Tel.: 377 195 596  
E-mail: vaclav.spurny@plzensky-kraj.cz

Datum: 18. 05. 2020

### **Stanovisko ke koncepci „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“**

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, jako orgán státní správy ochrany přírody (dále „správní orgán“) věcně a místně příslušný dle ust. § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“) vydává právnické osobě EXprojekt s.r.o., IČO: 29285801, Heršpická 758/13, 619 00 Brno, podle § 45i odst. 1 zákona ke koncepci „Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050“ toto stanovisko:

**Koncepce nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.**

#### Odůvodnění:

Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 (dále jen „koncepce“) navazuje na hlavní průřezové cíle České republiky, Evropské unie a OSN a na scénáře a SWOT analýzu z Analytické části Dopravní politiky. Víze dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. To znamená zajistit snížení měrné spotřeby energie (podíl spotřeby energie a vykonané přepravní práce). Mezi hlavní strategické cíle koncepce patří Udržitelná mobilita, Územní soudržnost a Společnost 4.0 v dopravě. Tyto cíle obsahují řadu specifických cílů a dílčích opatření. Koncepce však neřeší konkrétní opatření

(nedefinuje územní lokalizaci opatření či konkrétní projekty investičního charakteru), proto tato koncepce sama o sobě nemůže mít významný vliv. Konkrétní, na jejím základě realizovaná, opatření budou podléhat plánovacím a povolovacím procesům, v rámci kterých lze teprve hodnotit vliv konkrétního záměru (opatření) na soustavu Natura 2000.

Ing. Jan Kroupar  
vedoucí oddělení ochrany přírody  
podepsáno elektronicky



**V Praze dne:** 11. 5. 2020  
**Číslo jednací:** 054188/2020/KUSK  
**Spisová značka:** SZ-054188/2020/KUSK/2  
**Vyřizuje:** R. Kourík (257 280 774, kourik@kr-s.cz) DS: dh84e85  
**Značka:** OŽP/Kk  
**Váš dopis** č. j. 2020/166/ŽP/01 ze dne 9. 4. 2020

EXPROJEKT s.r.o.

Heršpická 758/13

619 00 Brno

## Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050 – stanovisko orgánu ochrany přírody k vlivu koncepce na soustavu Natura 2000

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen Krajský úřad), obdržel dne 14. 4. 2020 žádost Vaší společnosti o stanovisko ke koncepci „Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ z hlediska vlivu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000. Přílohou žádosti byl text koncepce.

Předložená koncepce je veřejným strategickým dokumentem definujícím na základě komplexní oborové analýzy cíle a opatření rozvoje dopravních systémů s ohledem na technologické, environmentální a ekonomické směry vývoje i legislativní požadavky v nadcházejícím plánovacím období.

**Krajský úřad** jako orgán ochrany přírody příslušný podle § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.), **sděluje** podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., **že lze vyloučit významný vliv** koncepce „Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050“, samostatně, nebo ve spojení s jinými záměry a koncepcemi, **na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit (EVL) a ptačích oblastí (PO)** soustavy Natura 2000 v působnosti Krajského úřadu.

Z povahy projednávané koncepce vyplývá, že jejím těžištěm je obecná podpora opatření v dopravě a její ukotvení ve veřejných dokumentech strategické povahy. Ačkoliv se zabývá mimo jiné i některými konkrétními dopravními projekty, není bez znalosti jejich umístění a technických parametrů možné usuzovat na ovlivnění konkrétních součástí soustavy Natura 2000.

U řady záměrů, které mohou být na základě posuzované koncepce realizovány, je podmínkou jejich zapracování do příslušných územně-plánovacích dokumentů, které budou (nebo již byly) rovněž předmětem posouzení vlivů na EVL a PO, nebo budou předmětem takového posouzení samotné záměry na úrovni projektové EIA.

K uvedenému závěru došel Krajský úřad na základě zkušeností z projednávání obdobných celostátních koncepčních dokumentů, u nichž příslušné autorizované osoby vyloučily vliv na EVL a PO, a to právě s odkazem na jejich příliš obecnou úroveň a s odkazem na očekávané pozdější posouzení navazujících strategických dokumentů nebo samotných záměrů.

Ing. Josef K e ř k a, Ph.D.

vedoucí odboru životního prostředí  
a zemědělství

v. z. Mgr. Pavel Vaňhát  
vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny

# Krajský úřad Ústeckého kraje

Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem  
odbor životního prostředí a zemědělství

EXprojekt s.r.o.  
Heršpická 758/13  
619 00 Brno

Datum: 18. 5. 2020  
Spisová značka: KUUK/061548/2020/2/N-3134  
Jednací číslo: KUUK/082310/2020  
Vyřizuje / linka: Ing. Jarmila Jandová / jandova.j@kr-ustecky.cz / 130

## **Stanovisko orgánu ochrany přírody ke koncepci „Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“ z hlediska možného ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny**

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán věcně a místně příslušný dle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon), vydává dle § 45i zákona k žádosti EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno ze dne 10.04.2020, toto stanovisko:

Pro koncepci „Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“ samostatně či ve spojení s jinými známými záměry či koncepcemi **lze vyloučit významný vliv** na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

### Odůvodnění:

Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů. Dokument formuluje tři strategické cíle: udržitelná mobilita, územní soudržnost a společnost 4.0 v podavě.

Dopravní politika neobsahuje konkrétně lokalizovaná opatření. O možných dopadech realizace koncepce na soustavu Natura 2000 lze tedy uvažovat pouze v obecné rovině, na základě předložených podkladů nebyly identifikovány konkrétní dopady na lokality soustavy Natura 2000. Realizace každého konkrétního záměru je podmíněna splněním požadavků kladených legislativou, včetně např. vyhodnocení v procesu EIA či stanovisko příslušných orgánů ochrany přírody z hlediska možného ovlivnění soustavy Natura 2000. Krajský úřad proto na úrovni koncepce vyloučil vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

### Identifikační údaje:

Název: Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, Verze duben 2020

**RNDr. Tomáš Burian**

vedoucí oddělení životního prostředí

KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA  
Odbor životního prostředí a zemědělství  
Žižkova 57, 587 33 Jihlava, Česká republika  
tel.: 564 602 111, e-mail: posta@kr-vysocina.cz

**EXprojekt s.r.o.**  
**Heršpická 758/13**  
**619 00 Brno**

*Datová schránka*

Váš dopis značky/ze dne 2020/166/ŽP/01 9. 4. 2020	Číslo jednací KUJI 42739/2020 OŽPZ 103/2020	Vyřizuje/telefon Jan Stříteský 564 602 509	V Jihlavě dne 4. 5. 2020
---	---	--	-----------------------------

## **„Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050 - stanovisko Natura**

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství (dále též „OŽPZ KrÚ Kraje Vysočina“) jako příslušný orgán vykonávající v přenesené působnosti státní správu ochrany přírody a krajiny podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody“), po posouzení koncepce

### **„Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“**

vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody toto stanovisko:

**nelze vyloučit významný vliv**

**na příznivý stav předmětu ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (Natura 2000) v působnosti Krajského úřadu Kraje Vysočina.**

Z tohoto důvodu musí být výše uvedená koncepce předmětem posouzení podle § 45i odst. 2 zákona. Posouzení mohou provádět pouze fyzické osoby, které jsou držiteli zvláštní autorizace (§ 45i odst. 3 zákona).

### **Odůvodnění:**

OŽPZ KrÚ Kraje Vysočina obdržel dne 9. 4. 2020 žádost o stanovisko z hlediska vlivu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (Natura 2000). Žádost podala EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČO: 292 85 801, která je pověřena přípravou oznámení pro Ministerstvo dopravy České republiky v rámci smlouvy o evidenční č. 5-264-520/2019.

Koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“ (dále také „Dopravní politika“) je dokument vypracovaný za účelem zvýšení rozvoje dopravní infrastruktury na úrovni národní (regionální), i globální. Výchozími dokumenty Dopravní politiky jsou: Strategická rámec ČR 2030, Státní energetická koncepce, Státní surovinová politika, Státní politika životního prostředí, Politika ochrany klimatu, Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, Strategie regionálního rozvoje, Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Stanovuje cíle a priority pro efektivní dopravu a dopravní infrastrukturu, udržitelný rozvoj a vychází ze dvou hlavních přístupů kvalita života a udržitelnost. Hlavním cílem zajistit kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využívání technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů. Stanovuje též 3 strategické cíle: SC 1 Udržitelná mobilita; SC 2 Územní soudržnost; SC 3 Společnost 4.0 v dopravě. S nimi svázané specifické cílové oblasti intervenovaných oblastí: Ovlivňování mobility; Multimodální přístup; Optimalizace jednotlivých druhů dopravy; Propojení sektorového a územního plánování; TA; Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou; Celostátní úroveň; propojení ČR na zahraničí; Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM; Doprava ve venkovském prostoru; Doprava v periferních oblastech; Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch; Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti dopravy; Pracovní podmínky v dopravě s ohledem na zajištění kvalifikované síly; Telematika v dopravě; Autonomní řízení ve všech druzích dopravy; Podpora rozvoje a výzkumu, vývoje a inovací v dopravě; Kosmické aktivity.

Podkladem pro posouzení vlivu koncepce na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti byla žádost i skutečnosti obecně známé. Podkladem pro posouzení vlivu koncepce jsou i skutečnosti známé z úřední činnosti. Zde se jedná zejména o vymezení evropsky významných lokalit (dále také „EVL“) a ptačích oblastí (v Kraji Vysočina není žádná ptačí oblast), předměty jejich ochrany (viz např. <http://www.nature.cz/natura2000-design3/hp.php>), aktuální stav předmětu ochrany, souhrny doporučených opatření pro EVL, odborné informace o přírodních stanovištích (např. <http://www.biomonitoring.cz/stanoviste.php>), poznatky o ekologii, biologii, rozšíření, ohrožení a péči o druhy (např. <http://www.biomonitoring.cz>).

Koncepce Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050 je formulován obecně, nedefinuje územní lokaci opatření či konkrétní projekty investičního charakteru. Není možné stanovit, jaké konkrétní aktivity z něho v budoucnu vyplynou. Především u stavebních činností (např. specifický cíl 1.2 přesněji cíl 1.2.3 „Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury“, a jeho typová opatření 1.2.3.8, specifický cíl 1.3 přesněji cíl 1.3.4 „Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury“ a jeho typová opatření 1.3.1.6; 1.3.4.1; 1.3.4.2 a 1.3.4.3) lze předpokládat, že jejich realizací by mohlo v některých případech dojít k ovlivnění evropsky významných lokalit.

Ve správním obvodu Krajského úřadu Kraje Vysočina se nachází 65 evropsky významných lokalit (mimo území chráněných krajinných oblastí), nebyla zde vyhlášena žádná ptačí oblast. Na základě předložených podkladů nelze v této fázi objektivně posoudit možné přímé vlivy, případně vzájemnou kumulaci vlivů na příznivý stav předmětu ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (Natura 2000). Případné jednotlivé záměry bude nutné samostatně posoudit, aby bylo možné vyloučit významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (Natura 2000).

#### **Poučení o odvolání:**

Toto stanovisko nenahrazuje stanoviska a vyjádření z hlediska druhové ochrany vydávaná podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody, případně dalších předpisů. Stanovisko není vydáváno ve správním řízení (§ 90 odst. 1 zákona o ochraně přírody) a nelze proti němu podat odvolání.

Ing. Eva Horná  
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

**Odbor životního prostředí  
a zemědělství**  
oddělení ochrany přírody a krajiny

EXprojekt s.r.o.  
Heršpická 758/13  
619 00 BRNO

datum	oprávněná úřední osoba	číslo jednací
28. dubna 2020	Ing. Kateřina Novotná	KUZL 25720/2020

Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu koncepce **Dopravní politika ČR pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050** na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (zákon), po posouzení koncepce, vydává v souladu s § 45i odst. 1 zákona toto

**stanovisko:**

uvedená koncepce **nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv** na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

**Odůvodnění:**

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, obdržel dne 09.04.2020 od společnosti EXprojekt s.r.o., se sídlem Heršpická 758/13, 619 00 Brno, žádost o stanovisko ke koncepci *Dopravní politika ČR pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050* dle § 45i zákona, zda uvedená koncepce může mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi a záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 navazuje na hlavní průřezové cíle České republiky, Evropské unie a OSN a na scénáře a SWOT analýzu z Analytické části Dopravní politiky. Víze dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

Orgán ochrany přírody při vydávání stanoviska vycházel z předložených podkladů (Žádosti o stanovisko ke koncepci dle § 45i odst. 1 zákona, Konceptu Dopravní politiky ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050) a přihlédl k povaze, celkovému rozsahu koncepce a ke skutečnosti, že koncepce, kterou tvoří v současné době rozpracovaný dokument, řeší pouze obecné zásady, cíle a priority dopravní infrastruktury v ČR. Neřeší však její konkrétní umístění, které budou rozpracovávat dokumenty na Dopravní politiku navazující. S ohledem na charakter koncepčního materiálu lze tedy vyloučit významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Avšak v případě některých dokumentů nebo programů a případných jmenovitých záměrů, které budou vycházet z Dopravní politiky, lze předpokládat možné potenciální vlivy zejména na krajinu a její složky, a tedy i na území soustavy Natura 2000 (území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí).

*otisk úředního razítka*

RNDr. Alan Urc  
vedoucí odboru

*(dokument opatřen elektronickým podpisem)*





Správa Krkonošského národního parku  
Dobrovského 3, 543 01 Vrchlabí  
tel.: (+420) 499 456 111  
fax: (+420) 499 422 095  
e-mail: podatelna@krap.cz  
www.krap.cz

EXprojekt s.r.o.  
Heršpická 758/13  
619 00 Brno

Váš dopis zn./ze dne	Naše značka	Vyřizuje	Linka	Vrchlabí dne
14.4.2020	KRNAP 03458/2020	OSS/Ing. Hanušová	514	11.5.2020

## **Stanovisko podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ke koncepci „Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050“**

Správa Krkonošského národního parku ve Vrchlabí jako orgán ochrany přírody pro území Krkonošského národního parku a jeho ochranného pásma, příslušný dle § 78 odst. 2 zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), v návaznosti na žádost evidovanou pod čj. KRNAP 03458/2020 doručenou dne 14.4.2020, po posouzení koncepce „**Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050**“, vydává podle § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko:

koncepce **může mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi významný vliv** na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

### **Odůvodnění**

Správa Krkonošského národního parku posoudila předloženou koncepci „Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050“. V části 1.2.3 Dopravní politiky ČR je zmíněna nutnost urychlení procesu výstavby dopravní infrastruktury skrze novelu zákona č. 416/2009 Sb., která by umožnila povolování dopravních staveb na základě dokumentace o nižší podrobnosti než je DSP, a kdy by zároveň pro záměry, které projdou procesem posuzování vlivu záměru na životní prostředí (EIA), nebyly vyžadovány samostatné správní akty dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění (str. 28). Taková úprava by však mohla mít potenciálně významně negativní vliv na předměty ochrany soustavy NATURA 2000 v Evropsky významné lokalitě (EVL) a Ptačí oblasti (PO) Krkonoše.

V Krkonoších je značná hustota stanovišť, rostlinných a ptačích druhů, které jsou předměty ochrany NATURA 2000 a při jakékoliv dopravní stavbě se jim takřka nelze vyhnout. Ke komplexnímu posouzení vlivu dopravních staveb na tyto předměty ochrany je třeba posoudit záměr ve velkém detailu, včetně organizace a harmonogramu stavebních prací nebo rozsahu staveniště. Tedy skutečností, které by pravděpodobně nebyly součástí navrhované méně podrobné dokumentace. Z našich zkušeností dále vyplývá, že výsledkem procesu (EIA) bývá stanovení mnoha podmínek, které mají snížit vliv realizace stavby na přírodu a krajinu. Tyto podmínky však bývají do dalších fází dokumentace zapracovávány

Spisový znak: 40.1.02  
skartační znak: A 20

počet listů: 2  
příloha: -  
počet listů (svazků) přílohy: -

bankovní spojení  
Česká národní banka  
č. ú.: 000-5830601/0710

IČO: 00088455  
DIČ: CZ00088455

v nejlepším případě značně volně. Navazující správní akty dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, tak slouží mimo jiné k ověření, zda podmínky z EIA byly do dalších fází dokumentace zapracovány ve smysluplné podobě a v dostatečném rozsahu. Bez těchto navazujících aktů nastává značné riziko, že záměr bude proveden v nevyhovující podobě.

V části 1.3.1.6 k opatření *dobudovat síť cyklostezek* je navrženo přeřadit cyklostezky z kategorie místních komunikací do kategorie nové, která by svým charakterem odpovídala kategorii silnic III. třídy (str. 35). Dále je pro bezmotorovou dopravu navrženo „*Postupně budovat infrastrukturu cyklistické dopravy...*“ (1.3.4.50), „*Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech dosáhnout snížení počtu nehod...*“ (1.3.4.51) nebo „*Podporovat rozvoj pěší dopravy zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšičího provozu...*“ (1.3.4.53). Ve světle masivního využívání cyklo dopravy v Krkonoších se jedná o soubor opatření, která by mohla mít opravdu významný dopad na předměty ochrany NATURA 2000. Přeřazení cyklostezek do „vyšší“ kategorie by ve výsledku znamenalo jejich rozšiřování kvůli splnění příslušných technických norem, a tím i zábor lučních a lesních stanovišť soustavy NATURA 2000, která se v EVL Krkonoše vyskytují často v těsné blízkosti cyklostezek. Dále by to mohlo znamenat fragmentaci těchto stanovišť s důsledky pro ptačí druhy, které jsou předměty ochrany NATURA 2000. K velmi podobným důsledkům by vedla i výše zmíněná snaha o segregaci cyklistů a pěších od motorové dopravy. Důvody takovéto segregace Správa KRNAP chápe, ale v EVL Krkonoše a PO Krkonoše by se toto opatření opět mohlo podepsat na úbytku stanovišť NATURA 2000 i na zvýšeném antropickém tlaku na ptačí předměty ochrany NATURA 2000.

V části 1.3.4 je uvedeno opatření pro silniční infrastrukturu č. 1.3.4.30 *Zajistit napojení významných rozvojových investic na silniční infrastrukturu na úrovni alespoň silnic I. třídy* (str. 42). Nikde však nejsou uvedena opatření, která by systematicky řešila vliv případného zkapacitňování silnic I. třídy na předměty ochrany soustavy NATURA 2000. Okrajem území EVL Krkonoše a PO Krkonoše prochází silnice I. třídy I/14. V jejím bezprostředním okolí se nacházejí **Středoevropské subalpínské bučiny s javorem a šťovíkem horským, Bučiny asociace Luzulo-Fagetum** a další lesní stanoviště, která jsou předmětem ochrany soustavy NATURA 2000 v EVL Krkonoše, **Extenzivní sečené louky nížin a podhůří a Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpínského stupně** a další nelesní stanoviště, která jsou rovněž předmětem ochrany soustavy NATURA 2000 v EVL Krkonoše. V těsné blízkosti komunikace se také nachází jádrové zóny výskytu **lejska malého a chřástala polního** a místa výskytu dalších ptačích druhů, které jsou předměty ochrany soustavy NATURA 2000 v PO Krkonoše. Komunikace navíc na mnoha místech kříží nebo se bezprostředně dotýká toků, ve kterých žije **vranka obecná** – rybí druh, který je předmětem ochrany soustavy NATURA 2000 v EVL Krkonoše. Bez upřesňujících informací, které alespoň v obecné rovině naznačí, jak případné střety mají být řešeny, nelze posoudit, zda podpora zkapacitňování silnic I. třídy v rámci koncepce povede ke zmenšení rozlohy výše uvedených stanovišť či ke zvýšení antropického tlaku na populace výše uvedených druhů obratlovců.

V části 1.3.3 je výstižně popsána spirála roztáčená pozitivní zpětnou vazbou mezi dvěma hlavními zdroji fragmentace – rozvojem sídel a rozvojem infrastruktury (str. 37). V doprovodných opatřeních (str. 38) je pak zcela správně navrženo, jako jedno z opatření, zaměřit větší pozornost na lidské zdraví a negativní psychické faktory, které s sebou fragmentace krajiny přináší, a to především na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění, imise). Správa KRNAP ale upozorňuje, že ve stávajících hodnoceních bývají rovněž podceňovány kumulativní důsledky fragmentace krajiny na předměty

ochrany soustavy NATURA 2000, které se nacházejí v EVL Krkonoše a PO Krkonoše. Bez důsledného hodnocení přitom vzrůstá riziko, že kumulativní vliv výše uvedených rozvojových projektů (ať už spojených s cyklodopravou, nebo silniční dopravou) nebude řádně vyhodnocen a podporované záměry budou schváleny navzdory reálnému významně negativnímu vlivu.

Na základě výše uvedeného Správa Krkonošského národního parku došla k závěru, že v předložené koncepci **nelze** vyloučit významný vliv na Evropsky významnou lokalitu Krkonoše a Ptačí oblast Krkonoše. Koncepce bude podléhat hodnocení podle § 45h a 45i zákona.

Ing. Mgr. Aneta Hanušová, Ph.D.  
pověřená úřední osoba

V Brně dne 16.4.2020  
Č. j.: MZP/2020/560/659  
Sp. zn.: ZN/MZP/2020/560/143  
Vaše č. j: -----  
Ze dne: 9.4.2020  
Vyřizuje: Mgr. Ing. Bc. Josef Žák  
Tel.: 267 123 702  
e-mail: [josef.zak@mzp.cz](mailto:josef.zak@mzp.cz)

**EXprojekt s.r.o.**  
**Heršpická 758/13**  
**619 00 Brno**  
**ID DS: dh84e85**

**Věc: Stanovisko z hlediska ust. § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ke koncepci „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“.**

Ministerstvo životního prostředí, OVSS VII, Mezírka 1, 602 00 Brno, (dále jen MŽP OVSS VII) místně příslušné v Kraji Vysočina a Kraji Jihomoravském, věcně příslušné podle ust. § 79 odst. 3 písm. t) zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.), ve spojitosti s interním předpisem - organizačním řádem Ministerstva životního prostředí, **vykonává působnost orgánu ochrany přírody na pozemcích a stavbách, které tvoří součást objektů, důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy.**

K možnosti vlivu výše uvedené koncepce na lokality soustavy Natura 2000 v rozsahu své územní a věcné působnosti vydává ke koncepci nazvané „**Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050**“ plánované na území celé České republiky, toto **stanovisko**: podle ust. § 45h a § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., hodnocená koncepce **nemůže mít** samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi či záměry **v ý z n a m n ý v l i v** na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti ve shora vymezené speciální územní oblasti.

### Odůvodnění

Dopisem ze dne 9.4.2020, doručeným MŽP OVSS VII dne 14.4.2020, požádal zpracovatel EXprojekt s.r.o., jako gestor přípravy dokumentu „**Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050**“, MŽP OVSS VII, jako příslušný orgán ochrany přírody vykonávající působnost orgánu ochrany přírody na pozemcích a stavbách, které tvoří součást objektů, důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy na území Kraje Jihomoravského a Kraje Vysočina, o stanovisko, zda může mít koncepce „**Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050**“, plánovaná na území celé České republiky významný vliv na lokality soustavy Natura 2000, ve výše uvedené vymezené speciální oblasti.

Podklad pro stanovisko dle § 45i, zákona č. 114/92 Sb.

**Název operačního programu:**

„Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“.

**Vize, hlavní cíle, priority a specifické cíle.**

*Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050* navazuje na hlavní průřezové cíle České republiky, Evropské unie a OSN (viz východiska) a na scénáře a SWOT analýzu z Analytické části Dopravní politiky. Vize dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Bude proto nutné uspokojovat potřebu po mobilitě osob a věcí, způsob zajištění těchto potřeb musí být ovlivňován tak, aby byla zajištěna udržitelnost ve vztahu k dalšímu ekonomickému vývoji. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. To znamená zajistit snížení měrné spotřeby energie (podíl spotřeby energie a vykonané přepravní práce).

Tato vize bude dosažena pomocí následujících tří na sebe navazujících kroků:

1. Budou hledána taková opatření, která umožní dopravou osob i věcí šetřit tak, aby přepravní potřeby vznikaly co nejméně, aniž by to ovlivnilo hospodářský rozvoj (optimalizace přepravních potřeb). K tomu budou využity zejména moderní technologie, dojde ke zlepšení územního plánování zejména ve městech a bude podpořena restrukturalizace ekonomiky. Tento první krok bude tedy předmětem širší politiky státu v souladu s přijatým *Strategickým rámcem Česká republika 2030*.

2. Dopravní systém splňující výše uvedenou vizi musí být založen na multimodálním přístupu, který spočívá ve využití výhod jednotlivých druhů dopravy a musí být založen na mezioborové spolupráci. V případě koncentrovaných (silných a pravidelných) přepravních proudů je nezbytné více využívat energeticky efektivnější druhy dopravy podporované k tomuto účelu vybudovanou kvalitní dopravní infrastrukturou, a to včetně energetické a informační nadstavby, neboť právě ty

dosahují nejnižší energetickou náročnost (kWh/oskm, kWh/tkm) a rovněž i nejnižší produkci oxidu uhličitého (kg/oskm, kg/tkm).

3. Jednotlivé druhy dopravy je nutné rozvíjet s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, s ohledem na přepravní potřeby a s ohledem na snížení vlivů na životní prostředí. Předpokladem je kvalitní a moderními technologiemi vybavená dopravní infrastruktura i dopravní prostředky ke sdílení informací a dat o přepravě, musí být splněny podmínky pro energetickou efektivitu a minimalizaci emisí v rámci jednotlivých druhů dopravy. Je nutné úzce provázat dopravní systém se systémem energetickým, energetiku v dopravě je nutné posuzovat jako celek, využívání fosilních paliv je nutné minimalizovat, a to jak z důvodu ochrany klimatu, tak i z důvodu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva.

### **Hlavní cíl proto i nadále vychází z hlavního cíle dopravní politiky pro předchozí období:**

Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

### **Hlavní strategické cíle.**

Mezi hlavní strategické cíle koncepce patří Udržitelná mobilita, Územní soudržnost a Společnost 4.0 v dopravě. Tyto cíle obsahují řadu specifických cílů a dílčích opatření.

### **Územní působnost.**

Územím dopadu vyčleněným pro realizaci koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ je celé území ČR.

Tolik stručně k obsahu koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“.

MŽP OVSS VII, jako orgán ochrany přírody na pozemcích a stavbách, které tvoří součást objektů, důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy na území Kraje Jihomoravského a Kraje Vysočina, posoudil předloženou koncepci a přitom vycházel z úvahy, že samotné zpracování koncepce „**Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050**“, která ve své velmi obecné podobě nemá potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na celistvost a příznivý stav předmětů ochrany v evropsky významných lokalitách nebo ptačích oblastech ve shora

vymezené speciální územní oblasti, protože neobsahuje konkrétní lokalizaci, objem finančních prostředků ani plošný rozsah záměrů.

Tento vliv však nelze vyloučit u konkrétních záměrů, lokalizovaných na konkrétních pozemcích a stavbách, které tvoří součást objektů, důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy na území Kraje Jihomoravského a Kraje Vysočina vycházejících z posuzovaného materiálu. Proto se na tyto budoucí konkrétní záměry vycházející z této koncepce toto stanovisko nevztahuje a bude nutné je posoudit samostatně.

S pozdravem

**Ing. Jaroslav P o s p í š i l**  
ředitel odboru výkonu státní správy VII  
*elektronicky podepsáno*

České Budějovice dne 20. dubna 2020

Č. j.: MZP/2020/510/468

Sp. zn.: ZN/MZP/2020/510/71

Vaše č. j.: 2020/166/ŽP/01

Vyřizuje: Ing. Zdeněk Nešpol

Tel.: 267 123 202

E-mail: [zdenek.nespol@mzp.cz](mailto:zdenek.nespol@mzp.cz)

EXprojekt s.r.o.

Heršpická 758/13

619 00 Brno

## **Koncepce „Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“: stanovisko dle § 45i odst. 1 zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy II, jako orgán ochrany přírody příslušný podle § 79 odst. 3 písm. v) zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon“), v návaznosti na žádost doručenou dne 14.4.2020, po posouzení návrhu koncepce „Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“ (dále „dopravní politika“), žadatele společnosti EXprojekt s.r.o., vydává podle § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko:

koncepce **nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv** na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

### **Odůvodnění:**

Ministerstvo životního prostředí vykonává v souladu s ustanovením § 79 odst. 3 písm. v) zákona působnost orgánu ochrany přírody na pozemcích a stavbách, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy; jsou-li tyto pozemky a stavby na území správních obvodů správ, národních parků nebo Agentury, vykonávají působnost orgánů ochrany přírody správy národních parků nebo Agentura. V územní působnosti zdejšího odboru se jedná o části následujících evropsky významných lokalit (EVL) a ptačích oblastí (PO) s jejich předměty ochrany:

*EVL Vrbenské rybníky CZ0313138* (kuřka ohnivá, páchník hnědý, přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition*, bezkolencové louky na vápnatých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*))

*EVL Údolí Lužnice a Vlášnického potoka CZ0310033* (chasmofytická vegetace silikátových skalnatých svahů, dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*, lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, v sutích a roklích)

*EVL Tábor – Zahrádka CZ0313125* (kuřka ohnivá)

*PO Českobudějovické rybníky CZ0311037* (kvakoš noční, rybák obecný, slavík modráček, husa velká, kopřivka obecná)



*PO Boletice CZ0311040, část území mimo voj. újezd Boletice (chřástal polní, kulíšek nejmenší, jeřábek lesní, datlík tříprstý, skřivan lesní)*

Dopravní politika vychází ze souboru dalších strategických koncepcí ČR a jejím hlavním cílem je *zajištění rozvoje kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů*. K naplnění tohoto cíle definuje řadu strategických a specifických cílů.

Dopady koncepce lze hodnotit pouze z hlediska úrovně podrobnosti, ve které byla koncepce předložena. Ve vztahu k možnému ovlivnění vpředu uvedených částí EVL a PO nenalezl zdejší odbor možnost jejich ovlivnění vymezenými strategickými a specifickými cíli, neboť tyto nestanovují rámec pro konkrétní záměry, které by byly s to ovlivnit části PO a EVL v jeho působnosti, ani nenalezl pro jejich realizaci žádný rámec nebo kritérium, které by byly definovány takovým způsobem, že by bylo možné identifikovat možný významný vliv koncepce na konkrétní předměty ochrany soustavy NATURA 2000.

**JUDr. Hana Dvořáková, MBA**

ředitelka odboru výkonu státní správy II  
*podepsáno elektronicky*

Vršovická 65, 100 10 Praha 10  
**pracoviště: Resslova 1229/2a**  
**500 02 Hradec Králové**  
tel.: +420 267 123 607  
Mgr. Milena Prokopová  
milena.prokopova@mzp.cz  
www.mzp.cz

**EXprojekt s. r. o.**

Heršpická 758/13

619 00 Brno

V Hradci Králové dne 23. dubna 2020

Č. j.: MZP/2020/550/487

Sp. zn.: ZN/MZP/2020/550/75

### **Stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. ke koncepci „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VI Hradec Králové (dále jen „ministerstvo“), obdrželo dne 14. 4. 2020 žádost společnosti EXprojekt s. r. o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, o vydání stanoviska dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), ke koncepci „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ (dále jen „konceptce“).

Předmětem stanoviska podle § 45i zákona je posouzení, zda navrhovaná konceptce může mít samostatně nebo ve spojení s jinými konceptcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Ministerstvo po posouzení konstatuje, že pokud se týká pozemků v jeho působnosti, tedy těch, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy na území Královéhradeckého a Pardubického kraje, **nebude mít předložená konceptce samostatně nebo ve spojení s jinými konceptcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.**

#### **Odůvodnění:**

Navrhovaná konceptce je strategickým dokumentem, jehož hlavním cílem je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy, a to na principech hospodářské soutěže s ohledem na ekonomické a sociální vlivy, dopady na obyvatelstvo a všechny složky životního prostředí, a na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů. Navazuje na hlavní průřezové cíle České republiky, Evropské unie a OSN a na scénáře a SWOT analýzu Dopravní politiky ČR.

Po zvážení charakteru konceptce, jejích možných dopadů a dalších okolností dospělo ministerstvo k názoru uvedenému ve výroku tohoto stanoviska. Konceptce má celorepublikový dosah, z hlediska pozemků v působnosti ministerstva (tedy pozemků, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy na území Královéhradeckého a

Pardubického kraje), však lze významný vliv koncepce ve smyslu § 45i odst. 1 zákona vyloučit. Důvodem je zejména, že tyto pozemky významně nezasahují na území evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Ing. Libor Hejduk  
ředitel odboru výkonu státní správy VI  
*podepsáno elektronicky*

Liberec dne 23. dubna 2020  
Č. j.: MZP/2020/540/260  
Sp. zn.: ZN/MZP/2020/540/23  
Vyřizuje: Ing. Jiří Holý  
Tel.: 267 123 502  
E-mail: jiri.holy@mzp.cz

ADRESÁT:

**EXprojekt s.r.o.**  
Heršpická 758/13  
619 00 Brno

### **Stanovisko dle ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb. ke koncepci „Dopravní politika ČR 2021 – 2027“**

Ministerstvu životního prostředí, odboru výkonu státní správy V (dále jen „Ministerstvo, OVSS V“), byla doručena dne 14. 4. 2020 žádost společnosti EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno o vydání stanoviska dle ust. § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), ke koncepci „Dopravní politika ČR 2021 – 2027“. Ministerstvo, OVSS V, jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 79 odst. 3 písm. v) zákona na pozemcích a stavbách, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy a správní obvody národních parků nebo AOPK ČR, vydává dle ust. § 45i zákona toto stanovisko:

Na základě předložené žádosti a přiložených podkladů **nelze vyloučit významný vliv koncepce „Dopravní politika ČR 2021 – 2027“** ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) (**EVL Ralsko** a část **EVL Horní Ploučnice**) nebo ptačích oblastí (dále jen „PO“).

#### **Odůvodnění:**

Podle ust. § 45i zákona „*ten, kdo zamýšlí pořídit koncepci nebo záměr, je povinen návrh koncepce nebo záměru předložit orgánu ochrany přírody ke stanovisku, zda může mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti*“. Společnost EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 61900 Brno, požádala Ministerstvo, OVSS V, v souladu s výše uvedeným ustanovením, o stanovisko k provádění koncepce „Dopravní politika ČR 2021 – 2027“. V rámci činnosti a územní působnosti vymezené organizačním řádem Ministerstva životního prostředí je Ministerstvo, OVSS V, místně příslušným orgánem ochrany přírody na území Libereckého kraje, a to pro EVL Ralsko a část území EVL Horní Ploučnice. Vydané stanovisko platí pouze pro tato území soustavy Natura 2000. V územní působnosti Ministerstva, OVSS V, se nenachází žádná PO.

Koncepce „Dopravní politika ČR 2021 – 2027“ je obecný strategický dokument zpracovaný s výhledem do roku 2050. Hlavními východisky Dopravní politiky ČR 2021 – 2027 jsou evropské

a celostátní průřezové strategické dokumenty včetně na ně navazující koncepce, jako jsou Strategický rámec Česká republika 2030, Státní energetická koncepce, Státní surovinová politika, Státní politika životního prostředí, Politika ochrany klimatu, Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, Strategie regionálního rozvoje, Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Vize dopravní soustavy České republiky z dlouhodobého hlediska předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy, postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy (tedy vodní, silniční a železniční), na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

Předložený koncepční dokument neobsahuje žádné konkrétní návrhy záměrů, avšak obecná rizika ve vztahu k ovlivnění soustavy Natura 2000 vycházejí právě z obecnosti dokumentu. V dokumentu nejsou uvedeny podrobnější informace k realizaci jednotlivých opatření, ze kterých by bylo možné dovodit míru ovlivnění dotčených EVL a PO. V předloženém návrhu koncepce není uvedeno, že finančně podporované projekty pro dosažení stanovených cílů v oblastech dopravního rozvoje ČR nebudou směřovány do lokalit soustavy Natura 2000. Dle názoru Ministerstva, OVSS V, tak není bez pochyb vyloučena možnost směřování realizace záměrů pro podporu dosažení cílů posuzované koncepce i do území soustavy Natura 2000. Není tedy vyloučeno, že se může jednat o záměry, které by mohly významně ovlivnit některou z EVL v územní působnosti Ministerstva, OVSS V.

EVL Horní Ploučnice (CZ0513506) a EVL Ralsko (CZ0510028) jsou součástí národního seznamu EVL, který byl stanoven nařízením vlády č. 318 ze dne 21. 8. 2013, ve znění pozdějších předpisů.

Předmětem ochrany **EVL Horní Ploučnice** jsou především biotopy otevřených trávníků kontinentálních dun s paličkovcem (*Corynephorus*) a psinečkem (*Agrostis*), přirozené eutrofní vodní nádrže, nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion*, bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách, vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpínského stupně, přechodová rašeliniště a třasoviště, rašelinný les\*, smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy\*.

(\* *prioritní typ evropského stanoviště*)

Na území EVL Horní Ploučnice je jak na lesní biotopy, tak na biotopy luk a mokřadů vázáno velké množství zvláště chráněných a vzácných druhů rostlin, především řada druhů uvedených v Červeném seznamu cévnatých rostlin České republiky, a také živočichů. Území je velmi

významnou lokalitou pro vydrů říční, která se zde pravidelně rozmnožuje, a pro rozmnožování lososa obecného i vývoj jeho juvenilních stádií.

Předmětem ochrany **EVL Ralsko** jsou bučiny asociace *Luzulo-Fagetum (acidofilní bučiny)*, bučiny asociace *Asperulo-Fagetum (květnaté bučiny)* a lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklích (suťové lesy).

Na základě předběžné opatrnosti, vzhledem k výše uvedeným důvodům **nemůže Ministerstvo, OVSS V, vyloučit významný vliv této koncepce na předmět ochrany nebo celistvost EVL** v územní působnosti Ministerstva, OVSS V.

Toto stanovisko je vydáváno pouze pro provádění koncepce „Dopravní politika 2021–2027“ a vztahuje se pouze na území pozemků důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy a správní obvody národních parků nebo AOPK. Ministerstvo, OVSS V, vyhodnotilo vliv na dvě EVL na území Libereckého kraje, které se nacházejí v jeho územní působnosti.

S pozdravem

Ing. Milan Kubíček  
ředitel odboru výkonu státní správy V  
*podepsáno elektronicky*

Olomouc dne 22. května 2020  
Č. j.: MZP/2020/570/817  
Sp. zn.: ZN/MZP/2020/570/169  
Vaše č. j.: 2020/166/ŽP/01 ze dne 9.4.2020  
Vyřizuje: Ing. Jaroslav Pištěk  
Tel.: 267 123 802  
E-mail: [Jaroslav.Pistek@mzp.cz](mailto:Jaroslav.Pistek@mzp.cz)

Česká zemědělská univerzita v Praze  
Fakulta životního prostředí  
Katedra aplikované ekologie  
Kamýcká 129  
165 00 Praha-Suchdol

**Věc: Stanovisko dle ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ke koncepci „Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“ - dále též „Koncepce“**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VIII, se sídlem Krapkova 3, 779 00 Olomouc (dále jen „MŽP, OVSS VIII“) jako věcně příslušný orgán ochrany přírody dle ust. § 79 odst. 3 písm. v) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“) na základě žádosti datované dnem 9.4.2020 (podána dne 14.4.2020) subjektu EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČ: 29285801 (dále „žadatel“), podává ve smyslu ust. § 45i odst. 1 téhož zákona a dle části čtvrté, § 154 a následujících zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), ke shora uvedené koncepci následující stanovisko:

**U koncepcí „Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“ není možno vyloučit, že bude mít samostatně či ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (dále „EVL“) či ptačích oblastí (dále „PO“), které se nachází v naší územní působnosti na pozemcích důležitých pro obranu státu, tj. Evropsky významné lokality (dále „EVL“) Libavá (CZ0714133), EVL Velká Střelná - štolý (CZ0713526) a Ptačí oblasti (dále „PO“) Libavá (CZ0711019).**

### Odůvodnění

S ohledem na vymezení naší územní působnosti úvodem nejprve odkazujeme na znění ust. § 79 odst. 3 písm. v) ZOPK, podle kterého Ministerstvo životního prostředí (cit.): *„vykonává působnost orgánů ochrany přírody na pozemcích a stavbách, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy; jsou-li tyto pozemky a stavby na území správních obvodů správ, národních parků nebo Agentury, vykonávají působnost orgánů ochrany přírody správy národních parků nebo Agentura.“*

K tomu citujeme ust. § 17 odst. 1 a 2 zákona č. 17/2002 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů:

*„(1) Každý je povinen, především opatřeními přímo u zdroje, předcházet znečišťování nebo poškozování životního prostředí a minimalizovat nepříznivé důsledky své činnosti na životní prostředí.*

*(2) Každý, kdo využívá území nebo přírodní zdroje, projektuje, provádí nebo odstraňuje stavby, je povinen takové činnosti provádět jen po zhodnocení jejich vlivů na životní prostředí a zatížení území, a to v rozsahu stanoveném tímto zákonem a zvláštními předpisy.“*

Jak MŽP, OVSS VIII, prostudováním Koncepce prověřilo, její obsah samostatně neřeší dotčení pozemků popř. staveb, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy a ani to, jak konkrétně budou dotčeny zde se nacházející EVL a PO. MZP, OVSS VIII, nebylo ani ze strany Ministerstva obrany vybaveno, resp. nedisponuje, v rámci své územní působnosti (Kraj Olomoucký – mimo CHKO Jeseníky, Zlínský kraj, včetně území CHKO Bílé Karpaty v rámci Jihomoravského kraje) odpovídajícím seznamem konkrétních pozemků a staveb, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy a jsou součástí EVL a PO.

Žadatel ve vztahu k připravované Koncepti sice k žádosti přiložil informace o jejím charakteru a obsahovém zaměření, avšak soustava NATURA 2000 zde není jakkoliv zmiňována, mimo obecné informace uvedené v rámci kapitoly „Implementační část“, a to ve vztahu ke Koncepti vodní dopravy (viz zdola str. 73).

Na základě shora uvedeného je zřejmé, že předložená Koncepce z pohledu soustavy NATURA 2000 disponuje značnou obecností (rámcovostí) a neurčitostí. Proto nelze předem ani vyloučit její významný vliv ve smyslu ust. § 45i ZOPK. Za této situace, kdy aktuálně nelze zjistit stav (z hlediska soustavy NATURA 2000 není vymezen předmět koncepce ani konkrétní dotčení EVL a PO) věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti (viz ust. § 3 správního řádu ve vazbě na ust. § 2 téhož zákona), MŽP, OVSS VIII, v rámci své územní působnosti, jako příslušnému orgánu ochrany přírody dle ust. § 79 odst. 3 písm. v) ZOPK, proto nezbyvá než konstatovat, že tato může mít, resp. nelze u ní vyloučit, samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL Libavá, EVL Velká Střelná - štoly i PO Libavá.

K oblasti námi ochraňovaného veřejného zájmu pro úplnost uvádíme ještě následující:

Dle § 3 odst. 1 Nařízení vlády č. 533/2004 Sb., kterým se vymezuje PO Libavá:

*„Jen s předchozím souhlasem příslušného orgánu ochrany přírody lze v ptačí oblasti, mimo pozemky určené k plnění funkcí lesa a mimo současně zastavěné a zastavitelné území obcí,*

*a) provádět činnosti vyvolávající změnu výše ustálené hladiny povrchové a podzemní vody, která by mohla způsobit změnu biotopu druhu, pro který je ptačí oblast zřízena,*

*b) měnit druh pozemků a způsoby jejich využití.“*

Ustanovením § 45c ZOPK je obecně upravena ochrana EVL (cit):

*„(1) Evropsky významné lokality zařazené do evropského seznamu vyhlásí ve lhůtě 90 dnů od účinnosti příslušného rozhodnutí Komise vláda nařízením, ve kterém u každé evropsky významné lokality uvede její název, zeměpisnou polohu a rozlohu. Způsob označení vyhlášených evropsky významných lokalit v terénu a mapových podkladech stanoví Ministerstvo životního prostředí vyhláškou.*



(2) *Evropsky významné lokality vyhlášené podle odstavce 1 jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nedošlo k závažnému nebo nevratnému poškození nebo ke zničení evropských stanovišť anebo stanovišť evropsky významných druhů vyžadujících územní ochranu tvořících jejich předmět ochrany a aby nebyla narušena jejich celistvost. K zásahům, které by mohly vést k takovým nežádoucím důsledkům, si musí ten, kdo tyto zásahy zamýšlí, předem opatřit souhlas orgánu ochrany přírody. Tento odstavec se na území evropsky významné lokality vyhlášené podle odstavce 1 vztahuje jen tehdy, neplatí-li pro ně ochrana podle části třetí tohoto zákona. Ochrana podle částí druhé a páté tohoto zákona a ustanovení § 45h a 45i nejsou dotčeny.*

(3) *Pro zachování nebo zlepšení dochovaného stavu předmětů ochrany v evropsky významných lokalitách zajišťuje Ministerstvo životního prostředí zpracování souhrnů doporučených opatření pro evropsky významné lokality. Souhrny doporučených opatření pro evropsky významné lokality a ptací oblasti předává Ministerstvo životního prostředí do Ústředního seznamu ochrany přírody a zveřejňuje je na portálu veřejné správy.*

(4) *K zajištění udržení příznivého stavu evropských stanovišť nebo stanovišť evropsky významných druhů, které jsou předmětem ochrany evropsky významných lokalit, lze území evropsky významných lokalit nebo jejich části vyhlásit za zvláště chráněná území nebo zde zřídit smluvně chráněná území podle § 39. Vyžaduje-li udržení příznivého stavu předmětu ochrany evropsky významné lokality přísnější ochranu než podle odstavce 2, stanoví vláda nařízením u této evropsky významné lokality nebo její části kategorie zvláště chráněných území, ve kterých je příslušné orgány ochrany přírody vyhlásí, nebude-li tato ochrana zajištěna smluvně. Takto vláda postupuje v případě, že tato evropsky významná lokalita není dosud vyhlášena za zvláště chráněné území a její ochrana není zajištěna ani smluvně podle § 39.*

(5) *Orgány ochrany přírody do 30 dnů ode dne vyhlášení nařízení vlády podle odstavce 1 ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv upozorní formou veřejné vyhlášky podle § 25 správního řádu vlastníky pozemků v evropsky významných lokalitách nebo jejich částech, jejichž ochranu je podle nařízení vlády podle § 45a odst. 2 třeba zajistit vyhlášením zvláště chráněného území, že jejich ochrana na dotčeném pozemku v případě, že to § 39 připouští, může být zajištěna smluvně. Pokud vlastník pozemku ve lhůtě 60 dnů ode dne doručení upozornění neučiní žádný písemný úkon směřující k uzavření smlouvy, nebo na základě tohoto úkonu nedojde ve lhůtě dvou let k uzavření smlouvy podle § 39, bude evropsky významná lokalita vyhlášena jako zvláště chráněné území v kategorii ochrany stanovené národním seznamem, a to postupem stanoveným tímto zákonem pro vyhlášení zvláště chráněného území příslušné kategorie. Vyhlášení zvláště chráněných území podle odstavce 4 provedou příslušné orgány ochrany přírody nejpozději do 6 let od přijetí lokality do evropského seznamu."*

Závěrem pak ke shora uvedeným objektům soustavy NATURA 2000 zasíláme ještě odkazy na příslušné webové stránky (viz Ústřední seznam ochrany přírody):

[https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/evl/index.php?SHOW\\_ONE=1&ID=12222](https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/evl/index.php?SHOW_ONE=1&ID=12222)  
[https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/evl/index.php?SHOW\\_ONE=1&ID=12255](https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/evl/index.php?SHOW_ONE=1&ID=12255)  
[https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/ptacob/index.php?SHOW\\_ONE=1&ID=2278](https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/ptacob/index.php?SHOW_ONE=1&ID=2278).

Bc. Ing. František Ondráš  
ředitel odboru výkonu státní správy VIII  
podepsáno elektronicky

Ostrava dne 13. května 2020  
Č. j.: MZP/2020/580/423  
Sp. zn.: ZN/MZP/2020/580/92  
Vyřizuje: Mgr. Jiří Baran  
Tel.: +420 267 123 910  
E-mail: jiri.baran@mzp.cz

EXprojekt s.r.o.  
Heršpická 758/13  
619 00 Brno

## **Stanovisko podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IX (dále jen „ministerstvo“), podle § 79 odst. 3 písm. v) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), vykonává působnost orgánu ochrany přírody na pozemcích a stavbách, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy a území správních obvodů správ národních parků a Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky.

Dne 14. 4. 2020 obdrželo ministerstvo žádost právnické osoby EXprojekt s.r.o., IČO 29285801, se sídlem Heršpická 758/13, 619 00 Brno, o stanovisko dle § 45i zákona ke koncepci „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ (dále jen „konceptce“).

Dle obsahu je hlavním cílem konceptce zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a všechny složky životního prostředí a na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

Uvedeného cíle konceptce má být dosaženo prostřednictvím následujících strategických okruhů:

Udržitelná mobilita – okruh je zaměřen na ovlivnění mobility v osobní a nákladní dopravě, multimodální přístup k osobní a nákladní dopravě, zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury, internalizace externalit v dopravě, energetické úspory a užití alternativních zdrojů energie v dopravě, vlivy dopravy na životní prostředí, technický stav vozidel, rozvoj, údržba a provozování dopravní infrastruktury, bezpečnost provozu a adaptace na změnu klimatu.

Územní soudržnost – v rámci toho okruhu je prioritou propojení sektorového a územního plánování, vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou, propojení tuzemska se zahraničím, doprava na venkově, metropolích a jejich aglomeracích, cestovní ruch a pracovní podmínky v dopravě.

Společnost 4.0 v dopravě – část konceptce zaměřená na telematiku v dopravě, autonomní řízení, podporu výzkumu, vývoje a inovací v dopravě a kosmické aktivity.

Ministerstvo uvádí, že koncepce představuje vrcholný dokument v sektoru dopravy, přičemž jeho cíl je rozpracován v samostatných navazujících koncepčních dokumentech, jimiž jsou např. Dopravní sektorová strategie, Koncepce veřejné dopravy, Koncepce nákladní dopravy, Koncepce městské a aktivní mobility, Národní akční plán čisté mobility, Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR či Koncepce vodní dopravy. Předmětu posuzované koncepce má být dosaženo prostřednictvím legislativních nástrojů týkajících se námořní a vnitrozemské plavby, civilního letectví a legislativního ukotvení inteligentního dopravního systému. Také budou využity finanční nástroje uvažující se zpoplatněním provozu na silnicích i železnici, zajištěním financování dopravních staveb na železnici a modernizace vozového parku, zajištěním alternativního financování dopravní infrastruktury a podpora opatření zaměřených na bezpečnost silničního provozu. Koncepce rovněž předkládá informační nástroje zaměřené na práce s masmédií, vzdělání a osvětu a vnímání problematiky dopravy a potřeb veřejnosti politickou reprezentací. Ministerstvo konstatuje, že v rámci koncepce nejsou navrhovány žádné konkrétní dopravní stavby, jež by náležely do územní působnosti ministerstva. **Ministerstvo s ohledem na uvedené konstatuje, že v rámci realizace posuzované koncepce není předpokládán významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.**

Na základě posouzení předložené koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ proto ministerstvo vydává jako orgán ochrany přírody kompetentní dle § 79 odst. 3 písm. v) zákona stanovisko dle § 45i zákona, že **s ohledem na územní působnost ministerstva lze vyloučit, že posuzovaná koncepce může mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.**

Ing. Tomislav Střelec, CSc.  
ředitel odboru výkonu státní správy IX  
*podepsáno elektronicky*

Plzeň dne 5. dubna 2020  
Čj.: MZP/2020/520/510510  
Sp. zn.: ZN/MZP/2020/520/151  
Vaše čj.:  
Vyřizuje: Ing. Bc. Blanka Jacková  
Tel.: 267 123 305  
E-mail: [Blanka.Jackova@mzp.cz](mailto:Blanka.Jackova@mzp.cz)

**EXprojekt s.r.o.**  
Heršpická 758/13  
619 00 Brno

### Stanovisko

Ministerstvo životního prostředí, příslušný orgán státní správy ochrany přírody a krajiny na území určeném pro účely obrany státu podle ustanovení § 79 odst. 3 písm. v) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších změn a doplnění (dále jen „zákon“), vydává ve smyslu ustanovení § 45i zákona v režimu § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších změn a doplnění (dále jen „správní řád“), toto vyjádření:

#### **Významný vliv koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ na evropsky významné lokality CZ0323167 a CZ033169 lze vyloučit.**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy III, obdrželo žádost firmy EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, o stanovisko ve smyslu ustanovení § 45i zákona ke koncepci „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ (dále též „koncepte“), která je koncepcí ve smyslu ustanovení § 45i zákona. Pořizovatelem koncepce je ve smyslu § 45i odst. 1 zákona Ministerstvo dopravy, nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1.

Hlavním cílem koncepce předložené ve verzi duben 2020 je zajistit rámec rozvoje kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy III, dle platného organizačního řádu Ministerstva životního prostředí příslušný orgán státní správy ochrany přírody a krajiny na území evropsky významných lokalit CZ0323167 a CZ033169, posoudilo koncepci v rozsahu doloženém k žádosti o stanovisko ve smyslu § 45i zákona, a zjistilo, že soubor cílů a opatření uvedený v předložené verzi koncepce nemá významný vliv na výše uvedené evropsky významné lokality.

Toto stanovisko je vydáváno v režimu § 154 správního řádu, na základě žádosti a je úkonem učiněným správním orgánem na základě zákona.

**Ing. Hubert Bošina**

ředitel odboru výkonu státní správy III  
podepsáno elektronicky

Praha dne 6. května 2020  
Č. j.: MZP/2020/500/791  
Sp. zn.: ZN/MZP/2019/500/61  
Vyřizuje: RNDr. Marie Špaková  
Tel.: 267 123 110  
E-mail: [Marie.Spakova@mzp.cz](mailto:Marie.Spakova@mzp.cz)

**Exprojekt s.r.o.**  
Heršpická 758/13  
619 00 Brno

## **Dopravní politika ČR 2021 – 2027 s výhledem do r. 2050 - stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy (dále jen „MŽP, OVSS I“), jako orgán ochrany přírody s působností na pozemcích a stavbách, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy podle ust. § 79 odst. 3 písm. v) zákona č. 114/1992 Sb., o ochrany přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), na základě žádosti právnické osoby Exprojekt se sídlem v Brně, Heršpická 758/13, ze dne 9. 4. 2020 s doplněním ze dne 27. 4. 2020, podané ve smyslu Smlouvy o dílo uzavřené mezi ní a objednatelem - pořizovatelem koncepce, tj. právnickou osobou Ministerstvo dopravy se sídlem v Praze 1, nábřeží L. Svobody 1222/12, identifikační číslo osoby 66003008, a po posouzení návrhu koncepce „Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“, verze duben 2020, vydává podle ust. § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. toto stanovisko:

**Nelze vyloučit**, že návrh citované koncepce **může mít** samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi **významný vliv** na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit („EVL“) nebo ptačí oblasti („PO“), které se nacházejí na pozemcích v působnosti MŽP, OVSS I, tj.:

EVL Červené dolíky, označené kódem CZ 0212024

část EVL Milovice - Mladá CZ 0214006

část EVL Prokopské údolí CZ0110050

EVL Pěnovce u rybníka Lutovnick CZ0210721

EVL Ostrov u Jedomělic CZ0212025

a v části PO Křivoklátsko.

### **Odůvodnění**

Prostudováním předloženého návrhu koncepce MŽP, OVSS I shledalo, že jejím hlavním cílem je „zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.“ Proto k tomu rozpracovává 3 strategické cíle

(Udržitelná mobilita, Územní soudržnost, Společnost 4.0 v dopravě), které podrobněji rozepisuje do jednotlivých specifických cílů. Ty míří např. na ovlivňování mobility, multimodální přístup, optimalizaci jednotlivých druhů dopravy, propojování sektorového a územního plánování, dopravu ve venkovském prostoru, podporu rozvoje výzkumu, vývoje a inovací, nebo na družicovou navigaci. Koncepte také zmiňuje očekávané trendy v dlouhodobém výhledu do r. 2050. Lze shrnout, že z obsahu návrhu koncepte lze usoudit, že svými cíly může zasáhnout EVL a PO v působnosti MŽP, OVSS I, respektive ve svých důsledcích významně ovlivnit jejich předměty ochrany.

Výše uvedené EVL jsou zaznamenány nařízením vlády č. 187/2018 Sb. jako evropsky významné lokality zapsané do evropského seznamu a jsou podle nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, ve znění nařízení vlády č. 73/2016 Sb. a č. 207/2016 Sb., zařazeny v tomto seznamu a prostorově i obsahově vymezeny v jeho přílohách. Jejich předmětem ochrany jsou:

- v EVL Červené dolíky, k. ú. Drnek a Malíkovice - střešní pantoflíček, podle přílohy č. 25 k nařízení vlády č. 318/2013 Sb.,
- v EVL Milovice – Mladá, k. ú. Jiřice, Kbel, Lipník, Luštěnice, Milovice nad Labem, Staré Benátky – 6 typů evropsky významných stanovišť (lesních a lučních společenstev) a prioritní druh čolek velký, podle přílohy č. 84 k nařízení vlády č. 318/2013 Sb.,
- v EVL Ostrov u Jedomělic, k. ú. Jedomělice - střešní pantoflíček, podle přílohy č. 97a k nařízení vlády č. 318/2013 Sb.,
- v EVL Pěnovce u rybníka Lutovnick, k. ú. Loučeň - petrifikující prameny s tvorbou pěnovců, podle přílohy č. 102 k nařízení vlády č. 318/2013 Sb.,
- v EVL Prokopské údolí, k. ú. Hlubočepy, Jinonice, Radlice, Stodůlky - 4 typy evropských stanovišť (lesní i luční), podle přílohy č. 10 k nařízení vlády č. 318/2013 Sb.

V PO Křivoklátsko je předmětem ochrany populace a biotopy včelojeda lesního, výra velkého, kulíška nejmenšího, ledňáčka říčního, žluny šedé, strakapouda prostředního, lejska malého a lejska bělokrkého, podle nařízení vlády č. 684/2004 Sb.

Po zvážení všech skutečností vyplývajících z návrhu konceptu a na základě ochrany evropsky významných lokalit dané ust. § 45c zákona č. 114/1992 Sb. a ochrany ptáčích oblastí zajištěné ust. § 45e téhož zákona, obojí ve spojení s ust. § 45h a ust. § 45i téhož zákona, dospělo MŽP, OVSS I k závěru, že navrhované aktivity zejména v části cíle 1 v oblasti investic, např. rozvojem dopravní sítě včetně terminálů, nebo budováním cyklostezek, mohou pro uvedené předměty ochrany EVL a PO představovat vlivy takové míry, které by mohly významně ovlivnit přirozený vývoj jedinců daných druhů, nebo negativně proměnit stav prostředí, především jeho rozlohu, strukturu a funkci biotopů. Nelze tedy vyloučit, že těmito záměry by mohlo dojít k závažnému nebo nevratnému poškození jejich stavu, pokud by byly nežádoucími úpravami zasaženy místní

poměry nebo došlo k rušení živočichů. Takové aktivity by rozhodně neodpovídaly snahám ochrany přírody zajistit udržení, či případně i zlepšení příznivého stavu stanovišť a druhů.

Toto stanovisko je vydáno formou vyjádření podle ust. § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Ing. Miloslav Kuklík  
ředitel odboru výkonu státní správy I  
*podepsáno elektronicky*





Ministerstvo životního prostředí

**Odbor výkonu státní správy IV**

Bělehradská 1308/17

400 01 Ústí nad Labem

Ústí nad Labem dne 20. května 2020

Č. j.: MZP/2020/530/579

Sp. zn.: ZN/MZP/2020/530/182

Vyřizuje: Ing. Leoš Králík

Tel.: 267 123 423

E-mail: [Leos.Kralik@mzp.cz](mailto:Leos.Kralik@mzp.cz)

**ADRESÁT:**

**EXPROJEKT s.r.o.**

**Heršpická 758/13**

**619 00 Brno**

**Věc: Žádost o vydání stanoviska podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny k dokumentu „Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IV obdrželo dne 14.4.2020 žádost o vydání stanoviska podle ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů k dokumentu „Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“. Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IV, jako příslušný orgán ochrany přírody podle ustanovení § 79 odst. 3 písm. v) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů vydává podle § 45i výše uvedeného zákona toto stanovisko:

U předkládaného dokumentu „Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“ **nelze vyloučit** - samostatně nebo s jinými koncepcemi a záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí ležících na pozemcích a stavbách tvořících součást objektů důležitých pro obranu státu na území Ústeckého a Karlovarského kraje.

### **O d ů v o d n ě n í :**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IV obdrželo dne 14.4.2020 Vaši žádost o vydání stanoviska podle ustanovení § 45i zákona č. 114/1992

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111

[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)

ISDS: 9gsaax4

[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů pro dokument „Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“. Mezi hlavní strategické cíle koncepce patří Udržitelná mobilita, Územní soudržnost a Společnost 4.0 v dopravě. Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů).

**Vzhledem k příliš obecné povaze předložené koncepce nelze vyloučit významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.**

**Ing. Jaroslav Vacek**

ředitel odboru výkonu státní správy IV  
*podepsáno elektronicky*

# Ověřovací doložka konverze z moci úřední do dokumentu v listinné podobě

Ověřuji pod pořadovým číslem **129038545-211037-200526135409**, že tento dokument v listinné podobě, který vznikl převedením z dokumentu obsaženého v datové zprávě, skládajícího se z **2** listů, se shoduje s obsahem dokumentu, jehož převedením vznikl.

Autorizovanou konverzí dokumentu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.

Vstupující dokument obsažený v datové zprávě byl podepsán zaručeným elektronickým podpisem. Číslo kvalifikovaného certifikátu **00B1C2EF**, kvalifikovaný certifikát byl vydán akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb **I.CA Qualified 2 CA/RSA 02/2016** pro podepisující osobu (označující osobu) **Ministerstvo životního prostředí, CZ, SN=Vacek, G=Jaroslav, Ing. Jaroslav Vacek**.

Elektronický podpis byl označen platným časovým razítkem, založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb.

Platnost časového razítka byla ověřena dne 25.5.2020 10:14:02. Údaje o časovém razítku: datum a čas **25.5.2020 10:14:01**, číslo kvalifikovaného časového razítka **27B3992E**, kvalifikované časové razítko bylo vydáno akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb "**První certifikační autorita, a.s.**", **I.CA Qualified 2 CA/RSA 02/2016, CZ**.

**Subjekt, který autorizovanou konverzi dokumentu provedl:**

Ministerstvo životního prostředí

**Datum vyhotovení ověřovací doložky:**

26.05.2020

**Jméno, příjmení a podpis osoby, která autorizovanou konverzi dokumentu provedla:**

Tereza Urbanová - Centrální podatelna

**Otisk úředního razítka:**



*Poznámka:*

*Kontrolu této ověřovací doložky lze provést v centrální evidenci ověřovacích doložek přístupné způsobem umožňujícím dálkový přístup na adrese <https://www.czechpoint.cz/overovacidolozky>.*



129038545-211037-  
200526135409

**EXPROJEKT s.r.o.**  
**Heršpická 758/13**  
**619 00 Brno**  
**DS: dh84e85**

Váš dopis značky / ze dne	č. j. / spisová značka	datum	vyřizuje / telefon / e-mail
	SNPCS 02873/2020	7.5.2020	Bauer / 412 354 058
	SNPCS 02206/2020-2		p.bauer@npcs.cz

Věc: „Dopravní politika ČR pro léta 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050“ – stanovisko dle § 45i odst. 1 zák. č. 114/1992 Sb.

Správa Národního parku České Švýcarsko (dále jen „Správa NP“) jako orgán ochrany přírody a krajiny příslušný dle § 78 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), tímto vydává stanovisko ve smyslu § 45i odst. 1 zákona k návrhu koncepce **„Dopravní politika ČR pro léta 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050“** (dále jen „program“):

Správa NP sděluje, že

**nelze vyloučit významný vliv záměru**

**na předměty ochrany nebo celistvost Evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) Labské údolí, EVL Porta Bohemica, EVL České Švýcarsko, EVL Horní Kamenice.**

Odůvodnění:

Správa NP obdržela dne 14.4.2020 žádost od firmy Exprojekt s.r.o., se sídlem Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČ: 29285801. Správa NP prostudovala předloženou žádost a zjistila, že jedná se o obecný materiál nespécifikující v řadě případech konkrétní záměry či opatření, která se mohou významně dotýkat předmětů ochrany a celistvosti území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí ve správním území Správy NP České Švýcarsko na území CHKO Labské pískovce a EVL v tomto území.

Nicméně u některých záměrů lze identifikovat velmi problematické závěry a úvahy ve vztahu ke Koncepci vodní dopravy, která nebyla doposud schválena.

V textu je přímo uvedena konkrétní dopravní stavba: ....Plavební stupeň Děčín, který je proto klíčovou investicí, kterou je podmíněn další rozvoj plavby na území Česka, což je zarážející, protože doposud zastánci výstavby PSD argumentovali spojením s mořem.

Z tabulek uvedených v dokumentu je předpoklad přeprav vodní dopravou přibližně stejný jako bez realizace PSD. Dále je v kapitole 1.1.4. řešen dopravní kapacitní problém na řece Vltavě, to lze předpokládat i na řece Labi v případě realizace všech dopravních a doprovodných zařízení pro nákladní a rekreační plavbu v případě příhodných klimatických podmínek, což lze jen těžko předpokládat s úvahami v kapitole 1.1.5. Zvýšení provozu v dotčených EVL bude generovat významně negativní vliv na předměty ochrany EVL a kumulativní vliv s realizací některých opatření uvedených v kapitole 1.1.4.

Kapitola 1.1.5 předpokládá a připouští změny klimatu:...“ *Negativní vlivy změny klimatu mohou vyvolat kumulativní a synergické dopady i při relativně menším vlivu na samotnou dopravu.*

*Z uvedeného vyplývá, že změny klimatu budou mít vliv na dopravu, ale neočekávají se změny dramatické. Vzhledem k významu dopravy ve společnosti bude tomuto tématu věnována náležitá pozornost“!*

V posledních letech dochází k významnému ovlivnění vodní dopravy nejen v České republice, ale i sousedním Německu na všech řekách, kdy je plavba zastavena nebo omezena na řadu týdnů a měsíců. Není to právě jeden z projevů klimatických změn na evropském kontinentu?

Z výše uvedených důvodů Správa NP České Švýcarsko **nemůže vyloučit významný vliv** na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost EVL či PO vyloučit.

Toto stanovisko není rozhodnutím orgánu ochrany přírody vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

S pozdravem

S pozdravem

Ing. Pavel Benda, Ph.D.

Ředitel



# SPRÁVA NÁRODNÍHO PARKU PODYJÍ

NA VYHLÍDCE 5, 669 01 ZNOJMO

SPISOVÁ ZNAČKA: SZ NPP 0527/2020  
ČÍSLO JEDNACÍ: NPP 0527/2020  
OPRÁVNĚNÁ ÚŘEDNÍ OSOBA: Zdeněk Mačát

DATUM: 16. 4. 2020  
TELEFON: 515 282 257  
E-MAIL: macat@nppodyji.cz

## Stanovisko dle § 45i

Správa Národního parku Podyjí (dále jen „Správa NP Podyjí“), jako orgán ochrany přírody, příslušný podle ustanovení § 75 odst. 1 písm. f) a § 78 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), na základě předloženého dokumentu Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, žadatele EXprojekt s.r.o, Heršpická 758/2, 619 00 Brno, vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. toto stanovisko:

**Záměr nemůže mít významný vliv na Ptačí oblast Podyjí a evropsky významné lokality v kompetenci Správy Národního parku Podyjí.**

### Odůvodnění:

K výše uvedenému závěru dospěl příslušný orgán ochrany přírody na základě prostudování a projednání předloženého dokumentu. Z dokumentu v předložené podrobnosti vyplývá, že jde o koncepční a strategický dokument.

V dostupných dokumentech a podkladech není jasně formulován žádný konkrétní záměr ani projekt, který by sám nebo ve spojení s jinými mohl mít významný vliv na ptačí oblasti ani evropsky významné lokality v kompetenci Správy NP. Jedná se o dokument s vysokou mírou obecnosti a všechny jednotlivé konkrétní záměry, projekty nebo činnosti realizované v souladu s dokumentem Dopravní politika České republiky pro léta 2021 -2027 nelze nyní posoudit a bude nezbytné je posuzovat samostatně. I při respektování zásad formulovaných předloženým dokumentem může být navržen k realizaci záměr, u něž nelze případný významný vliv na ptačí oblasti ani evropsky významné lokality v kompetenci Správy NP. Proto navazující záměry, projekty a činnosti mohou podléhat dalšímu posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

Ve smyslu § 90 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. se toto stanovisko nevydává v režimu, na který se vztahují obecné předpisy o správním řízení. Toto stanovisko nenahrazuje jiná správní opatření a rozhodnutí, která se k hodnocené aktivitě vydávají podle zvláštních právních předpisů.

Ing. Tomáš Rothrockl  
ředitel

**Rozdělovník:**

EXprojekt s.r.o, Heršpická 758/2, 619 00 Brno (DS)

*Na vědomí:*

Česká společnost ornitologická, Na Bělidle 252/34, 150 00 Praha 5 – Smíchov (DS)

Česká společnost ornitologická – Jihomoravská pobočka, pobočný spolek, Lidická 971/25, 602 00 Brno (DS)



**Újezdni úřad Boletice**  
Boletice 3, Kájov, PSČ 382 21, datová schránka m6gb3kh

---

Čj. MO 110132/2020-1518

Boletice 16. dubna 2020  
Počet listů: 2

EXPROJEKT s. r. o.  
Heršpická 758/13  
Brno

**Stanovisko dle 45i zákona č. 114/1992 Sb., k dokumentu „Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050“**

Újezdni úřad Boletice, jako příslušný správní úřad v souladu s ustanovením § 31 odst. 1 zákona č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů a jako příslušný orgán ochrany přírody podle ustanovení § 78a odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“) obdržel dne 14. 4. 2020 Vaši žádost o vyjádření z hlediska vlivu záměru na území soustavy Natura 2000, a vydává v souladu s ustanovením § 45i ZOPK k dokumentu „Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ (dále též „dokument Dopravní politiky“) následující

**STANOVISKO**

dokument Dopravní politiky nemá, ať již samostatně či ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry, významný vliv na předměty ochrany nebo celistvost Evropsky významné lokality Boletice a Ptačí oblasti Boletice.

**Odůvodnění**

Újezdni úřad Boletice obdržel dne 14. 4. 2020 žádost společnosti EXprojekt s. r. o., Brno o vyjádření k dokumentu „Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ z hlediska vlivu na území soustavy NATURA 2000.

Hlavním cílem dopravní politiky s výhledem do roku 2050 zůstává zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň) a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů. Dlouhodobý výhled zahrnuje výhled v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury, výhled rozvoje ITS, bezpečnost dopravy, bezpečí v dopravě, autonomní a automatické systémy, digitalizace, efektivní využití aktiv a výhled v oblasti využívání alternativních energií v dopravě.

Dokument Dopravní politiky nemá pro území vojenského újezdu Boletice, kde je vyhlášena Evropsky významná lokalita Boletice (CZ0314123), navíc zabezpečená v části mimo CHKO Šumava „Smlouvou o chráněném území podle § 39 ZOPK“, a vyhlášena Ptačí oblast Boletice



(CZ0311040), významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany druhů přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin ani na celistvost výše uvedené EVL a PO.

Důvodem minimálního ovlivnění záměry uvedenými v dokumentu Dopravní politiky pro území vojenského újezdu je též skutečnost, že podle § 30 odst. 1 zákona č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany ČR, ve znění pozdějších předpisů, je „vojenský újezd vymezenou částí území státu určenou k zajišťování obrany státu a k výcviku ozbrojených sil“.

Újezdní úřad Boletice došel z výše uvedených důvodů k závěru, že lze vyloučit významný vliv uvedeného dokumentu, ať již samostatně či ve spolupráci s jinými známými záměry či koncepcemi, na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality a ptačí oblasti v území vojenského újezdu Boletice.

Toto stanovisko není rozhodnutím orgánu ochrany přírody vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Kontaktní údaje: vrchní referent Ing. Květoslava Nováková, tel. 973 327 202.

podplukovník Ing. Marián Varga  
přednosta újezdního úřadu  
podepsáno elektronicky



## Újezdní úřad Březina

Víta Nejedlého 692, 682 01 Vyškov, ID – 7q2b3ka

---

Čj.: MO 116230/2020-1493

Ve Vyškově 22. dubna 2020

EXprojekt s.r.o.  
Heršpická 758/13  
616 00 Brno

### **Stanovisko dle ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb. k záměru „Dopravní politika České republiky pro léta 2021 až 2027 s výhledem do roku 2050“**

Újezdní úřad Březina, jako orgán ochrany přírody a krajiny, příslušný podle ustanovení § 78a odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů byl požádán o vydání stanoviska z hlediska vlivu záměru „**Dopravní politika České republiky pro léta 2021 až 2027 s výhledem do roku 2050**“ na území soustavy NATURA 2000, dle ust. §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Žádost podala společnost EXprojekt s.r.o..

Vzhledem k tomu, že na území vojenského újezdu Březina nebyla vyhlášena žádná evropsky významná lokalita nebo ptačí oblast, lze současně vyloučit vliv obsahu a zaměření výše uvedeného materiálu na území správního obvodu vojenského újezdu Březina podle ustanovení §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Z hlediska vlivu výše uvedeného záměru, je nezbytné brát v úvahu charakter a určení území vojenského újezdu Březina, které je územím se zvláštním režimem, což vyplývá ze zákona č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Z tohoto důvodu je nutné každý konkrétní záměr v zájmovém území Ministerstva obrany (tj. 1 km od hranice vojenského újezdu Březina) předložit k vyjádření Újezdnímu úřadu Březina a příslušné složce Ministerstva obrany (Agentura hospodaření s nemovitým majetkem, oddělení ochrany územních zájmů, Brno). V novém územním plánu vojenského újezdu Březina jsou záměry podléhající vyjádření taxativně vyjmenované.

*otisk úředního razítka*

podplukovník Ing. Radek MALANÍK  
Přednosta ÚÚř Březina



Čj. MO 111773/2020-1513

Karlovy Vary 17. dubna 2020

**EXprojekt, s.r.o.**  
**Heršpická 758/13**

**619 00 Brno**

### **Stanovisko z hlediska § 45i zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny**

Újezdni úřad Hradiště, jako příslušný orgán státní správy v souladu s ustanovením § 31 odst. 1 zákona č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů a jako příslušný orgán ochrany přírody v souladu s ustanovením § 78a odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“), byl požádán o vydání stanoviska, zda může mít koncepce **„Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050“**, samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost EVL ne PO, v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Po prostudování výše uvedeného materiálu vydáváme následující stanovisko:

- podle ustanovení § 45i odst. 1 ZOPK uvedený materiál nebude mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvosti Evropsky významné lokality Hradiště ani Ptačí oblasti Doupovské hory.

#### **Odůvodnění**

Újezdni úřad Hradiště, jako příslušný orgán státní správy, obdržel žádost od společnosti EXprojekt, s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno o stanovisko k materiálu **„Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050“**.

Při zpracování materiálu o uplatňování koncepce **„Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050“**, je nezbytné brát v úvahu charakter a určení území vojenského újezdu Hradiště, které je územím se zvláštním režimem, což vyplývá ze zákona č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Z tohoto důvodu je nutné každý konkrétní záměr v zájmovém území Ministerstva obrany (tj. 1 km od hranice vojenského újezdu Hradiště) předložit k vyjádření Újezdnímu úřadu Hradiště a příslušné složce Ministerstva obrany (Agentura hospodaření s nemovitým majetkem, oddělení ochrany územních zájmů, Praha).

Újezdni úřad v rámci své územní působnosti vydává stanovisko k vlivu jednotlivých záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45i zákona vždy.

Vyřizuje: Bc. Šárka Vetyšková, tel. 973 349 917, fax 973 349 910, e-mail: svetyskova.hradiste@email.cz.

podplukovník Ing. Petr Vašíček  
přednosta  
v zastoupení  
Ing. Lubomír Jančo  
podepsáno elektronicky



Čj.	MO 109138/2020-1484	Výtisk jediný
Vyřizuje:	Pavel Stavinoha	Počet listů: 1
Telefon:	973 423 172	
Fax:	973 423 156	
E-mail:	uuvu.libava@kr-olomoucky.cz	
ID DS:	gibb3m2	
Datum:	14. dubna 2020	

**Stanovisko podle § 45i, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny  
- „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“.**

Újezdnímu úřadu Libavá, jako příslušný správní úřad v souladu s ustanovením § 31, odst. 1, zákona č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů a jako příslušný orgán ochrany přírody podle ustanovení § 78a, odst. 1, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, byla dne 14. dubna 2020, předložena žádost čj. 2020/166/ŽP/01, od žadatele, kterým je EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, Brno, o stanovisko z hlediska ochrany životního prostředí k návrhu koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“. Újezdní úřad Libavá posoudil Vámi předkládaný návrh koncepce, podle § 45i, ZOPK a konstatuje že:

**Koncepce – „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“, jejíž obsah je uveden v dokumentu, respektuje požadavky vyplývající z vlivu na území evropsky významné lokality Libavá CZ 0714133 a ptačí oblast Libavá CZ0711019.**

#### **Odůvodnění**

Především při posuzování problematiky návrhu koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“, je nezbytné brát v úvahu charakter a určení území Vojenského újezdu Libavá, který je územím se zvláštním režimem. Určení území vyplývá ze zákona č. 222/1999 Sb., pro toto území také platí zvláštní majetkové a vlastnické vztahy.

Při posuzování uvedeného návrhu koncepce lze, z hlediska vlivu na životní prostředí (EVL Libavá CZ 0714133 a ptačí oblast Libavá CZ 0711019), významný vliv vyloučit, protože se jich přímo nedotýká.

Toto stanovisko není rozhodnutím orgánu ochrany přírody vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

podplukovník Ing. Ladislav Zakuťanský  
přednosta újezdního úřadu

Obdrží:

EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, Brno, ID DS: dh84e85  
Újezdní úřad Libavá, Náměstí 2, 783 07 Město Libavá, - pro spis



Ministerstvo životního prostředí  
České republiky

**ODESÍLATEL:**

Odbor mezinárodní ochrany  
biodiverzity  
Vršovická 65  
100 10 Praha 10

**ADRESÁT:**

Mgr. Martina Fialová  
Videňská 22  
779 00 Olomouc

V Praze dne  
Č. j.:

9. září 2010  
77466/ENV/10  
2360/630/10

**ROZHODNUTÍ**

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný správní orgán podle § 45i odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "zákon") po provedeném správním řízení vyhovuje žádosti, č. j. 67825/ENV/10-2101/630/10, kterou podala dne 9. 9. 2010

**Mgr. Martina Fialová**

narozená dne 14. 6. 1980 v Pardubicích,  
bytem Videňská 22, 779 00 Olomouc

a

**uděluje autorizaci**

**k provádění posouzení podle § 45i zákona.**

Oprávnění k provádění posouzení vzniká dnem nabytí právní moci tohoto rozhodnutí. Autorizace se v souladu s § 45i odst. 3 zákona uděluje na dobu 5 let a prodlužuje se opakovaně o dalších 5 let za podmínek stanovených § 5 vyhlášky č. 468/2004 Sb., o autorizovaných osobách podle zákona o ochraně přírody a krajiny (dále jen "vyhláška"). Udělená autorizace je nepřenosná na jinou osobu.

**Odůvodnění:**

Žadatelka požádala o udělení autorizace a splnila podmínky pro udělení autorizace stanovené § 45i odst. 3 a 4 zákona a vyhláškou. Vysokoškolské vzdělání odpovídajícího zaměření bylo doloženo diplomem a vysvědčením o státní závěrečné



zkoušce, bezúhonnost byla doložena výpisem z rejstříku trestů, vykonaná zkouška odborné způsobilosti byla doložena potvrzením o vykonané zkoušce odborné způsobilosti.

Vzhledem k tomu, že předložená žádost obsahuje všechny náležitosti a jsou splněny všechny podmínky pro udělení autorizace k provádění posouzení podle § 45i zákona rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

### **Poučení o rozkladu:**

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministrovi životního prostředí podáním na Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí.



Mgr. Dagmar Zíková  
ředitelka odboru

Potvrzuji, že se vzdávám možnosti podání rozkladu proti tomuto rozhodnutí.

Datum: 9.9.2017

Podpis:  .....

*Toto rozhodnutí obdrží:*

- 1. žadatelka - účastník správního řízení*
- 2. orgán příslušný k evidenci - odbor mezinárodní ochrany biodiverzity Ministerstva životního prostředí*

Praha dne 17. srpna 2020  
Č. j.: MZP/2020/630/1767  
Vyřizuje: Ing. Martin Šíkola  
Tel.: 267 122 937  
E-mail: martin.sikola@mzp.cz

Vážená paní  
**Mgr. Martina Fialová, Ph.D.**  
Koželužská 672/25  
779 00 Olomouc

## **ROZHODNUTÍ**

Ministerstvo životního prostředí (dále jen "ministerstvo") jako příslušný správní orgán podle § 45i odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "zákon"), po provedeném správním řízení vyhovuje žádosti č. j. MZP/2020/630/326, kterou podala dne 4. 2. 2020

### **Mgr. Martina Fialová, Ph.D.**

narozena dne 14. 6. 1980 v Pardubicích,  
bytem Koželužská 672/25, 779 00 Olomouc

a

### **prodlužuje autorizaci k provádění posouzení podle § 45i zákona.**

Autorizace se v souladu s § 45i odst. 3 zákona prodlužuje o dalších 5 let, a to ode dne 9. září 2020, jakožto dne vykonatelnosti tohoto rozhodnutí. Autorizace je nepřenosná na jinou osobu.

Autorizaci je možno opakovaně prodloužit o dalších 5 let za podmínek stanovených vyhláškou č. 468/2004 Sb., o autorizovaných osobách podle zákona o ochraně přírody a krajiny (dále jen "vyhláška").



**Odůvodnění:**

Žadatelka je držitelkou autorizace k provádění posouzení podle § 45i zákona na základě rozhodnutí o udělení autorizace č. j. 77466/ENV/10-2360/630/10 ze dne 9. 9. 2010, která byla následně prodloužena rozhodnutím č. j. 52174/ENV/15-2452/630/15 ze dne 3. 8. 2015.

Dne 4. 2. 2020 byla ministerstvu doručena žádost č. j. MZP/2020/630/326 o prodloužení uvedené autorizace. V souladu s ustanoveními § 45i odst. 3 zákona a § 5 vyhlášky ministerstvo ověřilo, zda žadatelka splňuje podmínky pro udělení autorizace stanovené zákonem, a jelikož v období od předchozího udělení autorizace došlo ke změně skutečností rozhodných pro posouzení odborné způsobilosti autorizované osoby (od roku 2015, kdy byla autorizace prodloužena, došlo ke změnám právních předpisů souvisejících s činností autorizované osoby), nařídilo přezkoušení odborné způsobilosti žadatelky.

Přezkoušení se uskutečnilo dne 17. 8. 2020 s výsledkem "vyhověla", jak je uvedeno v záznamu z přezkoušení, který je součástí podkladového spisu pro vydání tohoto rozhodnutí.

Vzhledem k tomu, že z přezkoušení nevyplývuly skutečnosti bránící prodloužení autorizace, předložená žádost obsahuje všechny náležitosti a jsou tak splněny všechny podmínky pro prodloužení autorizace k provádění posouzení podle § 45i zákona, rozhodlo ministerstvo tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

**Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministrovi životního prostředí podáním na Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí.



Ing. Jan Šíma  
ředitel odboru druhové ochrany  
a implementace mezinárodních závazků

Potvrzuji, že se vzdávám možnosti podání rozkladu proti tomuto rozhodnutí.

Datum: 17. srpna 2020

Podpis:

**Příloha č. 2: Hodnocení opatření Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 - 2027 na veřejné zdraví**

Kód	Opatření	Vlivy na ovzduší	Vlivy na hluk	Vlivy na dopravní nehodovost	Vlivy na socio-ekonomické faktory	Syntéza - vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	Komentář z hlediska vlivů na veřejné zdraví a obyvatelstvo	Požadavky z hlediska vlivů na veřejné zdraví
1.1.1.1	Vytvářet podmínky pro předcházení vzniku potřeb po mobilitě.	+1	+1	+1	0	+1	Opatření přispěje ke snížení dopravní zátěže a tím i k poklesu znečištění ovzduší, hluku a nehodovosti z dopravy.	
1.1.2.1	V souladu s evropskými trendy internalizovat externality.	+1	+1	+1	-1	+1	Uplatnění zásady internalizace externalit přispěje ke snížení dopravní zátěže z dálkové nákladní přepravy. Je nutno předpokládat, že se opatření promítne do zvýšení cen zboží a surovin, pozitivní vlivy na zdraví však převažují.	
1.1.2.2	Předcházet vzniku potřeb po mobilitě v rámci logistiky a městské logistiky.	+1	+1	+1	0	+1	Opatření přispěje ke snížení dopravní zátěže a tím i k poklesu znečištění ovzduší, hluku a nehodovosti ze silniční dopravy.	
1.1.2.3	Vytvářet podmínky pro zajišťování obrany a bezpečnosti státu a promítnout je do Plánu operační přípravy státního území ČR na dané čtyřleté období.	0	0	0	0	0		
1.2.1.1	Nastavit optimalizaci využití kapacity páteřních železničních tahů vhodnými organizačními opatřeními a cenovou politikou (snížení významu hmotnostních kategorií vlaku při výpočtu ceny za dopravní cestu) a prověřením postupným postupným zavedením koncesního modelu pro provozování komerčních linek veřejné hromadné dopravy a/nebo zavádění modelu TTR.	0	0	0	0	0		
1.2.1.2	Vytvářet podmínky pro zajištění dopravní obslužnosti na úrovni 3 nebo 4 dle Dopravní politiky, ve výjimečných případech alespoň na úrovni 2, zajištění aktivní metodické pomoci krajským objednatelům k dosažení takové úrovně.	+1	+1	+1	+1	+1	Podpora atraktivitu železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora ekonomického rozvoje regionu přináší zvýšení životní úrovně obyvatel.	
1.2.1.3	Zajistit kvalitní meziregionální dopravní obslužnost pro všechny regiony srovnatelného významu bez ohledu na jejich vybavení dopravní infrastrukturou.	+1	+1	+1	+1	+1	Podpora veřejné hromadné dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora ekonomického rozvoje regionu přináší zvýšení životní úrovně obyvatel.	
1.2.1.4	Zajistit jednotný přestupní tarif pro železniční dopravu postupně využitelný pro ostatní druhy dopravy s tím, že zapojení spojů, které nejsou objednávané v rámci veřejných služeb, bude dobrovolné.	+1	+1	+1	0	+1	Podpora atraktivitu železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost.	
1.2.1.5	Nastavit kvantitativní a kvalitativní standardy v rámci plánování dopravní obslužnosti.	+1	+1	+1	0	+1	Podpora kvality veřejné hromadné dopravy vede ke zvýšení její atraktivitu a je tak spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora ekonomického rozvoje regionu přináší zvýšení životní úrovně obyvatel.	
1.2.1.6	Vytvořit udržitelný ekonomický rámec provozování vlaků na vysokorychlostních železničních tratích v rámci rychlých spojení a dalších páteřních železničních tratích.	+1	+1, -1	+1	+1/+2	+1	Podpora vysokorychlostní železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Významný je aspekt ekonomického rozvoje regionů. Na druhé straně je však nutno přihlížet k negativnímu ovlivnění sídel v okolí VR tratí hlukem z železniční dopravy.	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.
1.2.1.7	Provázat proces obnovy vozidel veřejné hromadné dopravy a výběrového řízení na provozovatele veřejné služby, a to s důrazem na bezemisní mobilitu.	+1	0	0	0	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze silniční dopravy.	
1.2.1.8	Provázat proces obnovy vozidel železniční veřejné hromadné dopravy se záměry rozvoje železniční infrastruktury a s ohledem na prognózané přepravní výkony.	+1	+1	+1	+1	+1	Podpora atraktivitu železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora ekonomického rozvoje regionů přináší zvýšení životní úrovně obyvatel.	
1.2.1.9	Provéřit možnosti ohledně snížení ceny elektrické energie vhodnou cenovou politikou kompenzující poplatky za obnovitelné druhy energie (POZE).	0	0	0	0	0		
1.2.1.10	Od roku 2025 zavést v rámci ceny za použití železniční dopravní cestu penalizující příplatek za provoz diesellového vozidla po elektrizované trati a stanovit odůvodněné výjimky osvobození z tohoto příplatku a z finančních zdrojů státu nepřispívajících krajům, ani dopravcům, na úhradu veřejné dopravy, pokud je na elektrifikovaných tratích zajišťována vozidla poháněnými spalovacími motory, ani na nákup či modernizaci takových vozidel.	+1	0	0	0	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší z železniční dopravy.	
1.2.1.11	Propojení regionů s různou hustotou a charakterem osídlení řešit zkvalitněním nabídky veřejné dopravy a její provázaností s dálkovou dopravou a budováním terminálů osobní dopravy a záchytných parkovišť pro individuální a cyklistickou dopravu.	+1	+1	+1	0	+1	Podpora nabídky veřejné hromadné dopravy vede ke zvýšení její atraktivitu a je tak spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora cyklistické dopravy podpoří využívání bezmotorové dopravy a zdravý životní styl. Existuje mírné lokální riziko nárůstu zátěže v okolí dopravních terminálů a záchytných parkovišť, které je nutno řešit na úrovni jednotlivých projektů, pozitivní vlivy však jednoznačně převažují.	
1.2.1.12	Parkoviště P+R budovat na základě plánů udržitelné městské mobility primárně mimo velká města v lokalitách, kde nevznikají dopravní zácpy, souběžně se zajištěním dostatečné návazné veřejné hromadné dopravy z těchto lokalit.	+1	+1	+1	0	+1	Optimalizace lokalizace parkovišť P+R mimo soustředěnou zástavbu měst vede ke snížení negativních dopadů jejich provozu (vě. navazující individuální dopravy) na obyvatele žijící v jejich okolí.	
1.2.1.13	Dořešit problematiku kompetencí a financování objednávek veřejných regionálních služeb železniční dopravy.	0	0	0	0	0		
1.2.1.14	Řešit problém rozsahu a kapacity veřejných služeb na páteřních spojeních do aglomerací vybavených nedostatečnou železniční infrastrukturou.	+1	+1	+1	+1	+1	Podpora atraktivitu železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora ekonomického rozvoje regionů přináší zvýšení životní úrovně obyvatel.	
1.2.1.15	Poskytovat data ve vlastnictví státu a samospráv pro účely rozvoje MaaS a dalších mobilních služeb.	0	0	0	0	0		
1.2.2.1	Zajistit dostupnost a spolehlivost kontinentální kombinované dopravy, a to krátkodobě podporou optimálního vzájemného přizpůsobení účastníků železničního provozu a střednědobě až dlouhodobě investičním odstraňováním úzkých hrdel. Přípravovat podmínky pro zavedení režimu TTR při přidělování tras vlaků na dopravní infrastrukturu.	+1	+1, -1	+1	0	+1	Podpora kombinované přepravy vede ke snížení negativních vlivů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost), může však být spojena s nárůstem hluku v okolí tratí v případě významného zvýšení objemu železniční přepravy. Případné investice do odstraňování úzkých hrdel budou pravděpodobně spojeny s nárůstem hluku z železniční dopravy v okolí jednotlivých staveb.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přílehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.
1.2.2.2	Provéřit možnosti ohledně snížení ceny elektrické energie vhodnou cenovou politikou kompenzující poplatky za obnovitelné druhy energie (POZE) a cenu za emisní povolenky.	0	0	0	0	0		
1.2.2.3	Zřídit program pro podporu rozvoje terminálů kombinované a multimodální dopravy zaměřený na technické, technologické a provozní stránky podpory kombinované dopravy, na podporu překladů a nákladů na železniční síti a na podporu rozvoje a zachování železničních vleček.	+1, -1	+1, -1	+1	0	+1	Podpora kombinované přepravy vede ke snížení negativních vlivů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost), může však být spojena s nárůstem hluku v okolí tratí v případě významného zvýšení objemu železniční přepravy. Rovněž je nutno očekávat nárůst zátěže v okolí terminálů a překladů.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na stávajících tratích z hlediska akustického ovlivnění přílehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu. U nových tratí zajistit splnění hlukových limitů. Výstavbu terminálů podřídit souhlasem orgánů ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví.
1.2.2.4	Od roku 2025 zavést v rámci ceny za použití železniční dopravní cestu penalizující příplatek za provoz diesellového vozidla po elektrizované trati a stanovit odůvodněné výjimky osvobození z tohoto příplatku.	+1	0	0	0	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší z železniční dopravy.	
1.2.2.5	Po vzoru Podpůrného a garančního rolnického a lesnického fondu, který odškodňuje zemědělce při jimi nezaviněných přírodních pohromách, prověřit možnosti pojištění ze strany státu pro subjekty fungující v kontinentální kombinované dopravě vůči náhradě škod nárokovaných přepravci při jejich penalizaci za pozdní dodání zboží v případě nefunkčnosti železnice na území i mimo území ČR. Součástí opatření bude prověření finanční náročnosti tohoto kroku.	+1	+1, -1	+1	0	+1	Opatření zvýší atraktivitu kombinované přepravy a tím přispěje ke snížení negativních vlivů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost), může však být spojena s nárůstem hluku v okolí tratí v případě významného zvýšení objemu nákladní železniční přepravy.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přílehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.
1.2.3.1	Zajistit napojení všech typů regionů na dopravní infrastrukturu odpovídající významu konkrétního regionu.	0	0	0	+1	+1	Opatření podpoří rozvoj regionů a přispěje tím k zvýšení socioekonomické úrovně jejich obyvatel.	

1.2.3.2	Aktualizovat Metodiku ekonomického hodnocení projektů dopravní infrastruktury.	+1	+1, -1	+1	0	+1	Úprava metodiky by vedla k vyššímu upřednostnění staveb pro veřejnou hromadnou dopravu (zejm. železničních tratí) na úkor staveb silničních. Tím přispěje ke zvýšení využití hromadné dopravy, snížení negativních vlivů individuální silniční dopravy (ovzduší, hluk, nehodovost). Je však nutno počítat s rizikem nárůstu hluku v okolí nových tratí.	
1.2.3.3	Optimalizovat proces přípravy projektů dopravní infrastruktury (včetně infrastruktury MHD v elektrické trakti) s ohledem na zkrácení času přípravy a zvýšení kvality.	0	0	0	0	0		
1.2.3.4	Zavádět digitalizaci procesů s využitím BIM a digitálních prostorových dat.	0	0	0	0	0		
1.2.3.5	Zajistit dostatečné finanční prostředky pro údržbu a opravy dopravní infrastruktury včetně jejich plynulého přidělování v průběhu celého roku, včetně odpadového hospodářství.	0	0	0	0	0		
1.2.3.6	Vytvářet podmínky pro větší recyklaci stavebních surovin (například dle Zelené dohody pro Evropu).	-1	0	0	0	0	Potenciální (byť ne příliš významné) riziko nárůstu znečištění ovzduší v okolí recyklačních center. Nutno řešit na úrovni jednotlivých projektů nebo nastavením standardů ochrany ovzduší při výběru dodavatele.	Řešit na úrovni projektů - neumísťovat recyklační centra v blízkosti obytné zástavby, zajistit minimalizaci prašnosti. V případě dodavatelských řešení zahrnout tyto požadavky do podmínek výběru dodavatele.
1.2.3.7	Plánovat výluky a uzavírky z důvodů údržby dopravní infrastruktury s ohledem na minimalizaci dopadů do provozu a koordinovat jejich souběh (včetně koordinace souběhu uzavírek a výluk železnice / silnice, využití sedlových období a nočního období).	+1	0	+1	0	0	Omezení kongescí v důsledku dopravních uzavírek přispěje ke snížení emisí a rizika vzniku dopravních nehod.	
1.2.3.8	Při výstavbě dopravní infrastruktury dbát na snižování negativního vlivu změny klimatu na samotnou dopravu nastavením vhodných adaptačních opatření.	0	0	0	0	0		
1.2.3.9	Zajistit parametry dopravní infrastruktury potřebné pro zajištění obrany a bezpečnosti státu (přeprava vojsk).	0	0	0	0	0		
1.2.4.1	Postupně internalizovat externí náklady v souvislosti s celoevropským vývojem a na základě závěrů studie Analýza zdanění a zpoplatnění vozidel.	+1	+1	+1	-1	+1	Uplatnění zásady internalizace externalit přispěje ke snížení dopravní zátěže z dálkové nákladní přepravy. Je nutno předpokládat, že se opatření promítne do zvýšení cen zboží a surovin, pozitivní vlivy na zdraví však převažují.	
1.2.4.2	V návaznosti na aktuálně projednávanou novelu tzv. směrnice Eurovňeta zavést diferenciaci sazeb mýtného podle emisí CO2.	+1	+1	0	0	+1	Lze předpokládat, že vozidla s nižšími emisemi CO2 se budou vyznačovat i nižšími emisemi znečišťujících látek a nižší hlučností, opatření tak přispěje k poklesu znečištění ovzduší a hluku ze silniční dopravy.	
1.2.5.1	Snižovat závislost dopravy na fosilních zdrojích.	+1	0	0	0	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší z dopravy.	
1.2.5.2	Vytvořit podmínky pro dopravní soustavu založenou na mezioborové spolupráci.	0	0	0	0	0		
1.2.5.3	Zlepšovat energetickou bilanci výpravních a dalších provozních budov na železnici.	+1	0	0	0	+1	Opatření (mírně) přispěje k poklesu znečištění ovzduší snížením energetických nároků na vytápění.	
1.3.1.1	Podpořit rozvoj sítě plnicích a dobíjecích stanic a nabíjecí infrastruktury pro alternativní energie v silniční dopravě.	+1	+1	0	0	+1	Podpora využití alternativních způsobů pohonu směřuje k vyššímu využití bezemisních či nízkemisních vozidel, které se obvykle vyznačují též nižší hlučností.	
1.3.1.2	Podpořit nákup vozidel na alternativní paliva (rozdíl ceny mezi klasickým vozidlem a vozidlem na alternativní paliva).	+1	+1	0	0	+1	Podpora využití alternativních způsobů pohonu směřuje k vyššímu využití bezemisních či nízkemisních vozidel, které se obvykle vyznačují též nižší hlučností.	
1.3.1.3	Dokončit záměr cílového rozsahu elektrizace železničních tratí s ohledem na snížení externalit a dosažení dalších energetických úspor a urychlit elektrizaci páteřních tratí do regionů s chybějícími elektrizovanými tratěmi tak, aby bylo i v těchto regionech možné využít akutrolejová (nebo přechodně bimotoální) vozidla a aby tak bylo možné postupně nahrazovat vozidla v dieselové trakti vozidly elektrickými i akutrolejovými pro obsluhu koncových úseků s menším provozem, které nebudou elektrizovány.	+1	+1	+1	+1	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy. Současně směřuje k podpoře atraktivitu železniční dopravy a tím i ke snížení dopadů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost). Zvýšení dopravní obslužnosti území přispěje k podpoře ekonomického rozvoje regionů.	
1.3.1.4	Urychlit realizaci projektů konverze trakčního napájecího systému z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v návaznosti na výsledky studií proveditelnosti jednotlivých oblastí.	+1	+1	+1	+1	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy. Současně směřuje k podpoře atraktivitu železniční dopravy a tím i ke snížení dopadů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost). Zvýšení dopravní obslužnosti území přispěje k podpoře ekonomického rozvoje regionů.	
1.3.1.5	Vytvořit zázemí pro provoz akumulátorových vozidel v oblastech bez liniové elektrifikace, a to budováním napájecích bodů jak pro přenocování vozidel (temperace), tak i pro nabíjení vozidel v obratových stanicích.	+1	0	0	0	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy.	
1.3.1.6	Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány dopravců na rozvoj parku vozidel, aby nedošlo ke zmaření investic. To v praxi znamená již nenakupovat vozidla poháněná spalovacími motory a finanční zdroje soustředit výhradně jen na nákup elektrických vozidel (trolejových či akumulátorových).	+1	+1	+1	+1	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy. Současně směřuje k podpoře atraktivitu železniční dopravy a tím i ke snížení dopadů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost). Zvýšení dopravní obslužnosti území přispěje k podpoře ekonomického rozvoje regionů.	
1.3.1.7	Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány MD ČR a SŽ na vybavování tratí a vozidel jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Cílem je, aby tratě dosud neelektrifikované tratě byly při jejich vybavování jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS též souběžně elektrifikovány. Tím lze předejít neefektivní investici do vybavování neperspektivních naftou poháněných vozidel mobilní částí vlakového zabezpečovače ETCS, neboť ta budou v dohledném horizontu rušena.	+1	0	-1	0	0	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy díky určité podpoře elektrifikace, ale současně zvýší riziko dopravních nehod na železnicích v důsledku zpomalení instalace zabezpečovačů do částí vozidel.	Do doby elektrifikace tratí (resp. vybavení vlaků zabezpečovači) posílovat či přednostně realizovat další opatření k zvýšení bezpečnosti železniční dopravy.
1.3.1.8	Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány objednatelů veřejné dopravy na řešení linkového vedení a požadavků na vozidla. Nepřipustit, aby byla na elektrifikovaných tratích objednávaná doprava zajišťovaná naftou poháněnými vozidly a nepřipustit, aby objednatelé veřejné dopravy (stát i kraje) požadovali na dopravcích k zajištění vozby nová naftou poháněná vozidla.	+1	0	0	0	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy.	
1.3.1.9	Zavádět alternativní paliva ve vnitrozemské plavbě (například podpora zavádění plnicích a dobíjecích stanic).	+1	0	0	0	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší z lodní dopravy.	
1.3.1.10	Podpořit modernizaci plavidel příslušným programem.	+1	0	0	0	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší z lodní dopravy.	
1.3.1.11	Dobudovat síť cyklostezek.	+1	+1	0	+1	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší a hluku, pozitivně bude působit na socioekonomické faktory a následně i na obyvatele - opatření na podporu cyklo dopravy zvýší její atraktivitu vůči individuální automobilové dopravě a tím přispěje ke snížení dopravní zátěže území. Podpora zdravého životního stylu obyvatel.	
1.3.1.12	Vyřešit problém vjezdu motorových vozidel na cyklostezky, případně za jakých podmínek a pro jaká vozítka je možné povolit vjezd na chodníky.	0	0	+1	0	+1	Opatření přispěje ke snížení nehodovosti a tím i zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů.	
1.3.1.13	Rozšířit bikesharing, a to s rozlišením typů vozítek.	+1	+1	0	+1	+1	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší, hluk a následně i na obyvatele - opatření na podporu cyklo dopravy zvýší její atraktivitu vůči individuální automobilové dopravě a tím přispěje ke snížení dopravní zátěže území. Podpora zdravého životního stylu obyvatel.	
1.3.1.14	Vytvořit normy pro parkovací místa pro kola a koloběžky, zejména v terminálech osobní dopravy.	+1	+1	0	+1	+1	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší, hluk a následně i na obyvatele - opatření na podporu veřejné hromadné dopravy a cyklo dopravy zvýší její atraktivitu vůči individuální automobilové dopravě a tím přispěje ke snížení dopravní zátěže území. Podpora zdravého životního stylu obyvatel.	
1.3.1.15	Zlepšovat podmínky pro pravidelné dojíždění do zaměstnání a škol, a to i jako součást firemních a školních plánů mobility.	+1	+1	0	+1	+1	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší, hluk a následně i na obyvatele - opatření na podporu cyklo dopravy zvýší její atraktivitu vůči individuální automobilové dopravě a tím přispěje ke snížení dopravní zátěže území. Podpora zdravého životního stylu obyvatel.	
1.3.1.16	Zajistit rozvoj ITS pro zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu.	+1	+1	+1	0	+1	Opatření směřuje ke zlepšení kvality ovzduší, hluku a nehodovosti a následně působí pozitivně i na obyvatele - opatření na podporu cyklo dopravy zvýší její atraktivitu vůči individuální automobilové dopravě a tím přispěje ke snížení dopravní zátěže území.	
1.3.1.17	Předložit vládě legislativní návrh upravující provoz elektrokol a dalších typů vozítek a způsob jejich kontroly v provozu.	0	0	+1	0	+1	Snížení rizika dopravních nehod s účastí uživatelů elektrokol.	
1.3.1.18	V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.	+1	+1	+1	0	+1	Zlepšení podmínek pro pěší dopravu představuje jednak podporu nemotorové přepravy, současně zlepšuje podmínky dostupnosti a využití hromadné dopravy a přispívá tak k snížení negativních dopadů individuální automobilové dopravy (ovzduší, hluk, nehodovost).	
1.3.1.19	Připravit generely pro pěší dopravu ve městech nad 15 tis. obyvatel jako podklad pro orgány územního plánování.	+1	+1	+1	0	+1	Zlepšení podmínek pro pěší dopravu představuje jednak podporu nemotorové přepravy, současně zlepšuje podmínky dostupnosti a využití hromadné dopravy a přispívá tak k snížení negativních dopadů individuální automobilové dopravy (ovzduší, hluk, nehodovost).	

1.3.1.20	Stanovit pravidla užívání vozítek pro občany se sníženou schopností pohybu.	0	0	0	0	0		
1.3.2.1	Zajistit dostatečné kapacity pro provádění kontroly vozidel se spalovacími motory z hlediska emisí škodlivých látek přímo v provozu.	+1	0	0	0	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze silniční dopravy.	
1.3.3.1	V rámci hodnocení vlivů na lidské zdraví zaměřit větší pozornost na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vazbě na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění z dopravy, imise).	0	0	0	+1	+1	Omezení fragmentace krajiny dopravními stavbami zlepší možnost využití krajiny pro rekreační a pohybové aktivity a podporuje tak zdravý životní styl.	
1.3.3.2	V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.	0	0	0	0	0		
1.3.3.3	V maximální možné míře využívat pozemkové úpravy při přípravě a budování nových dálnic a železnic a při rušení železničních přejezdů.	0	0	0	0	0		
1.3.3.4	Zajistit prostorově a nákladově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury dálniční a silniční sítě pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo.	0	0	0	+1	+1	Omezení fragmentace krajiny dopravními stavbami zlepší možnost využití krajiny pro rekreační a pohybové aktivity a podporuje tak zdravý životní styl.	
1.3.3.5	Zpracovat návrhy na změny v zákoně č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 272/2011 Sb.	0	+1, -1	0	0	+1, -1	Opatření dle předpokladu umožní snáze realizovat stavby směřující k snížení dopravního hluku v obytném území (např. obchvaty). Při nevhodném provedení představuje ale též riziko ve smyslu snížení ochrany obyvatel před nadměrnou úrovní hluku. Výsledný vliv bude záviset na konkrétním obsahu nové legislativní úpravy.	Legislativní úpravu připravit v gesci orgánu ochrany veřejného zdraví a s cílem zajistit dostatečnou ochranu obyvatel v souladu s aktuální úrovní poznatků o účincích dopravního hluku na lidské zdraví.
1.3.3.6	Naplnňovat závazky v Akčních plánech pro jednotlivé druhy dopravy dle směrnice 2002/49 EC – 3. kolo.	0	+2	0	0	0	Opatření významně směřuje k snížení hlukové zátěže obyvatel žijících v okolí silničních staveb.	
1.3.3.7	Implementovat nařízení Komise (EU) 2019/774 týkající se technických specifikací pro interoperabilitu systému „kolejová vozidla – hluk“ a jeho aplikace.	0	+1	0	0	+1	Opatření směřuje ke snížení hluku.	
1.3.3.8	Pokračovat ve výzkumu všech povrchů pozemních komunikací včetně nízkohlučných.	0	+1	0	0	+1	Opatření směřuje ke snížení hluku.	
1.3.3.9	Nadále sledovat vývoj protihlukových stěn včetně zajištění jejich účinnosti.	0	+1	0	0	+1	Opatření směřuje ke snížení hluku.	
1.3.3.10	Podpořit vývoj nízkohlučných pneumatik.	0	+1/+2	0	0	+1	Opatření směřuje ke snížení hluku.	
1.3.3.11	Podpořit snižování vnější hlučnosti drážních vozidel.	0	+1/+2	0	0	+1	Opatření směřuje ke snížení hluku.	
1.3.3.12	Podpořit snižování hlučnosti konstrukcí drážního svršku.	0	+1/+2	0	0	+1	Opatření směřuje ke snížení hluku.	
1.3.4.1	Do budování tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů do roku 2025 (s výjimkou uzlů Praha a Brno a úseků s dlouhými tunely, pro které budou navrženy samostatné harmonogramy v Dopravních sektorových strategiích).	+1	+1, -1	+1	+1/+2	+1	Realizace koridorů železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Významný je aspekt podpory ekonomického rozvoje. Na druhé straně je však nutno přihlížet k negativnímu ovlivnění sídel v okolí tratí hlukem z železniční dopravy.	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.
1.3.4.2	Modernizace tratí na hlavní síti TEN-T pro osobní a nákladní dopravu a tratí zařazených do nákladních železničních koridorů dle Nařízení (EU) č. 913/2010 do roku 2030.	+1	+1	+1	+1/+2	+1	Modernizace železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Významný je aspekt podpory ekonomického rozvoje. Součástí modernizace tratí je i realizace protihlukových opatření, která dle předpokladu převáží nad nárůstem hluku z většího objemu přepravy.	
1.3.4.3	Modernizace železničních tratí na globální síti TEN-T nejpozději do roku 2050.	+1	+1	+1	+1/+2	+1	Modernizace železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Významný je aspekt podpory ekonomického rozvoje. Součástí modernizace tratí je i realizace protihlukových opatření, která dle předpokladu převáží nad nárůstem hluku z většího objemu přepravy.	
1.3.4.4	Napojení všech krajských měst na kvalitní železniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (v Čechách do Prahy, na Moravě do Prahy a do Brna) do r. 2040.	+1	+1, -1	+1	+1/+2	+1	Opatření je spojeno s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Významný je aspekt podpory ekonomického rozvoje. Na druhé straně je však nutno přihlížet k negativnímu ovlivnění sídel v okolí nových tratí hlukem z železniční dopravy.	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.
1.3.4.5	Zajištění dostatečné kapacity pro nákladní dopravu pro napojení průmyslových zón strategického významu do roku 2030.	+1	+1, -1	+1	+1	+1	Opatření podporuje nákladní železniční dopravu na úkor automobilové dopravy a podporuje ekonomický rozvoj. Existuje určité riziko nárůstu hluku z železniční dopravy v důsledku zvýšení provozu na stávajících tratích, nové tratě pak budou představovat nový zdroj hluku v území.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na stávajících tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu. U nových tratí zajistit splnění hlukových limitů.
1.3.4.6	Zajištění dostatečné kapacity a rychlostních parametrů tratí pro příměstskou dopravu zejména u měst nad přibližně 40 tis. obyvatel a pro městskou dopravu zejména u měst nad 250 tis. obyvatel (dle harmonogramu v Dopravních sektorových strategiích).	+1	+1, -1	+1	+1	+1	Opatření podporuje železniční dopravu na úkor individuální automobilové dopravy, zlepšuje dostupnost nových pracovních míst a zlepšuje kvalitu života. Na druhé straně je však nutno přihlížet k negativnímu ovlivnění sídel v okolí tratí hlukem z železniční dopravy.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na stávajících tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu. U nových tratí zajistit splnění hlukových limitů.
1.3.4.7	Pokračování přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení dokončením studií proveditelnosti jednotlivých větví a zahájení jejich přípravy a realizace v souladu s výstupy Programu rozvoje rychlých spojení tak, aby pilotní úseky a úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050. Přednostně řešit realizaci úseků vycházejících z hlavních železničních uzlů (Praha, Brno, Ostrava) z důvodů posílení nedostatečné kapacity tratí pro příměstskou, dálkovou a nákladní dopravu a řešit zkapacitnění pražského železničního uzlu.	+1	+1, -1	+1	+1	+1	Realizace rychlých spojení je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Významný je aspekt podpory ekonomického rozvoje. Na druhé straně je však nutno přihlížet k negativnímu ovlivnění sídel v okolí tratí hlukem z železniční dopravy.	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.
1.3.4.8	Po stránce technických norem v případě zájmu samosprávy připravit prostor pro případné projekty tram-train systémů.	+1	+1, -1	+1	0	+1	Opatření směřuje k podpoře hromadné dopravy a tedy k redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Určitým rizikem může být nárůst hluku v okolí nových tratí.	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů.
1.3.4.9	Ostatní železniční tratě významné pro dopravní obslužnost nebo nákladní dopravu postupně optimalizovat dle harmonogramů stanovených v dokumentu Dopravní sektorové strategie.	+1	+1, -1	+1	+1	+1	Opatření podporuje železniční dopravu na úkor silniční dopravy. V případě výstavby nových železničních tratí existuje riziko nárůstu hlukové zátěže u případně přilehlé obytné zástavby.	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.
1.3.4.10	Elektrizace nových úseků bude prováděna s ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy a nákladní dopravy a s ohledem na plnění cílů v oblasti přechodu na udržitelné formy energií (dle harmonogramu stanoveném v dokumentu Dopravní sektorové strategie), postupně realizovat konverzi trakční soustavy. Přípravovat se na situaci, kdy postupně přestanou být vyráběna vozidla na diesellový pohon.	+1	0	0	0	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy. Současně směřuje k podpoře atraktivní železniční dopravy a tím i ke snížení dopadů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost). Zvýšení dopravní obslužnosti území přispěje k podpoře ekonomického rozvoje regionů.	
1.3.4.11	Elektrizace dalších tratí s potenciálem růstu přepravních výkonů tak, aby bylo možné postupně nahrazovat vozidla v diesellové trakci vozidly elektrickými a vozidly akutrolejovými pro obsluhu koncových úseků s menším provozem, které nebudou elektrizovány, zvláštní pozornost v tomto směru věnovat regionům, kde doposud elektrizace není ani na páteřních tratích (zejména severovýchodní Čechy).	+1	0	0	0	+1	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy. Současně směřuje k podpoře atraktivní železniční dopravy a tím i ke snížení dopadů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost). Zvýšení dopravní obslužnosti území přispěje k podpoře ekonomického rozvoje regionů.	
1.3.4.12	Konverze trakční napájecí soustavy na AC 25 kV / 50 Hz a zvýšení výkonnosti stávajících pevných zařízení.	0	0	0	0	0	Opatření přispěje k poklesu znečištění ovzduší ze železniční dopravy. Současně směřuje k podpoře atraktivní železniční dopravy a tím i ke snížení dopadů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost). Zvýšení dopravní obslužnosti území přispěje k podpoře ekonomického rozvoje regionů.	
1.3.4.13	S ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy realizovat opatření na železniční infrastruktuře malého rozsahu (např. prodloužení nástupišť, instalace kolejových spojek a zefektivnění vozby vlaků lepším využitím trakčních vlastností moderních hnacích kolejových vozidel).	+1	+1	+1	+1	+1	Opatření podporuje rozvoj železniční dopravy na úkor silniční.	
1.3.4.14	Odstraňování úzkých hrdel na železniční infrastruktuře podle zkušeností z provozu, oprávněných požadavků dopravců a objednatelů dopravy a budování, resp. zachování potřebné odstavné kolejové kapacity pro odstavování souprav při odstávkách provozu u přepravců, pro odstavování vlaků při střídání nebo odpočinku strojvedoucích.	+1	+1, -1	+1	+1	+1	Opatření podporuje rozvoj železniční dopravy na úkor silniční. Odstranění úzkých hrdel ovšem směřuje k navýšení provozu na stávajících tratích s rizikem nárůstu hluku.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.
1.3.4.15	Dle závazků plynoucích z evropské legislativy vybavit definovanou železniční síť a vozidla systémem ETCS.	0	0	+1	0	+1	Opatření směřuje k snížení počtu dopravních nehod na železnicích.	
1.3.4.16	Na hlavní síti TEN-T postupně do roku 2030 zajistit možnost provozu vlaků délky 740 m.	0	0	0	0	0		
1.3.4.17	V projektech rozvoje železniční infrastruktury v rámci ekonomického hodnocení zohlednit vliv projektu na pravidelnost, stabilitu a spolehlivost provozu.	0	0	0	0	0		

1.3.4.18	Provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích v návaznosti na závaznou objednávku dopravy krajů, aniž by došlo k omezení dostupnosti daných lokalit veřejnou dopravou, která by měla negativní dopad na jejich sociální a demografický vývoj.	0	0	0	+1	0	Opatření akcentuje úlohu dopravní obslužnosti z hlediska sociálního a demografického vývoje a směřuje tak k předcházení rizika negativních dopadů na soc-eko. faktory při racionalizaci provozu.	
1.3.4.19	Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy dálkové a regionální.	+1	+1,-1	+1	+1	+1	Opatření podporuje železniční dopravu na úkor individuální automobilové dopravy. Potenciální riziko nárůstu hluku v důsledku zvýšení provozu na některých stávajících tratích.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.
1.3.4.20	Železniční síť rozvíjet a udržovat v souladu s TSI.	0	0	0	0	0		
1.3.4.21	Na základě ekonomického posouzení významu redukovat železniční síť o tratě, které nejsou využitelné pro pravidelnou dopravní obslužnost (bude posouzeno na základě plánů dopravní obslužnosti státu a krajů a na základě posouzení významu pro nákladní dopravu). Nepotřebné tratě nabídnout k odprodeji bez nároku na budoucí dotace státu. V případě rušených tratí nebude odebrána dopravní funkce – budou využity pro potřeby nemotorové dopravy nebo jiné dopravní aktivity v rámci cestovního ruchu.	-1	-1	-1	-1	-1	Potenciální riziko nárůstu objemu silniční dopravy v důsledku rušení tratí se souvisejícími dopady (hluk, znečištění ovzduší, nehodovost), snížení dopravní obslužnosti (soc-eko. vlivy).	Řešit na úrovni jednotlivých tratí - vždy provést analýzu dopadů na navýšení intenzit silniční dopravy v území a z toho vyplývajících vlivů na znečištění ovzduší a hluk. V případě rizika překročení imisních nebo hlukových limitů realizovat u dotčené zástavby příslušná ochranná či kompenzační opatření.
1.3.4.22	Redukovat železniční přejezdy, které lze zrušit bez náhrady, případně v ekonomicky odůvodněných případech s náhradou řešenou pomocí kompenzačního opatření (např. pomocí lesních a polních cest, ve větším území vytvořených pomocí pozemkových úprav). Při řešení zohlednit možný negativní vliv zrušeného přejezdu v důsledku zvýšeného provozu těžké zemědělské a lesní techniky přes obec.	-1	-1	+1	-1	-1, +1	Opatření snižuje pravděpodobnost střetu s vlakem, na druhé straně prodlužuje dopravní trasy pro silniční dopravu, včetně nutnosti průjezdu sídly a zhoršuje prostupnost území.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů - posoudit riziko nárůstu automobilové dopravy přes obytnou zástavbu sídel a realizovat opatření k minimalizaci negativních dopadů této dopravy.
1.3.4.23	Při přípravě modernizace silniční a dálniční sítě připravovat související modernizaci souběžných železničních tratí tak, aby nedošlo k výraznějšímu přesunu přeprav na energeticky méně výhodný druh dopravy.	+1	+1	+1	0	+1	Opatření směřuje k zachování atraktivity železniční sítě tak, aby nedocházelo k přesunu dopravy na silniční síť se souvisejícími negativními dopady (ovzduší, hluk, nehody).	
1.3.4.24	Nadále zvyšovat standard bezpečnosti a bezbariérovosti kolejové dopravní infrastruktury v souladu s TSI.	0	0	+1	0	+1	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na dopravní bezpečnost.	
1.3.4.25	Provádění a kontrola systému cyklických oprav.	0	0	0	0	0		
1.3.4.26	Optimalizovat železniční traťovou propustnost z hlediska využití pro osobní a spolehlivou nákladní dopravu.	+1	-1, +1	+1	0	+1	Podpora využívání železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. V případě nárůstu objemu dopravy však existuje riziko nárůstu hluku na stávajících tratích.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.
1.3.4.27	V oblastech mimo liniovou elektrifikaci systematicky budovat napájecí místa pro akumulátorová vozidla.	+1	0	0	0	+1	Opatření má mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší.	
1.3.4.28	Výstavba chybějících úseků na hlavní síti TEN-T do roku 2030 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).	+1	-1, +1	+1	+2,-1	+1	Podpora rozvoje železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora ekonomického rozvoje regionů přináší zvýšení životní úrovně obyvatel. Rizikem je nárůst hluku v okolí nových tratí, významným problémem je také snížení prostupnosti krajiny. Pozitivní vlivy převažují pouze za podmínky důsledné ochrany obyvatel před hlukem a zajištění prostupnosti území.	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.
1.3.4.29	Výstavba chybějících úseků na globální síti TEN-T do roku 2050 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).	+1	-1, +1	+1	+2,-1	+1	Podpora rozvoje železniční dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Podpora ekonomického rozvoje regionů přináší zvýšení životní úrovně obyvatel. Rizikem je nárůst hluku v okolí nových tratí, významným problémem je také snížení prostupnosti krajiny. Pozitivní vlivy převažují pouze za podmínky důsledné ochrany obyvatel před hlukem a zajištění prostupnosti území.	Řešit na úrovni projektů - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt tratí.
1.3.4.30	Zkvalitnění napojení všech krajských měst na páteřní kapacitní silniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (Praha, na Moravě rovněž Brno) do roku 2030.	+2/+1, -2/-1	+2/+1, -2/-1	+1, -1	+2	+1, -1	Dopady opatření závisí na vedení konkrétních komunikací ve vztahu k obytné zástavbě a jejich technickém provedení. Jednotlivé stavby mohou (mírně až významně) významně přispět ke zlepšení situace sídel odvedením automobilové dopravy mimo obytnou zástavbu, ovšem mohou také přispět k nárůstu zdravotních rizik v případě nevhodného řešení. Významný přínos existuje v případě socioekonomických faktorů.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚŘ, SR) - optimalizovat trasy komunikací s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových silničních staveb, v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení komunikace k zástavbě ji pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.
1.3.4.31	Zajištění odpovídajícího dopravního napojení průmyslových zón na silniční infrastrukturu v souladu s příslušnými usneseními vlády.	+1, -1	+1, -1	+1, -1	+1	+1, -1	Dopady opatření závisí na vedení konkrétních komunikací ve vztahu k obytné zástavbě a jejich technickém provedení. Jednotlivé stavby mohou přispět ke zlepšení situace sídel tím, že napojí průmyslové zóny trasami vedenými mimo obytnou zástavbu sídel, ovšem mohou také přispět k nárůstu zdravotních rizik v případě nevhodného řešení. Podpora ekonomického rozvoje.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚŘ, SR) - optimalizovat trasy komunikací s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových silničních staveb, v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení komunikace k zástavbě ji pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.
1.3.4.32	Zajistit napojení významných rozvojových investic na silniční infrastrukturu na úrovni alespoň silnic I. tř.	+1, -1	+1, -1	+1, -1	+1	+1, -1	Dopady opatření závisí na vedení konkrétních komunikací ve vztahu k obytné zástavbě a jejich technickém provedení. Jednotlivé stavby mohou přispět ke zlepšení situace sídel tím, že napojí příslušné plochy trasami vedenými mimo obytnou zástavbu sídel, ovšem mohou také přispět k nárůstu zdravotních rizik v případě nevhodného řešení. Podpora ekonomického rozvoje.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚŘ, SR) - optimalizovat trasy komunikací s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových silničních staveb, v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení komunikace k zástavbě ji pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.
1.3.4.33	Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení a regulaci provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy a pro zajištění infomobility (aplikace ITS umožní mj. lepší využití kapacity silniční infrastruktury) a zvýšení bezpečí uživatelů dopravy. Při dalším posilování kapacity investiční výstavbou je nutné zohlednit možnosti lepšího využití stávajících kapacit pomocí aplikací ITS a C-ITS.	+1	0	+1	0	0	Opatření směřuje ke snížení dopravní nehodovosti. Omezení kongescí přispěje k snížení emisí z dopravy.	
1.3.4.34	Doplnit kapacitu a zlepšit sociální standardy odpočívek pro silniční nákladní dopravu tak, aby řidiči mohli plnit požadavky na bezpečnostní přestávky vyplývající z platných zákonů. Je nutné vybudovat informační systém, který upozorní na volné kapacity v okolí vozidla, což umožní optimalizovat využití kapacity odpočívek. V rámci koncepce odpočívek je nutné budovat systém bezpečnosti z hlediska předcházení kriminálním činům. Odpočívky postupně uzpůsobovat pro autonomní vozidla jedoucí v režimu „vlaků“.	-1	-1	0	+1	+1	Mírně pozitivní vliv na pracovní podmínky řidičů. Zvyšování kapacit odpočívek v blízkosti obytné zástavby je však spojeno s nárůstem znečištění ovzduší a hluku a snížení pohody bydlení v jejich okolí.	Nezvyšovat kapacitu odpočívek umístěných v bezprostřední blízkosti obytné zástavby sídel.

1.3.4.35	Řešení průtahů obcí na tazích s vysokými intenzitami provozu zejména výstavbou obchvatů (týká se i tzv. doprovodných komunikací ke komunikacím dálničního typu), a to dle harmonogramu stanoveného v dokumentu Dopravní sektorové strategie.	+2, -1	+2, -1	+2	+1, -1	+1	Odvedení automobilové dopravy budováním obchvatů patří mezi nejvýznamnější opatření ke snížení dopravní zátěže sídel, se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hluk a nehodovost v sídlech. Potenciálním rizikem je nárůst zátěže (hluk, ovzduší) v místech, kde se stavba obchvatu přibližuje k obytné zástavbě a též snížení průchodnosti krajiny. Pozitivní vlivy však prakticky ve všech případech převažují. Vlivy na ekonomickou situaci jsou ambivalentní.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚR, SR) - optimalizovat trasy komunikací s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových silničních staveb, v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení komunikace k zástavbě ji pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.
1.3.4.36	Využívat nízkorychlostního vážení vozidel a zvýšit počet vysokorychlostního vážení vozidel na místech vytípaných Policií ČR k eliminaci jízdy přetížených nákladních vozidel, která neúměrně poškozují silniční infrastrukturu.	0	0	0	0	0		
1.3.4.37	Zavádění systému cyklických oprav.	0	0	0	0	0		
1.3.4.38	Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní (v souladu s Koncepcí vodní dopravy a dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).	0	0	0	0	0		
1.3.4.39	Pokračovat v implementaci cílů programu NAIADES, NAIADES II a návazných programů tohoto typu.	0	0	0	0	0		
1.3.4.40	Pokračovat v rozvoji Říčních informačních služeb.	0	0	0	0	0		
1.3.4.41	Připravit projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).	0	0	0	0	0		
1.3.4.42	Dokončit vybavení vodních cest a přístavů prvky protipovodňové ochrany.	0	0	0	0	0		
1.3.4.43	Řešit kapacitní problémy na vodní cestě v Praze.	0	0	0	0	0		
1.3.4.44	V návaznosti na dokončenou Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odry - Labe zajistit vyhodnocení proveditelnosti projektu Dunaj - Odry - Labe z hlediska životního prostředí do roku 2023. Nadále pokračovat v mezinárodní spolupráci s Polskem a Německem (napojení Ostravské aglomerace na Oderskou vodní cestu) a Slovenskem.	0	0	0	0	0		
1.3.4.45	Vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti letového provozu.	0	-1	+1	+1	+1, -1	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na nehodovost a ekonomické faktory. Zvýšení kapacity letišť však bude spojeno s nárůstem hluku v jejich okolí.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů - při zvýšení kapacity letišť prověřit úroveň hlukové zátěže v okolí a případně zajistit opatření k ochraně obyvatel před hlukem z leteckého provozu.
1.3.4.46	Vytvářet podmínky pro funkční systém ochrany, zachování, rozvoje a modernizace stávající letištní infrastruktury ve veřejném zájmu na poskytování služeb leteckým dopravcům a ostatním uživatelům letišť.	0	0	0	0	0		
1.3.4.47	Rozvoj regionálních letišť řešit tak, aby se zabránilo vytváření nevyužívaných nebo neúčinně využívaných stávajících letištních infrastruktur, jež by se tak mohly stát ekonomickou zátěží (doporučení pro kraje, dále rozpracováno v Koncepci letecké dopravy).	0	0	0	0	0		
1.3.4.48	Podporovat postupný přechod od konvenčního způsobu navigace k navigaci pomocí globálních navigačních družicových systémů (GNSS).	0	0	0	0	0		
1.3.4.49	S ohledem na plnění požadavků procesu EIA pokračovat v přípravě výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla Praha. Spolu s pokračováním přípravy výstavby paralelní dráhy dále realizovat rozvojový plán letišť (především posílení terminálových kapacit) s cílem uspokojit rostoucí poptávku po letecké dopravě v souladu s dlouhodobými prognózami vývoje poptávky po letecké dopravě. V případě nerealizace rozvojových plánů by rostoucí poptávka po letecké dopravě ze spádové oblasti musela být obsluhována s využitím letišť v okolních státech (dále bude rozpracováno v aktualizaci Koncepce letecké dopravy).	0	-1/-2, +1/+2	0	+2, -1	-1, +1	Ambivalentní vliv na hlukovou situaci v okolí letišť (v části území se očekává nárůst, v části pokles hluku), tyto vlivy jsou v obou směrech mírné až významné (podle lokality). Předpokládají se významné ekonomické přínosy, avšak též lokálně negativní dopady na soc-eko. faktory (např. snížení atraktivity bydlení v některých částech území). Výsledný vliv je z hlediska ochrany zdraví ambivalentní, sumárně převládá snížení míry zdravotních rizik, avšak současně dojde k vzniku zátěže v dosud neovlivněné části zástavby.	Řešit na úrovni daného projektu - realizovat opatření uložená ve stanovisku EIA, případně v dalších navazujících řízeních.
1.3.4.50	Napojit Letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu, zejména pro přímé napojení centra Prahy, do budoucna však neznemožnit ani přímé napojení dálkové dopravy či přímé spojení s Kladnem. V rámci Studie proveditelnosti ŽUP včetně Rychlých spojení posoudit efektivnost napojení Letiště Václava Havla na VRT Praha – Dražďany.	+1	+1, -1	+1	+1	+1	Opatření směřuje k přesunu části cestujících ze silniční dopravy na železnici (snížení znečištění ovzduší, hluku, nehodovosti). Potenciální riziko nárůstu hluku v okolí nové trati.	Řešit na úrovni projektu - zajistit splnění hlukových limitů, minimalizovat dělicí efekt trati.
1.3.4.51	Realizovat adekvátní kapacitní posílení silničního napojení letišť na dopravní síť ČR.	0	0	0	+1	0	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na socioekonomické faktory.	
1.3.4.52	V rámci provozních řádů veřejných letišť řešit problematiku bezbariérovosti.	0	0	0	0	0		
1.3.4.53	Urychlit postupné budování infrastruktury cyklistické dopravy včetně dojíjecích bodů s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti.	+1	+1	0	+1	+1	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší a hluk vlivem přechodu z motorové dopravy na nemotorovou. Podpora zdravého životního stylu. Celkově pozitivní vliv na zdraví obyvatel.	
1.3.4.54	Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů. V hustě obydlených oblastech je vhodným řešením dle místních podmínek vyčlenění samostatného jízdního pruhu pro cyklisty ve spojení s realizací prvků na zklidňování dopravy.	+1	+1	+2	+1	+1	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší a hluk vlivem podpory využívání cyklistické dopravy. Významný pozitivní vliv na nehodovost. Podpora zdravého životního stylu.	
1.3.4.55	V případě výstavby cyklostezek procházejících více obcemi zahájit diskusi o možném vlastnictví kraje.	0	0	0	0	0		
1.3.4.56	Podporovat rozvoj pěší dopravy zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a s kočárky, osvětlení zastávek a podchodů, svítidla s účinnými optickými prvky, správné osvětlení přechodů atd.) i opatřeními pro zrychlení pěší dopravy zkrácením doby čekání chodců na světly řízených křižovatkách.	+1	+1	+2	+1	+1	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na kvalitu ovzduší a hluk vlivem podpory využívání pěší dopravy. Významný pozitivní vliv na nehodovost. Podpora zdravého životního stylu.	
1.3.4.57	Aplikace prvků dopravního zklidňování dopravy a doplňkových bezpečnostních prvků s ohledem na chodce (děti v dopravním provozu, humanizace uličního prostoru).	0	0	+2	0	+1	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na dopravní nehodovost.	
1.3.4.58	Úprava zastávek VHD pro usnadnění nástupu a výstupu cestujících, se zlepšením podmínek pro seniory, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace.	0	0	0	+1	+1	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na socioekonomické faktory.	
1.3.4.59	Zajišťovat finanční podporu pro systémy osobní navigace pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace pro implementaci opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu (bezbariérové přístupy pro osoby se zdravotním omezením, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let, těhotné ženy a seniory).	0	0	0	+1	+1	Opatření směřuje k pozitivnímu vlivu na socioekonomické faktory (podpora sociálního začleňování).	
1.3.4.60	Podpořit vznik veřejných terminálů s případnou návazností na logistická centra v lokalitách stanovených pro síť TEN-T, jakož i v dalších lokalitách, kde je to ekonomicky odůvodnitelné. Terminály s veřejným přístupem si nesmí vzájemně konkurovat (uplatnění regionálního principu), konkurence musí probíhat mezi poskytovateli služeb, a to formou přímé soutěže na trhu nebo soutěže o trh.	+1, -1	+1, -1	+1	0	+1	Podpora kombinované přepravy vede ke snížení negativních vlivů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost), může však být spojena s nárůstem zátěže v okolí terminálů.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů - prověřit nárůst imisní a hlukové zátěže v okolí terminálu, včetně nárůstu dopravy na komunikacích a tratích. Výstavbu terminálů podmínit souhlasem orgánů ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví.
1.3.4.61	Podpořit vybavení terminálů KD progresivními technologiemi překládky s cílem napojit ČR na pravidelnou síť linek KD v Evropě.	0	0	0	0	0		

1.3.4.62	Umožnit financování terminálů multimodální nákladní dopravy s možným vlastnictvím manažera infrastruktury.	+1, -1	+1, -1	+1	0	+1	Podpora kombinované přepravy vede ke snížení negativních vlivů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost), může však být spojena s nárůstem zátěže v okolí terminálů.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů - prověřit nárůst imisní a hlukové zátěže v okolí terminálu, včetně nárůstu dopravy na komunikacích a tratích. Výstavbu terminálů podřídit souhlasem orgánů ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví.
1.3.4.63	Podpořit kraje a obce při výstavbě multimodálních terminálů pro osobní dopravu včetně jejich vybavení informačními a odbavovacími systémy.	+1, -1	+1, -1	+1	+2/+1	+1	Opatření přispívá k zvýšení atraktivitu veřejné hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy (snížení znečištění ovzduší, hluku, nehodovosti). Potenciálním rizikem je lokální nárůst zátěže v blízkém okolí těchto terminálů. Zlepšení socioekonomických faktorů vlivem lepší dopravní obslužnosti sídel.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů - prověřit nárůst imisní a hlukové zátěže v okolí terminálu, včetně nárůstu dopravy na komunikacích a tratích. Výstavbu terminálů podřídit souhlasem orgánů ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví.
1.3.4.64	Na vysokorychlostních železnicích uvažovat nejen s rychlou dopravou osob, ale i s rychlou dopravou věcí (balíčky, EU palety, atd.) ve smyslu systému Euro Carex. K tomuto účelu řešit multimodální terminály na vysokorychlostních tratích nejen pro účely přepravy osob, ale i pro účely přepravy věcí (logistický řetězec).	0	0	0	+1	+1	Podpora vzniku nových pracovních příležitostí.	
1.3.4.65	Podpořit rozvoj infrastruktury pro městskou hromadnou dopravu v elektrické trakti prostřednictvím evropského spolufinancování prostřednictvím Operačního programu doprava.	+1	0	0	+1	+1	Zlepšení kvality ovzduší a kvality života.	
1.3.5.1	Zavádět aplikace ITS a C-ITS jakožto prvku předcházení nehodám.	0	0	+1	0	+1	Opatření přispívá ke snížení nehodovosti.	
1.3.5.2	Vytvářet cílené kampaně na chování řidičů v blízkosti kolejových drah – na železničních přejezdech, ale rovněž v případě tramvajových tratí, neboť nehod s fatálními následky neubývá a zavádění ITS a C-ITS a investice do železničních přejezdů probíhají s ohledem na dostupnost technologií a investičních prostředků.	0	0	+1	0	+1	Opatření přispívá ke snížení nehodovosti.	
1.3.5.3	Postupně snižovat počet železničních přejezdů na frekventovaných tratích a v nepřehledných úsecích, zvyšovat úroveň zabezpečení stávajících přejezdů.	0	0	+1	0	+1	Opatření přispívá ke snížení nehodovosti.	
1.3.5.4	Předložit legislativní návrh upravující závazné stanovisko Policie ČR ke stanovení dopravního značení silničními správními úřady Vládě ČR.	0	0	+1	0	+1	Opatření přispívá ke snížení nehodovosti.	
1.3.5.5	a) Zvýšit viditelný dohled policie, zejména nad dodržováním rychlostních limitů. b) Zvýšit počet automatizovaných technických prostředků bez obsluhy k dokumentaci a vyřízení závažných porušení pravidel silničního provozu na dálnicích a silnicích I. třídy mimo obec.	0	0	+1	0	+1	Opatření přispívá ke snížení nehodovosti.	
1.3.5.6	Zvyšovat vymahatelnost nedoplatek pravomocných pokut za dopravní přestupky.	0	0	+1	0	+1	Opatření přispívá ke snížení nehodovosti.	
1.3.5.7	Revize objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, včetně zvýšení vymahatelnosti určené částky.	0	0	+1	0	+1	Opatření přispívá ke snížení nehodovosti.	
1.3.5.8	Podporovat kampaně cílené na specifické potřeby jednotlivých skupin obyvatel; vyvarovat se genderovým stereotypům týkajících se chování v dopravě.	0	0	0	0	0		
1.3.5.9	V rámci udržitelného rozvoje a podpory pěší dopravy zavádět opatření na ochranu bezpečnosti chodců (dobře značené a přehledné dopravní prostředí) – zejména pro nejvíce ohrožené skupiny obyvatel, kterými jsou děti, senioři, ženy a pečující osoby.	0	0	+1	0	+1	Opatření přispívá ke snížení nehodovosti a pozitivnímu vlivu na zdraví obyvatel.	
1.3.5.10	Zvyšovat bezpečí cestujících, v nočních hodinách také s ohledem na prevenci sexuálního obtěžování a bezpečí cestujících ve vlacích (např. personál dopravců) a ve veřejném prostoru (instalace kvalitního a šetrného osvětlení na železničních stanicích, v podchodech apod.).	0	0	0	0	+1	Opatření přispívá ke snížení výkytu situací vedoucích k ohrožení zdraví obyvatel.	
1.3.5.11	V případě železniční dopravy realizovat projekty na zavádění ETCS jakožto prvku interoperability a zvýšení bezpečnosti železničního provozu.	0	0	+1	0	+1	Opatření přispívá ke snížení nehodovosti.	
1.3.5.12	Zavést systém pro identifikaci a evidenci nehodových lokalit a zajistit financování jejich systémového odstraňování.	0	0	+1	0	+1	Opatření přispívá ke snížení nehodovosti.	
1.3.6.1	Zajistit vyšší průchodnost, bezpečnost a operativnost dopravní sítě (nutná realizace i bez ohledu na očekávané změny klimatu).	0	0	+1	0	+1	Snížení rizika vzniku dopravních nehod ve vazbě na nestandardní klimatické projevy.	
1.3.6.2	Zohlednit rizika dopadu extrémních klimatických jevů při ochraně stávající a nové dopravní infrastruktury včetně zajištění bezpečnosti a základní mobility v průběhu extrémních klimatických jevů.	0	0	+1	0	+1	Snížení rizika vzniku dopravních nehod ve vazbě na nestandardní klimatické projevy.	
2.1.1.1	Zajistit srovnatelné napojení jednotlivých regionů na nadřazenou síť dopravní infrastruktury.	-1,+1/+2	-1,+1/+2	-1,+1/+2	+1/+2	+1, -1	Potenciální ambivalentní vlivy na ovzduší, hluk, nehodovost - výstavba silničních komunikací při vhodném trasování a technickém provedení odvede zátěž ze stávajících sídel a přispěje tak k ochraně zdraví obyvatel, při nevhodném řešení však bude znamenat zvýšení zátěže obytné zástavby v jejich okolí. Výstavba železničních tratí přispěje k využití železniční dopravy na úkor silniční (snížení zátěže), samotné tratě však mohou být zdrojem hluku. Významné přínosy z hlediska socioekonomických podmínek. Pozitivní vlivy převažují za předpokladu dodržení ochrany obyvatel v okolí nových staveb.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚR, SR) - optimalizovat trasy staveb dopravní infrastruktury s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových staveb, u silnic v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení liniových staveb k zástavbě je pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.
2.2.1.1	V dálkové a meziregionální dopravě na základě vytváření vhodných podmínek zajistit účelnou mezioborovou spolupráci s cílem dosáhnout většího podílu energeticky účinnějších druhů dopravy.	+1	+1, -1	+1	0	+1	Podpora kombinované přepravy vede ke snížení negativních vlivů dopravy silniční (ovzduší, hluk, nehodovost), může však být spojena s nárůstem hluku v okolí tratí v případě významného zvýšení objemu železniční přepravy.	Řešit na úrovni projektů - prověřit nárůst provozu na tratích z hlediska akustického ovlivnění přilehlé zástavby a v případě překročení limitů doplnit na příslušných úsecích protihlukovou ochranu.
2.2.1.2	Řešit meziregionální vztahy (provazba dopravní obslužnosti mezi kraji a do sousedních regionů v zahraničí, propustnost hranic dobudováním dopravní infrastruktury).	+1, -1	+1, -1	+1, -1	+1/+2	+1, -1	Potenciální ambivalentní vlivy na ovzduší, hluk, nehodovost v návaznosti na konkrétní provedení jednotlivých spojení. Nezbytné je nejen ochránit obyvatele žijící v okolí nových staveb dopravní infrastruktury, ale též řešit problematiku nárůstu dopravní zátěže na stávající komunikační síti, zejména v přilehlých sídlech. Podpora ekonomického rozvoje území.	Řešit na úrovni jednotlivých projektů v rámci příslušných procesů (ÚP, EIA, ÚR, SR) - optimalizovat trasy staveb dopravní infrastruktury s ohledem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v okolí nových staveb, u silnic v případě překročení imisních limitů zajistit příslušná kompenzační opatření, v místech přiblížení liniových staveb k zástavbě je pohledově oddělit vegetační bariérou, zajistit průchodnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.
2.3.1.1	Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvořit veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční se vhodnými parametry pro veřejný život.	+1	+1	+1	+1	+1	Opatření směřuje k zklidnění vymezených částí sídel se souvisejícími pozitivními projevy (snížení imisní a hlukové zátěže, zvýšení dopravní bezpečnosti), přispěje též k socioekonomickému rozvoji lokalit.	
2.3.1.2	Snížovat stupně automobilizace ve velkých městech a jejich suburbánních oblastech a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.	+1	+1	+1	0	+1	Podpora veřejné hromadné dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost.	
2.3.1.3	Rozvíjet služby související s mobilitou osob a věcí zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě (včetně zohlednění specifických potřeb jednotlivých skupin obyvatel jako jsou např. děti, senioři, pečující osoby, osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace).	+1	+1	+1	0	+1	Podpora alternativ k individuální silniční dopravě je spojena s pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost.	
2.4.1.1	Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvářet veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční se vhodnými parametry pro veřejný život ve středně velkých a menších městech.	+1	+1	+1	+1	+1	Opatření směřuje k zklidnění vymezených částí sídel se souvisejícími pozitivními projevy (snížení imisní a hlukové zátěže, zvýšení dopravní bezpečnosti), přispěje též k socioekonomickému rozvoji lokalit.	

2.4.1.2	Snižovat stupeň automobilizace ve středně velkých a menších městech a v jejich venkovském zázemí a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.	+1	+1	+1	+1	+1	Snižování automobilizace a podpora veřejné hromadné dopravy jsou spojeny s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost.
2.4.1.3	Rozvíjet služby související s mobilitou zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě.	+1	+1	+1	0	+1	Podpora alternativ k individuální silniční dopravě je spojena s pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost.
2.5.1.1	Vytvářet integrovaný systém dopravní obslužnosti tak, aby přispěl ke zlepšení života občanů v periferních oblastech s cílem pomoci stabilizovat osídlení těchto oblastí.	+1	+1	+1	+1	+1	Opatření směřuje k redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost. Pozitivní vlivy na soicoekonomickou situaci obyvatel periferních oblastí.
2.6.1.1	Hledat alternativní způsob řešení rekreační dopravy v ekologicky citlivých oblastech.	+1	0	+1	0	+1	Snižování objemu individuální automobilové dopravy v územích zatížených rekreační dopravou se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší a nehodovost (mírněji v případě hluku).
2.7.1.1	Postupnou modernizací tratí a opravou staničních budov rozšiřovat počty stanic vybavených orientačním a informačním systémem v souladu s nařízením Komise (EU) č. 1300/2014.	0	0	0	0	0	
2.7.1.2	Systematicky odstraňovat bariéry u staveb dopravní infrastruktury (např. železničních nástupišť, podchodů, schodišť, vstupů do budov či hygienických zařízení) včetně dohledu na dodržování a správnou aplikaci předpisů při realizaci novostaveb nebo při rekonstrukcích stávajících staveb. Z uvedených důvodů budou u řešení špatného stavu budov preferovány investiční akce před neinvestičními.	0	0	0	0	0	
2.7.1.3	Zajistit funkční, bezbariérovou, bezpečnou a spolehlivou veřejnou dopravu pro všechny skupiny obyvatelstva.	+1	+1	+1	0	+1	Podpora veřejné hromadné dopravy je spojena s redukcí objemu individuální silniční dopravy se souvisejícími pozitivními vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a nehodovost.
2.7.1.4	Zpřístupňovat budovy zajišťující dopravní služby.	0	0	0	0	0	
2.7.1.5	Podporovat využívání a zavádění inovativních technologií přístupných pro osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace a pro zranitelné účastníky silničního provozu.	0	0	0	0	0	
2.7.1.6	Řešit nesoulad mezi rychlostí rozvoje nových služeb a schopností vybraných skupin obyvatelstva je využívat.	0	0	0	0	0	
2.8.1.1	Spolupráce s MŠMT na inovaci odborné soustavy středního odborného vzdělávání reorganizací vysokého technického školství.	0	0	0	0	0	
2.8.1.2	V souladu s návrhem znění Dlouhodobého záměru vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy České republiky 2019 – 2023 iniciovat systémové zapojení věcně příslušných resortů do podpory příslušně zaměřených škol nebo oborů a zapojit zaměstnavatelské svazy do přímé a nepřímé podpory škol.	0	0	0	0	0	
2.8.1.3	Více propagovat Národní soustavu kvalifikací (NSK), registr profesních kvalifikací existujících na pracovním trhu v ČR. NSK umožňuje zájemcům získat celostátně uznávané osvědčení o jejich profesní kvalifikaci i na základě uznání výsledků neformálního vzdělávání a informálního učení.	0	0	0	0	0	
2.8.1.4	Dokončit v oblasti dopravy implementaci Strategie digitálního vzdělávání na roky 2014 - 2020 a nastavit nové strategické cíle v oblasti digitálního vzdělávání.	0	0	0	0	0	
2.8.1.5	Vytvořit program pro větší propojení škol s dopravními obory (účast externích učitelů z praxe na výuce, zadávání studentských projektů odborníky z praxe, exkurze, brigády, stáže, víkendové semináře, atd.).	0	0	0	0	0	
3.2.1.1	Aktivně podporovat rozvoj automatizované a autonomní dopravy v silniční, železniční, městské hromadné dopravě a vnitrozemské vodní dopravě.	0	0	0	0	0	
3.3.1.1	Posilovat stabilní systém podpory a rozvoje dopravního VaVaI, který je předpokladem k rozvoji efektivní, udržitelné, bezpečné a inkluzivní dopravy založené na inovativních přístupech a nových řešeních.	0	0	0	0	0	
3.3.1.2	Realizovat resortní program zaměřený na podporu aplikovaného výzkumu v dopravě a zajistit jeho dlouhodobé finanční zabezpečení.	0	0	0	0	0	
3.3.1.3	Podporovat mezinárodní spolupráce v oblasti VaVaI.	0	0	0	0	0	
3.3.1.4	Zohlednit nediskriminační přístup při tvorbě politik a strategií výzkumu, vývoje a inovací v oblasti dopravy, které budou založeny mj. na principech rovných příležitostí a diverzity.	0	0	0	0	0	
3.4.1.1	Aplikovat družicová data v dopravě tam, kde přináší přidanou hodnotu uživatelům dopravy, provozovatelům dopravy i správcům dopravních infrastruktur (např. logistice, nákladní dálkové dopravě atp.) nebo vyšší bezpečnost.	0	0	+1	0	+1	Opatření přispívá ke snížení nehodovosti.
3.4.1.2	Standardizovat využití družicových systémů v dopravě a zajistit jejich další integraci do dispečerských a řídicích systémů dopravních prostředků všech druhů dopravy, vývoj služeb pro řidiče (např. meteo data).	0	0	0	0	0	
3.4.1.3	Využívat data z dálkového pozorování Země pro sledování stability a bezpečnosti dopravní infrastruktury a vyhodnocování stavu dopravní infrastruktury.	0	0	+1	0	+1	Opatření přispívá ke snížení nehodovosti.
3.5.1.1	Zrobustění stávajících a výstavba nových sad prostorových dat, systémů, které s daty nakládají (GIS) a služeb založených na prostorových datech.	0	0	0	0	0	
3.5.1.2	Implementovat prostorová data a služby do celého životního cyklu dopravní infrastruktury a do organizace a řízení dopravy.	0	0	0	0	0	
3.5.1.3	Stanovení nároků autonomní mobility na HD mapové podklady, včetně pilotního ověření sběru a aktualizace těchto dat a ověření jejich nasazení v simulovaném prostředí a včetně výzkumu alternativních metod určení polohy.	0	0	0	0	0	



<b>Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 8.7.2020 č.j. MZP/2020/710/2725</b>		
<b>bod</b>	<b>Text připomínky</b>	<b>Způsob vypořádání v rámci dokumentace</b>
1	Vyhodnotit, zda je koncepce včetně v ní navržených cílů a aktivit v souladu se schválenými koncepčními dokumenty v oblasti ochrany přírody a krajiny na národní úrovni, např. s Aktualizací Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR, Aktualizací Státní politiky životního prostředí ČR 2012 – 2020, Strategií ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025, Plánem odpadového hospodářství České republiky pro období 2015 – 2024 a s republikovými prioritami v oblasti ochrany přírody a krajiny stanovenými Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3.	Vztah jednotlivých strategických dokumentů ke strategii je vyhodnocen v kapitole 5.2. Zaměření předkládané koncepce je v souladu s cíli SPŽP ČR. Shodnou prioritou je ochrana ovzduší. Politika se v koncepci promítá prostřednictvím typových opatření 1.3.6.1, 1.3.6.2 a 1.3.3.1. Zásady Státního programu ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020 – 2025 a Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky jsou uplatněny v opatření např. 1.3.3.1. Dopravní politika je v souladu s cíli Aktualizace č. 5 Politiky územního rozvoje ČR zejména s cílem 10.2 dopravní infrastruktura, 4.5 adaptace na změnu klimatu – rozvoj veřejné dopravy a utlumování individuální automobilové dopravy. Cíl snížení emisí uhlíku byl vzat v úvahu při návrhu opatření 1.2.2 Nákladní doprava, 1.2.1 Osobní doprava, cílem 1.3.6 Adaptace na změnu klimatu, cílem 1.3.3. Cíle POH ČR jsou v souladu s Dopravní politikou. V Dopravní politice je navrženo opatření 1.2.3.5 k zajištění odpadového hospodářství v rámci oprav dopravní infrastruktury. Hodnocení jednotlivých strategických a specifických cílů a opatření je součástí tabulky č.14.
2	Vyhodnotit soulad koncepce se schválenými celostátními koncepčními dokumenty v oblasti adaptace na změnu klimatu a ochrany ovzduší, např. se Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, Národním akčním plánem adaptace na změnu klimatu, Koncepcí na ochranu před následky sucha pro území České republiky, Politikou ochrany klimatu v ČR.	Vztah Koncepce ochrany před následky sucha na území České republiky byl vyhodnocen v kapitole 1.6 – Koncepce neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Vztah jednotlivých strategických dokumentů ke strategii je vyhodnocen v kapitole 5.2.

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 8.7.2020 č.j. MZP/2020/710/2725		
bod	Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci dokumentace
		<p>Zásady Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR jsou v předkládané Dopravní politice zohledněny. Pozitivně se projeví opatření 1.3.6.1 Zajistit vyšší průchodnost, bezpečnost a operativnost dopravní sítě (nutná realizace i bez ohledu na očekávané změny klimatu) a 1.3.6.2 Zohlednit rizika dopadu extrémních klimatických jevů při ochraně stávající a nové dopravní infrastruktury včetně zajištění bezpečnosti a základní mobility v průběhu extrémních klimatických jevů. Národní akční plán adaptace na změnu klimatu je v souladu s Dopravní politikou a pozitivně se projevuje v opatřeních 1.3.6.1 a 1.3.6.2.</p> <p>Dopravní politika je v souladu s Politikou ochrany klimatu v ČR například opatřením 1.2.4.2, 1.3.1.21, 1.3.1.3, 1.3.6.1 a 1.3.6.2.</p>
3	Vyhodnotit soulad koncepce se strategickými dokumenty v oblasti ochrany vod, např. s tzv. Rámcovou směrnicí o vodách, Povodňovou směrnicí, respektive s mezinárodními plány povodí a mezinárodními plány pro zvládání povodňových rizik a příslušnými národními plány povodí a národními plány pro zvládání povodňových rizik.	Bylo vyhodnoceno a je součástí kapitoly 1.5 a 1.6. Rámcovou směrnicí o vodách a Povodňová směrnice neobsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Mezinárodní plány povodí a mezinárodní plány pro zvládání povodňových rizik a příslušné národní plány povodí a národní plány pro zvládání povodňových rizik neobsahují podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci.
4	Vyhodnotit soulad koncepce s cíli strategických dokumentů v oblasti ochrany ovzduší, tj. Aktualizací Národního programu snižování emisí ČR a programů zlepšování kvality ovzduší pro jednotlivé zóny a aglomerace. V rámci vyhodnocení koncepce je nutno využít aktuální data o emisích znečišťujících látek a kvalitě ovzduší.	Bylo vyhodnoceno a je součástí kapitoly 1.6. Národní program snižování emisí, aktualizace 2020 a programy zlepšování kvality ovzduší pro jednotlivé zóny a aglomerace se v koncepci promítají prostřednictvím typového opatření

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 8.7.2020 č.j. MZP/2020/710/2725		
bod	Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci dokumentace
		1.3.2.1, 1.2.1.10 a 1.3.3.1. Ve vyhodnocení jsou uvedena aktuální data o emisích znečišťujících látek a kvalitě ovzduší – viz kapitola 2.3.
5	Vyhodnotit, zda koncepce zohledňuje cíle a opatření Dlouhodobého programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století a Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí.	Vztah jednotlivých strategických dokumentů ke strategii je vyhodnocen v kapitole 5.2. Dopravní politika je v souladu se Zdravím pro všechny v 21. století. Specifický cíl 2.7 Rovné podmínky a příležitosti v dopravě navrhuje opatření k zajištění nezávislého a úplného zapojení osob se zdravotním postižením do všech oblastí života společnosti, tím že budou odstraňovány překážky a bariéry, které brání přístupnosti budov, dopravy i informací a informačních technologií. Pozitivně se projeví například opatření 1.3.3.6 - 1.3.3.12. Dopravní politika je v souladu s koncepcí Zdraví 2020 a 2030. Pozitivně se projeví například opatření 1.3.3.6 - 1.3.3.12.
6	Vyhodnotit vlivy na klima, a to jak z hlediska příspěvku dopravy, resp. mitigace, tak hlediska adaptace dopravních systémů na změny již probíhající a neodvratné.	Bylo vyhodnoceno a je součástí kapitoly 6, tabulka č.6 u jednotlivých opatření např. opatření 1.3.3.6 a návrh doporučení. Snižování emisí skleníkových plynů – mitigace, je uvedena u všech opatření, kde v důsledku jejich aplikace dojde k tomuto jevu a je hodnoceno v referenčním cíli 2 jako potenciálně pozitivní jev.
7	Vyhodnotit vliv koncepce ve vztahu k obecné ochraně přírody a krajiny, zejména potenciální vlivy na krajinné prvky, ÚSES, krajinný ráz či fragmentaci krajiny a navrhnout opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci případných negativních vlivů. Posouzení koncepce požadujeme dále zaměřit na očekávané vlivy migračních bariér v území a jejich kumulace, vyhodnocení příspěvku k fragmentaci území a uplatňovaná zmírňující opatření.	Opatření dopravní politiky jsou formulována velmi obecně – dokument nedefinuje územní lokalizaci ani konkrétní projekty, které mají vést k realizaci jejich cílů. Vzhledem k povaze Dopravní politiky tak nebude její implementace spočívat v přímé podpoře realizace konkrétních projektů.

<b>Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 8.7.2020 č.j. MZP/2020/710/2725</b>		
<b>bod</b>	<b>Text připomínky</b>	<b>Způsob vypořádání v rámci dokumentace</b>
		Bylo vyhodnoceno a je součástí kapitoly 6, tabulka č.6 u jednotlivých opatření např. opatření 1.3.3.6 a návrh doporučení.
8	Vyhodnotit vliv koncepce na ZCHÚ, resp. zda realizací DP nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany soustavy ZCHÚ a navrhnout opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci potenciálních negativních vlivů na soustavu ZCHÚ. Významné dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá ZCHÚ a území lokalit soustavy Natura 2000.	Opatření dopravní politiky jsou formulována velmi obecně – dokument nedefinuje územní lokalizaci ani konkrétní projekty, které mají vést k realizaci jejích cílů. Vzhledem k povaze Dopravní politiky tak nebude její implementace spočívat v přímé podpoře realizace konkrétních projektů. Bylo vyhodnoceno a je součástí kapitoly 6, tabulka č.6 u jednotlivých opatření např. opatření 1.3.4.1 a návrh doporučení.
9	Vyhodnotit vliv koncepce na ZPF, respektive zda realizací koncepce nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany ZPF, především ve vztahu k velikosti záborů zemědělské půdy a také záborům nejkvalitnější půdy v I. a II. třídě ochrany, případně navrhnout opatření vůči těmto negativním vlivům.	Opatření dopravní politiky jsou formulována velmi obecně – dokument nedefinuje územní lokalizaci ani konkrétní projekty, které mají vést k realizaci jejích cílů. Vzhledem k povaze Dopravní politiky tak nebude její implementace spočívat v přímé podpoře realizace konkrétních projektů. Bylo vyhodnoceno a je součástí kapitoly 6, tabulka č.6 u jednotlivých opatření např. opatření 1.3.4.2 a návrh doporučení.
10	Posoudit, zda koncepce vytváří předpoklady pro opětovné využívání nerostných surovin a pro hospodárné nakládání se surovinami.	Tato problematika je posuzována v souvislosti s referenčním cílem 10. Snižovat spotřebu a racionálně využívat neobnovitelné zdroje surovin a energie
11	Vyhodnotit vliv koncepce na pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“), a to nejen z pohledu záboru PUPFL, ale i z pohledu dalšího možného negativního dopadu záměrů na lesní porosty a jednotlivé složky lesního prostředí a navrhnout opatření, která by možné negativní vlivy koncepce na les vhodnými způsoby umožnila eliminovat.	Opatření dopravní politiky jsou formulována velmi obecně – dokument nedefinuje územní lokalizaci ani konkrétní projekty, které mají vést k realizaci jejích cílů. Vzhledem k povaze Dopravní politiky tak nebude její implementace spočívat v přímé podpoře realizace konkrétních projektů.

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 8.7.2020 č.j. MZP/2020/710/2725		
bod	Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci dokumentace
		Bylo vyhodnoceno a je součástí kapitoly 6, tabulka č.6 u jednotlivých opatření např. opatření 1.3.4.3 a návrh doporučení. V tabulce č. 14 je hodnoceno u všech opatření, která jsou navrhována v rámci Dopravní politiky. Potenciálně pozitivní vliv opatřený na referenční cíl byl identifikován např. u opatření č. 1.3.1.1 a 1.3.3.1.
12	Vyhodnotit vliv koncepce na povrchové a podzemní vody, vodní režim v krajině, citlivé a zranitelné oblasti, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a ochranná pásma vodních zdrojů a navrhnout opatření k minimalizaci případných negativních vlivů. Vyhodnotit vliv DP ve vztahu k ochraně a zlepšování stavu povrchových a podzemních vod a vodních ekosystémů.	Opatření dopravní politiky jsou formulována velmi obecně – dokument nedefinuje územní lokalizaci ani konkrétní projekty, které mají vést k realizaci jejích cílů. Vzhledem k povaze Dopravní politiky tak nebude její implementace spočívat v přímé podpoře realizace konkrétních projektů. Bylo vyhodnoceno a je součástí kapitoly 6, tabulka č.6 u jednotlivých opatření např. opatření 1.3.4.4 a návrh doporučení.
13	Vyhodnotit, jakým způsobem koncepce přispívá k podpoře ekologicky šetrné dopravy, jakým způsobem jsou nastaveny limity z hlediska eliminace škodlivých dopadů na životní prostředí, přírodu a krajinu a jak jsou do výběrových kritérií pro projekty nastaveny preference přínosnosti pro ochranu přírody a krajiny.	V rámci Vyhodnocení jsou stanovena environmentální kritéria pro hodnocení projektu viz tabulka č.16 Vyhodnocení. Tato kritéria mohou posloužit uživatelům koncepce k předprojektovému vyhodnocení, zda je uvažovaný projekt v souladu s environmentálními principy udržitelného rozvoje a je tedy možné pro něj žádat o podporu z výše uvedených finančních nástrojů. V kapitole 6.11 je proveden souhrnný komentář k vyhodnocení vlivů na životní prostředí a jsou uvedena opatření, která budou potenciálně působit na životní prostředí pozitivně.

<b>Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 8.7.2020 č.j. MZP/2020/710/2725</b>		
<b>bod</b>	<b>Text připomínky</b>	<b>Způsob vypořádání v rámci dokumentace</b>
14	Ve vyhodnocení SEA zohlednit strukturu, rozsah a význam architektonického dědictví ČR, a souvislosti s kulturními hodnotami daného prostředí, specifika územních celků v návaznosti na ochranu krajiny v souladu s implementací evropské Úmluvy o ochraně kulturního a přírodního dědictví a Úmluvy o ochraně architektonického dědictví Evropy. Vyhodnotit, zda případná konkrétní opatření či investiční záměry vyplývající z koncepce jsou navržena tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění všech památkově chráněných území ležících v České republice.	Bylo vyhodnoceno a je součástí kapitoly 6, tabulka č.6 u jednotlivých opatření např. opatření 1.3.4.4 a návrh doporučení.
15	Veškeré cíle a opatření a aktivity navrhované koncepcí je nutné vyhodnotit z hlediska jejich potenciálních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Důraz by měl být kladen zejména na hodnocení „Strategického cíle 1: Udržitelná mobilita“. U některých opatření v tomto cíli lze přibližně dovodit jejich umístění. Ve vyhodnocení SEA a taktéž v posouzení vlivu koncepce na předmět ochrany nebo celistvost EVL nebo PO dle ustanovení § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny (dále jen „naturové posouzení“) se jeví jako vhodné využít informace o záměrech již obsažených v územně plánovací dokumentaci a z hodnocení na projektové úrovni podle ustanovení § 10b odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a vyhodnotit, které EVL, PO a ZCHÚ by mohly být koncepcí ovlivněny.	V opatřeních, kde bylo možné dovodit umístění konkrétních záměrů, tak bylo provedeno v tabulce č.14 doplněno. Jedná se například o opatření 1.3.4.28, 1.3.4.3, 1.3.4.2 a 1.3.4.1. Obdobně jsou hodnocena opatření v Posouzení vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, příloha č.1 Vyhodnocení.
16	V případě, že by v návrhu koncepce byly uvedeny konkrétní investiční záměry, požadujeme vyhodnotit jejich dopad na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně synergických a kumulativních vlivů, a zda a jak je zohledněn ekologický potenciál a ekologické zatížení dotčeného území a přírodní hodnoty krajiny.	Opatření dopravní politiky jsou formulována velmi obecně – dokument nedefinuje územní lokalizaci ani konkrétní projekty, které mají vést k realizaci jejich cílů. Vzhledem k povaze Dopravní politiky tak nebude její implementace spočívat v přímé podpoře realizace konkrétních projektů. Konkrétní vlivy jednotlivých záměrů na životní prostředí budou nadále posuzovány v rámci řízení podle zvláštních předpisů (především územní řízení či pořizování územně plánovací dokumentace) tak, jak to ukládá zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. V kapitole 15 je uvedena podmínka souhlasného stanoviska týkající se křížení dopravní infrastruktury a zvláště chráněných území.

<b>Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 8.7.2020 č.j. MZP/2020/710/2725</b>		
<b>bod</b>	<b>Text připomínky</b>	<b>Způsob vypořádání v rámci dokumentace</b>
17	Vyhodnotit možné vlivy přesahující hranice ČR.	Vyhodnocení možných vlivů přesahujících hranice ČR je součástí kapitoly 7 Vyhodnocení. V Posouzení vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, příloha č.1 Vyhodnocení je rovněž provedeno posouzení vlivů přesahujících hranice v tabulce č.3.
18	Požadavky stanovené v závěru zjišťovacího řízení a všechna vyjádření, která MŽP obdrželo v průběhu zjišťovacího řízení, je nezbytné ve vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví náležitě vypořádat a akceptovaná vyjádření zpracovat do návrhu koncepce a vyhodnocení SEA.	Bylo vypořádáno.

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
1	25.6.2020	08250/SOPK/20	AOPK	<p>Výstavba dopravních staveb</p> <p>Výstavba či rekonstrukce pozemních komunikací všech kategorií a železničních tratí představuje z hlediska přírody a krajiny významný zásah do dotčeného území. Agentura doporučuje zhodnocení konkrétních liniových staveb sítě TEN-T, které budou v dokumentu uvedeny a budou v rámci koncepce podpořeny. U těchto staveb s předpokládaným územním průmětem je možné identifikovat dotčená chráněná území a vyhodnotit míru závažnosti vlivů.</p> <p>Obdobně i pro další konkrétní dopravní stavby silnic a dálnic celostátního významu.</p> <p>V případě železnice doporučuje Agentura identifikovat úseky s plánovanými významnými přeložkami tratí a výstavbami železničních tunelů a zhodnotit vlivy vyplývající ze změny trasování. U železničních tahů lze předpokládat, že rozsah modernizace je poměrně dobře zmapován a odhad potenciálních vlivů na životní prostředí lze provést na větší úrovni detailu (nutnost přeložek, zkapacitnění bez nutnosti měnit trasování, rozšíření železničních uzlů, výstavba mostů, sanace skalních stěn apod.).</p> <p>Jako problematická se jeví vodní doprava, kdy opatření vedoucí ke splavnění některých toků jsou v zásadním střetu s územími Natura 2000 a tedy přímo ohrožují předměty ochrany. V těchto případech Agentura nadále požaduje vyjmout dotčená území z lokalit určených ke splavnění.</p> <p>Dále Agentura doporučuje identifikovat, zda některá z opatření směřují k naplnění potřeby vytvořit budoucí logistická centra (VLC) pro podporu kombinované a multimodální dopravy a logistiky, tj. zda se dá v budoucnu předpokládat další rozvoj propojením s jinými druhy dopravy.</p>	<p>V kontextu hodnocení vlivů na životní prostředí je třeba uvést, že opatření dopravní politiky jsou formulována velmi obecně – dokument nedefinuje územní lokalizaci ani konkrétní projekty, které mají vést k realizaci jejích cílů. Vzhledem k povaze Dopravní politiky tak nebude její implementace spočívat v přímé podpoře realizace konkrétních projektů. Konkrétní vlivy jednotlivých záměrů na životní prostředí budou nadále posuzovány v rámci řízení podle zvláštních předpisů (především územní řízení či pořizování územně plánovací dokumentace) tak, jak to ukládá zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. V kapitole 15 je uvedena podmínka souhlasného stanoviska týkající se křížení dopravní infrastruktury a zvláště chráněných území.</p> <p>Z Naturového posouzení, které je součástí přílohy č. 1 Vyhodnocení a jeho závěrů vyplývá, že celá řada opatření navržených v koncepci je spíše organizačního charakteru, příp. situována mimo lokality soustavy Natura 2000 a na předměty ochrany EVL a PO a jejich celistvost nebudou mít na EVL. Ve 24 opatřeních bylo konstatováno riziko mírného negativního vlivu. Ve třech případech nebylo možné vliv vyhodnotit, neboť se jednalo o velice obecná opatření. Posuzovaná koncepce nemá významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000. K problematice zlepšování plavebních podmínek na vodních tocích je uvedeno: <i>Mírně negativní ovlivnění s sebou přináší zejména budování nových tras silničních a železničních spojení, realizace mimoúrovňových železničních křížení, přeložky železnic a další činnosti spojené s jejich modernizací (sanace skalních svahů, zdvoukolejnění, napřímení poloměrů oblouků apod.) a zlepšování plavebních podmínek na vodních tocích. Velmi často lze na úrovni konkrétních záměrů najít vhodná zmírňující opatření. Při jejich vyhodnocení čerpala autorka ze zkušenosti s hodnocením konkrétních záměrů, které z koncepce dopravní politiky vycházejí.</i></p>
				<p>Migrační prostupnost a fragmentace krajiny</p> <p>Realizací komunikací dochází k fragmentaci krajiny, což je problematické pro významnou část živočichů, pro které komunikace představují migrační bariéru. Typicky se jedná např. o obojživelníky či drobné i větší savce. V souvislosti s budováním infrastruktury upozorníme na biotopy zvláště chráněných druhů velkých savců, které jsou součástí územně analytických podkladů (jev ÚAP 36b). Nezanedbatelný je rovněž možný vliv na územní systém ekologické stability (ÚSES), který představuje propojení významných a důležitých biotopů. V neposlední řadě dochází budováním komunikací ke snížení prostupnosti území pro člověka.</p> <p>Při modernizaci a budování nové dopravní infrastruktury na všech úrovních je nutné zachovat a podpořit migrační prostupnost krajiny snížením bariérového efektu při výstavbě, např. vhodnými migračními objekty na vhodných místech (uzpůsobení mostních konstrukcí, dostatečně široké přechody nad komunikací, umělé prostupy pod komunikací apod.). Tato problematika se úzce dotýká také již provozovaných významných komunikací, kde je podpoření migrační propustnosti rovněž žádoucí, jak z hlediska ochrany přírody, tak bezpečnosti (střet vozidla se zvěří). Funkčnost ÚSES by měla být zachována. Posouzení koncepce by se proto mělo zaměřit na očekávané vlivy bariér v území a jejich kumulace, vyhodnocení příspěvku k fragmentaci území a uplatňovaná zmírňující opatření. Agentura uvítá doplnění limitů území a parametrů podporovaných záměrů z hlediska zachování migrační prostupnosti území.</p> <p>Vliv na výskyt živočichů, rostlin a stanoviště</p> <p>Jako problematické se jeví už samotné realizační práce, které mohou negativně ovlivnit útočiště některých druhů živočichů, ať již přímým poškozením (skrývka zeminy, kácení doupných a hnízdních dřevin, poškození tokaniště apod.) či nepřímo, např. hlukem stavebních strojů. Pozemní komunikace představují pro některé druhy živočichů významnou bariéru (viz výše) a provoz na nich přináší významné riziko</p>	<p>Je akceptováno. V kapitole 15 jsou uvedeny podmínky souhlasného stanoviska týkající se zajištění migrační propustnosti území a zpracování biologického hodnocení dle §67 zákona č.114/1192 sb., realizace výsadeb doprovodné zeleně, dopravy v citlivých oblastech, vlivu na krajinný ráz, vlivu na hydrologický režim, vlivu na geologii.</p> <p>V Návrhu dopravní politiky je řešena problematika terminálů multimodální dopravy viz níže uvedený text:</p> <p>Opatření pro infrastrukturu terminálů multimodální dopravy</p> <p>Terminály multimodální dopravy v osobní i nákladní dopravě jsou nedílnou součástí dopravní infrastruktury a je pro ně definována samostatná vrstva v síti TEN-T.</p> <p>Podpořit vznik veřejných terminálů s případnou návazností na logistická centra v lokalitách stanovených pro síť TEN-T, jakož i v dalších lokalitách, kde je to ekonomicky odůvodnitelné. Terminály s veřejným přístupem si nesmí vzájemně konkurovat (uplatnění regionálního principu), konkurence musí probíhat mezi poskytovateli služeb, a to formou přímé soutěže na trhu nebo soutěží o trh.</p> <p>Podpořit vybavení terminálů KD progresivními technologiemi překládky s cílem napojit ČR na pravidelnou síť linek KD v Evropě.</p> <p>Umožnit financování terminálů multimodální nákladní dopravy s možným vlastnictvím manažera infrastruktury.</p> <p>Podpořit kraje a obce při výstavbě multimodálních terminálů pro osobní dopravu včetně jejich vybavení informačními a odbavovacími systémy.</p> <p>Na vysokorychlostních železnicích uvažovat nejen s rychlou dopravou osob, ale i s rychlou dopravou věcí (balíčky, EU palety, atd.) ve smyslu systému Euro Carex. K tomuto účelu řešit multimodální terminály na vysokorychlostních tratích nejen pro účely přepravy osob, ale i pro účely přepravy věcí (logistický řetězec).</p> <p>Problematika vlivů dopravní infrastruktury na složky životního prostředí je v řešena ve specifickém cíli 1.3.3 Další vlivy na životní prostředí.</p>



Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>střetu. Dochází rovněž ke znečištění ovzduší, světelnému znečištění, zvýšení hlukové zátěže a vibrací v dotčeném území. Poškozeny mohou být rovněž cenná rostlinná stanoviště, a to nejen jejich přímou likvidací, ale i například zásahem do vodního režimu. Pro zajištění průjezdnosti pozemních komunikací v zimních měsících jsou používány posypové materiály, z nichž zejména ty chemické mohou negativně ovlivnit okolní prostředí. Dopravní cesty mohou rovněž představovat jeden ze způsobů šíření nepůvodních a invazních organismů, zejména rostlinných druhů.</p> <p>Zásahy do přírodních stanovišť je třeba minimalizovat na nezbytně nutné. V případě, že nelze určitý zásah vyloučit, je důležité zajistit náhradní opatření s cílem zlepšení stavu přírodního prostředí navazujícího na danou komunikaci.</p> <p>Doprovodná zeleň</p> <p>Z pohledu ochrany přírody a krajiny je zásadní obnova či vytváření funkčních vegetačních pruhů doprovodné zeleně kolem dopravních komunikací (vč. cyklostezek a turistických cest) mimo les. Pruhy by měly mít dostatečnou šířku, aby umožňovaly výsadby a dopěstování stromové zeleně a nedocházelo k jejímu následnému poškození při údržbě silničních příkopů a při obhospodařování sousedících zemědělských pozemků, tzn. 5 - 10 m, dle typu komunikace a podmínek lokality. Důležité je rovněž zajištění odborné údržby stávající funkční zeleně kolem komunikací, aby se zabránilo poškození funkčních stromů neodborným ořezem.</p> <p>Doprava v citlivých oblastech</p> <p>Citlivými oblastmi jsou podle koncepce myšleny oblasti s nižší hustotou osídlení, které mají vysokou ekologickou hodnotu a plní funkci jádrových území z hlediska ekologické stability území, a zároveň jsou silně atraktivní pro cestovní ruch, který v určitých obdobích generuje silné dopravní intenzity, zejména IAD, což je hrozbou pro ekologickou i krajinářskou hodnotu těchto oblastí. Mezi navržená opatření patří hledání alternativních způsobů řešení rekreační dopravy v ekologicky citlivých oblastech. Předložená koncepce ovšem nepřipouští, jako další možnou variantu, kompletní omezování dopravy v ekologicky citlivých oblastech, což se v určitých situacích může stát jediným řešením přetížení některých lokalit.</p> <p>Vliv na krajinný ráz</p> <p>Dopravní stavby mohou vedle přírody negativně ovlivnit rovněž krajinu, např. nevhodným situováním či svým vzhledem (mostní konstrukce, doprovodné budovy apod.). Může rovněž docházet k indukci další výstavby, což významně ovlivňuje urbanizaci volné krajiny. Charakter stávající krajiny by měl být respektován a komunikace by měly být vedeny tak, aby nenarušovaly cenné pohledově exponované partie v území. Jednou z priorit výstavby komunikací by mělo být jejich začlenění do krajiny, např. pomocí zeleně (stromořadí, pásy zeleně, zelené stěny apod.) či uplatněním kulturních dominant s důrazem na zachování harmonických vztahů v krajině.</p> <p>Vliv na hydrologický režim</p> <p>Realizace dopravních staveb může mít významný vliv na hydrologický režim v dotčeném území. Výstavbou v údolních nivách a podmáčených územích může dojít k zásahu do vodního režimu či dokonce přímo k odvodnění. Vodní režim může ovlivnit rovněž úprava koryt a břehů toků nebo údolních niv a to i např. v souvislosti s výstavbou mostních konstrukcí. Výstavba rozlehlejších dopravních staveb (např. parkovišť) může ovlivnit retenční schopnost krajiny. Toky mohou být znečištěny srážkovými vodami odváděnými z těles komunikací, které mohou obsahovat uniklé pohonné hmoty či posypové materiály používané v rámci zimní údržby.</p>	

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>Vliv na geologii</p> <p>V těsné blízkosti dopravních staveb lze očekávat zásahy do horninového prostředí (stabilizace skalních stěn a skalních útvarů). Agentura doporučuje zohlednit územní průmět s rizikovými oblastmi sesuvných území. V koncepci jsou pouze okrajově zmíněny surovinové zdroje potřebné pro výstavbu dopravních staveb, není tedy zřejmé, odkud budou používané stavební materiály pocházet. Těžba nerostných surovin významně ovlivňuje prostředí v dané lokalitě a to jak přírodu, tak krajinný ráz.</p> <p>Ekologicky šetrná doprava</p> <p>Agentura doporučuje vyhodnotit, jakým způsobem koncepce přispívá k podpoře ekologicky šetrné dopravy, jakým způsobem jsou nastaveny limity z hlediska eliminace škodlivých dopadů na životní prostředí, přírodu a krajinu a jak jsou do výběrových kritérií pro projekty nastaveny preference přínosnosti pro ochranu přírody a krajiny. V případě stanovení dopadů elektromobility na životní prostředí Agentura doporučuje zaměřit se zejména na provedení rozvahy efektivity a energetické náročnosti výroby (fosilní a jaderná paliva), dopravy (vedení) a měnění (transformace, usměrňování) elektrické energie pro potřeby osobních elektromobilů včetně analýzy ztrát energie, zvážit budoucí odstraňování nebezpečných odpadů (zejména akumulátorů) atd. V souvislosti s možným využitím obnovitelných zdrojů energie (solární a větrné parky) a novými prvky přenosových soustav lze předpokládat možný negativní vliv na předměty ochrany ve zvláště chráněných územích a územích soustavy Natura 2000, v případě, že by do nich či v jejich těsné blízkosti byly situovány. Komplexní pohled na elektromobilitu by měl zahrnovat rovněž energetický audit od výroby elektřiny až po dobíjení akumulátorů a rovněž bilanci spotřebovaných paliv a emitovaných polutantů a odpadů, a to v porovnání s vozidly na klasická paliva. Akumulátory používané v současně vyráběných elektromobilech a další komponenty těchto dopravních prostředků jsou nejen náročné na obtížně získatelné suroviny, ale po dosloužení jsou nebezpečným odpadem. Elektromobily jsou z hlediska dopadů na životní prostředí rovněž vysoce rizikové v případě havárie.</p> <p>Dopady na konkrétní území</p> <p>Přestože je koncepce značně obecná, jsou v ní uvedeny některé konkrétní lokality, které budou realizací záměrů dotčeny. Agentura upozorňuje zejména na níže uvedené lokality, u kterých může dojít k negativnímu ovlivnění dopravními stavbami.</p> <p>Realizací průplavního spojení Dunaj – Odra by došlo k významnému ovlivnění PO CZ0811020 - Poodří a EVL CZ0814092 - Poodří způsobenému změnou vodního režimu, zábohem území, přímou destrukcí biotopů rostlin a živočichů, fragmentací krajiny, vážným narušením režimu podzemních vod, změnou přirozeného záplavového režimu či šířením invazních druhů živočichů a rostlin. Lze konstatovat, že realizace průplavního spojení Dunaj – Odra uvedeného v koncepci by měla významný negativní dopad prakticky na všechny druhy PO Poodří a jejich biotopy a na druhy a přírodní stanoviště EVL Poodří.</p> <p>Opatření pro infrastrukturu vnitrozemských vodních cest mohou na řece Labi významně ovlivnit EVL CZ0424111 – Labské údolí a EVL CZ0424141 - Porta Bohemica, které jsou vymezeny na řece Labi a předměty ochrany přímo vázané na vodní prostředí a dále rovněž EVL CZ0537011 - Louky u Přelouče.</p> <p>Na Moravě se jedná o EVL CZ0714073 – Litovelské Pomoraví, EVL CZ0624119 - Soutok – Podluží a EVL CZ0714085 - Morava - Chropýňský luh, která je ve střetu zájmů se záměrem prodloužení Bařova kanálu do Olomouckého kraje.</p> <p>Realizací dalších dopravních záměrů bude ovlivněna CHKO České středohoří, kde se jedná především o EVL CZ0424037 - Lovoš a EVL CZ0420416 - Milešovka, kde je již v</p>	

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>současné době vysoká koncentrace dopravních cest (hlavní tah Praha – Ústí nad Labem – Děčín – Berlín, tj. silnice I/8, dálnice D 805, železnice Praha – Berlín) a předpokládá se výstavba dalších (VRT Praha – Berlín, přeložka silnice I/13 Libouchec – Děčín apod.), dále EVL CZ0513505 - Dolní Ploučnice, která je koridorového charakteru se souběhem dopravní infrastruktury (např. plánovaná přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice) a územně rozsáhlá EVL CZ0424141 - Porta Bohemica, která může být potenciálně dotčena modernizací železničních tras Ústí nad Labem – Most – Chomutov a Děčín – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno.</p> <p>Agentura dále doporučuje zohlednit, že trasování připravované dálnice D6, která je v síti TEN-T (viz Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje), vede po hraně PO CZ0411002 - Doupovské hory a v úseku procházejícím skrze CHKO Slavkovský les je pak v těsném kontaktu s EVL CZ0413188 - Olšová vrata s předmětem ochrany sysel obecný, který je řazen mezi kriticky ohrožené druhy a tato lokalita je jednou z lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem (jev ÚAP 36). Částečný průnik D6 je předpokládán rovněž do území EVL CZ0424125 - Doupovské hory. Vzhledem k průchodu plánované D6 územím CHKO Slavkovský les Agentura považuje za vhodné uchovat trasu připravované D6 v přibližném trasování současné silnice I/6, která vymezuje hranici PO Doupovské hory. Na hlavní železniční síti TEN-T v úseku Cheb - Plzeň tvoří část této trati hranici CHKO Slavkovský les. Agentura nepředpokládá, že by záměry vycházející z koncepce měly negativní dopad na CHKO Slavkovský les a jeho předměty ochrany, přesto je vhodné se zaměřit na hodnocení i v tomto rozsahu (případné vlivy a dopady na CHKO a jeho předměty ochrany).</p> <p>Na hlavní železniční síti TEN-T v úseku Chomutov – Cheb Agentura považuje za hodné zaměřit se především na možný vliv modernizace této trati na EVL CZ0424125 - Doupovské hory a PO CZ0411002 Doupovské hory a dále pak na EVL CZ0410020 - Ramena Ohře, EVL CZ0423203 - Černovice a EVL CZ0423213 - Chomutov – zoopark. Dále Agentura považuje za důležité provést hodnocení vlivu plánované výstavby a modernizace evropské silnice E442, konkrétně v úseku Damice – Perštejn, kde prochází kaňonem Ohře mezi Doupovskými a Krušnými horami. Tento záměr sice není v koncepci konkrétně zmiňován, nicméně lze předpokládat, že na základě jejich priorit bude podporován.</p> <p>Agentura považuje za vhodné zaměřit se na místa průchodu skrze EVL CZ0424125 - Doupovské hory a PO CZ0411002 Doupovské hory, maloplošná zvláště chráněná území a území smluvně chráněná dle zákona, které se zde vyskytují a na jejich předměty ochrany.</p> <p>Dále je zde důležité zohlednit vliv na krajinný ráz, neboť kvůli složité morfologii a geologickým podmínkám lze předpokládat řadu technických opatření (estakády, mosty, násypy apod.).</p> <p>V neposlední řadě se jedná o území s mimořádnými krajinařskými a přírodovědeckými hodnotami, které je zároveň nadregionálním biokoridorem.</p> <p>V Jihočeském kraji se zvyšování parametrů železnice může ovlivnit NPR Vyšenské kopce, kde jsou předmětem ochrany společenstva chráněná v rámci EVL CZ0314124 - Blanský les.</p> <p>Obdobná situace nastává u jedné z variant obchvatu města Český Krumlov, kde dochází rovněž ke střetu s NPR Vyšenské kopce.</p> <p>Varianty (alternativy) dosažení cílů koncepce</p> <p>Agentura doporučuje zhodnotit potřebu výstavby nových liniových staveb z několika možných pohledů. Jedná se zejména o:</p>	

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>- přednostní využívání stávajících komunikací, po jejich nezbytném zkapacitnění či úpravách trasování;</p> <p>- porovnání různých druhů dopravy z hlediska možného dosažení cílů koncepce s preferencí nejmenšího negativního vlivu na životní prostředí a minimalizace záboru ve volné krajině (v koncepci zcela chybí podpora propojení železniční a silniční dopravy, (zřizování terminálů pro osobní a nákladní autovlaky a pro překládku zboží z dálkové železniční na místní silniční dopravu), přičemž pro dálkovou dopravu je efektivnější a z hlediska životního prostředí šetrnější využívat železnici.);</p> <p>- možné zahrnutí dalšího strategického cíle založeného čistě na podpoře projektů snižujících negativní vlivy dopravy a dopravních staveb na životní prostředí, přírodu a krajinu, se zvláštním zřetelem na oblasti s význačnými přírodními a krajinářskými hodnotami (ochrana přírodních hodnot vyplývá mimo jiné z Politiky územního rozvoje, která je důležitým strategickým dokumentem rozvoje ČR).</p> <p>Agentura požaduje významné dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření.</p> <p>V souvislosti s budováním infrastruktury Agentura zároveň upozorňuje, že musí být mimo jiné zohledněny informace, které jsou Agenturou poskytovány jako územně analytický podklad (ÚAP) dle vyhlášky 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění a to lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem jako jev č. 36 (podklad rozšířen v lednu 2020) a biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců jako jev 36b (podklad poskytován nově od ledna 2020).</p> <p>Předkládaná koncepce stanovuje cíle a postupy převážně v obecné rovině a až na výjimky neobsahuje konkrétní řešení problematiky v dané oblasti. Proto Agentura vzhledem k povaze koncepce upozorňuje na nutnost podrobit zjišťovacímu řízení všechny navazující záměry, které mohou mít potenciálně významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany, nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí nebo naplní charakteristiky a limity stanovené zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí. Před zahájením realizace jednotlivých opatření je nezbytné postupovat dle ZOPK (závazné stanovisko k některým činnostem ve zvláště chráněných územích dle § 44, závazné stanovisko k zásahu do VKP dle § 4, udělení výjimek z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle § 56, stanovisko dle § 45i, využití institutu biologického hodnocení dle § 67, posouzení vlivu na krajinný ráz dle § 12 apod.).</p>	
2	24.6.2020	ČIŽP/OTOIP/2020/1870	ČIŽP	<p><b>Vyjádření Oddělení ochrany přírody (OOP ČIŽP)</b></p> <p>Jak je uvedeno, vzhledem k námětu koncepce je z pohledu ochrany přírody nezbytné zohlednit zejména ztrátu či fragmentaci biotopů či obecně krajiny a její průchodnost resp. migrační propustnost. V tomto kontextu je třeba v rámci naplnění specifického cíle 1.3.3. nutno průběžně vyhodnocovat a zohledňovat poznatky, které se týkají efektivity již realizovaných kompenzačních opatření při výstavbě či úpravách dopravní infrastruktury.</p> <p>Systematické sledování stavu ovlivněných či nově vzniklých stanovišť a použitých technologií z pohledu biologické rozmanitosti nebo využití budovaných migračních koridorů doposud neprobíhá, přestože je více než žádoucí i z pohledu účelnosti vynaložených prostředků. Ve stejném duchu by měla koncepce instruovat k posuzování vlivu jednotlivých záměrů, při jejichž plánování a realizaci by přednostně měla být uplatňována řešení a technologie, které by dle aktuálních poznatků co</p>	<p>Návrh monitorovacích ukazatelů (indikátorů) je součástí kapitoly 9 Vyhodnocení a zohledňuje fragmentaci krajiny.</p> <p>Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je zahrnuto do hodnocení vlivu a charakteru vlivu. Zjištěné kumulace resp. synergismus byly v hodnotících tabulkách označeny indexy K a S. Kumulativní a synergické vlivy jsou v případech, kde je to relevantní komentovány jednak v komentářích u jednotlivých sledovaných referenčních cílů, jednak v souhrnných komentářích pod hodnotícími tabulkami.</p> <p>Konkrétní vlivy jednotlivých záměrů na životní prostředí budou nadále posuzovány v rámci řízení podle zvláštních předpisů (především územní řízení či pořizování územně plánovací dokumentace) tak, jak to ukládá zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Požadavek na hodnocení vlivu používaných technologií na populace volně žijících živočichů je součástí souhrnu opatření pro případné využití v rámci navazujících koncepcí.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>nejefektivněji kompenzovaly ztráty biologické rozmanitosti či celistvosti. V současnosti převažující (zaběhnuté) přístupy spočívají v realizaci (mnohdy i velmi nákladných) kompenzačních opatření (typicky náhradních výsadeb při budování silniční infrastruktury), která se přitom z hlediska kompenzace škodlivých vlivů stavby a podpory biologické rozmanitosti nezřídka jeví jako kontraproduktivní, přestože existují efektivnější a finančně méně náročná řešení. Z tohoto pohledu by se alokované finanční prostředky daly už ve fázi plánování (ve spolupráci s příslušnými orgány ochrany přírody a s využitím odborných poznatků) směřovat efektivněji, například do šetrnějších technologií, tvorby náhradních biotopů, cíleného managementu s přednostním využitím přirozené renaturace ovlivněných ploch, do tvorby bezúdržbových nebo téměř bezúdržbových vegetačních pokryvů apod.</p> <p>Jak je u příslušného specifického cíle uvedeno, koncepčně by měla být zohledněna fragmentace stanovišť a biotopů nejen napříč různými zdroji fragmentace, ale i napříč různými skupinami (včetně „studenokrevných“ nebo bezobratlých) živočichů, v odůvodněných případech i rostlin. Mnohé z vlivů by přitom bylo možno nepříliš složitě kompenzovat, zejména prostřednictvím zmiňované tvorby náhradních biotopů nebo cíleného využívání přirozené renaturace, tam kde lze tento postup považovat za proveditelný a na základě odborných podkladů i žádoucí.</p> <p>V kapitole B7 jsou u jednotlivých strategických cílů uvedeny vstupy z oblasti přírodních zdrojů, mezi kterými je uvedena též „biologická rozmanitost, přírodní stanoviště“. Vzhledem k povaze strategie a zejména pak stavu přírodního prostředí v ČR by bylo žádoucí zohlednit, že významná část biologické rozmanitosti je v současnosti vázána nejen na přírodní a přírodě blízká stanoviště, ale i lokality více či méně přetvořené či zcela umělé. Ve strategických materiálech (za účelem posuzování vlivů a rovněž stanovení případných kompenzačních opatření) by bylo vhodnější uvažovat v intencích zdroje, který by se dal nazvat „krajina a biologická rozmanitost s vazbou na přírodní, přírodě blízká i přetvořená stanoviště“. Stávající přístup obvykle (bez ohledu na skutečnou hodnotu) protěžuje stanoviště tradičně vnímaná jako přírodní (lesy, louky, vodní prostředí), zatímco sekundární (zpravidla esteticky nepříliš uspokojivě vnímané) biotopy jsou neprávem opomíjeny, přestože jsou v kulturní krajině nositelem valné části biologické rozmanitosti.</p> <p>Údaje o dotčeném území (kapitola C) jsou tradičně velmi stručné a obsahují především „povinný“ výčet jednotlivých složek životního prostředí, včetně obecně či zvláště chráněných částí přírody. Způsob, jakým způsobem tyto složky přispívají k existenci přírodních stanovišť a biologické rozmanitosti, je řešen spíše v náznacích. Více se tématu dotýkají informace v kapitole C.4 (stávající problémy ŽP v dotčeném území) a kapitole D (předpokládané vlivy koncepce na ŽP). Zde koncepce uvádí poměrně reprezentativní přehled vlivů koncepce i jednotlivých typů dopravy. Kromě zmiňovaných dopadů dále doporučujeme zaměřit se na hodnocení vlivu používaných technologií na populace volně žijících živočichů, z nichž některé se mohou stát faktickou či ekologickou pastí pro některé druhy. Z poslední doby jsou například zdokumentovány případy uvíznutých plazů v některých typech tkanin používaných na zpevnění svahů (v daném případě železničního náspu), a bylo by žádoucí systematicky eliminovat i tyto typy ohrožení.</p> <p>V neposlední řadě je v rámci posuzování koncepce (které považujeme za žádoucí) nutno uvažovat kumulaci vlivů s jinými koncepcemi nebo záměry, zejména takových, která jsou podobně jako v tomto případě spojena s plošnou nebo liniovou výstavbou a dá se u nich předpokládat vliv na biologickou rozmanitost, přírodní stanoviště, fragmentaci krajiny či omezení migrační propustnosti.</p>	

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
Číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
3	25.6.2020	JMK 88824/2020	KÚ Jihomoravského kraje	<p>OŽP jako dotčený orgán ochrany přírody příslušný dle ust. § 77a výše uvedeného zákona vydal ke koncepci „Dopravní politika České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050“ stanovisko č. j. JMK 62123/2020 ze dne 04.05.2020, ve kterém vyloučil ve své územní kompetenci významný negativní vliv této koncepce na území soustavy Natura 2000. Je však nutné samostatně posuzovat každý záměr z této koncepce vycházející nebo na jejím základě realizovaný.</p> <p>Současně orgán ochrany přírody konstatuje, že mu nejsou známy žádné další zájmy ochrany přírody a krajiny, které by mohly být dotčeny touto koncepcí a k jejichž uplatnění je příslušný zdejší krajský úřad.</p> <p>Z hlediska zájmů chráněných zákonem o ochraně ovzduší a jeho prováděcími právními předpisy je uvedená koncepce v souladu s obecně deklarovaným plánem obecného snižování emisí znečišťujících látek do vnějšího ovzduší. Platný plán zlepšování kvality ovzduší zóny Jihovýchod CZ06Z i aglomerace Brno CZ06A obsahuje jako jedno ze stěžejních opatření dobudování páteřní silniční i železniční sítě, které bude mít synergický pozitivní vliv na kvalitu ovzduší v Jihomoravském kraji, a to zejména v oblastech, které jsou z důvodu dopravních kongescí zbytečně vystaveny zbytným emisím z důvodu neplynulých stavů zejména silniční dopravy. Stejně tak je v Jihomoravském kraji železnice páteří integrovaného dopravního systému, který má významný potenciál v další náhradě individuální automobilové dopravy, a to za podmínky zrychlení tohoto systému a současně zkvalitnění kultury cestování a nabízených služeb.</p> <p>Možná rizika jednotlivých stavebních záměrů budou posouzena v rámci projektových EIA, a proto nepožadujeme koncepci „Operační program Doprava pro období 2021–2027“ dále posuzovat.</p> <p>Krajský úřad Jihomoravského kraje nemá k předloženému oznámení koncepce zásadní připomínky a neuplatňuje žádné specifické požadavky na zpracování SEA vyhodnocení, které bude zpracováno dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů</p>	Bez komentáře.
4	16.6.2020	KUKHK– 17630/ZP/2 020	KÚ Královéhradeckého kraje	Ke koncepci nejsou uvedeny připomínky.	Bez komentáře.
5	24.6.2020	KULK 41703/2020 OŽPZ 712/2020	KÚ Libereckého kraje	<p>V zájmu podpory dosažení výše citovaného hlavního cíle koncepce, stejně jako snížení jejích potenciálních negativních dopadů, navrhuje OŽPZ zapracování níže uvedených připomínek do návrhu koncepce.</p> <p>Strategický cíl: 1 Udržitelná mobilita Specifický cíl: 1.1 Ovlivňování mobility</p> <p>Dokument oznámení na str. 13 uvádí: „Na druhou stranu doprava vždy bude spojena s negativním vlivem na veřejné zdraví, životní prostředí i globální ovlivňování klimatu a dalších fyzikálně-chemických charakteristik globálního významu. Z tohoto pohledu je důležité tyto vlivy minimalizovat, a zároveň optimalizovat potřeby po mobilitě (neplýtvat dopravou).“.</p> <p>OŽPZ vnímá výše uvedenou myšlenku a z ní vyplývající zásadu jako jedno z hlavních kritérií strategického posuzování plánů a záměrů v oblasti dopravy a dopravní infrastruktury a je toho názoru, že zásada „neplýtvat dopravou“ by měla být ctěna při formulaci všech cílů koncepce a z nich vycházejících aktivit.</p> <p>Příkladem za všechny, kdy je tato zásada přehlížena ve jménu nepříliš významného snížení emisí CO<sub>2</sub> a prašnosti, je stavba velkorysých asfaltových cyklostezek ve volné krajině a asfaltových polních cest.</p>	<p>V rámci specifického cíle 1.2.2 Nákladní doprava jsou navržena opatření pro podporu železniční nákladní dopravy a terminálů kombinované dopravy. Formulace textu k Vnitrozemské vodní dopravě byla upravena a aktuální text je:</p> <p>Vnitrozemská vodní doprava v případě nákladní dopravy rovněž může významně přispět k energetickým úsporám, jakož i ke snižování vlivů nákladní dopravy na životní prostředí. Výkony vodní nákladní dopravy jsou velmi nízké, což je způsobeno nespolehlivostí labské vodní cesty pod Ústím n/L a nedokončením splavnosti do Pardubic (součást sítě TEN-T). Vodní doprava je přitom jen velmi obtížně nahraditelná v případě nadrozměrných přeprav, což je pro Česko, jakožto průmyslově rozvinutý stát, velmi důležité.</p> <p>V Rezortní metodice pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb je zohledněn výpočet externalit.</p> <p>Souvislost se strategickým dokumentem Svobodného státu Sasko „Mobilita pro Sasko – Zemský plán dopravy 2030“ byla prověřena a ohodnocena jako slabý nebo nepřímý vztah, viz kapitola 1.5 Vyhodnocení.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací	Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace	
			<p>Specifický cíl: 1.1.2 Ovlivňování mobility v nákladní dopravě</p> <p>Dle dokumentu oznámení je „Specifickým problémem snižování dopravních výkonů při zásobování měst a domácností. Problematikou se budou zabývat plány městské logistiky, které jsou součástí plánů udržitelné městské mobility.“</p> <p>OŽPZ je toho názoru, že významných změn lze dosáhnout především přesunem co největšího podílu nákladu ze silniční dopravy na železniční, což však nelze realizovat na úrovni detailního zásobování v rámci jednotlivých měst, kde je doprava po silnici nevyhnutelná.</p> <p>Ze zkušeností některých producentů vyplývá jako zásadní znevýhodňující faktor železniční nákladní dopravy její značně omezená časová adaptabilita potřebám zákazníků (a to i v případě časového plánu výroby s horizontem několika měsíců až více než jednoho roku). Zvýšení pružnosti ve fungování poskytovatele železniční nákladní dopravy by tak mohlo významně posílit ochotu k jejímu využívání a snížit zatížení české silniční sítě kamionovou dopravou a tím i její negativní dopady, včetně nároků na výstavbu odpovídající infrastruktury a zahušťování dopravní sítě.</p> <p>OŽPZ proto považuje za důležité zaměřit se v rámci cílů 1.1.2 a 1.2.2 zejména na zvyšování podílu železniční nákladní dopravy, a to např. znevýhodněním dálkové kamionové dopravy zboží, které nepodléhá rychlé zkáze, při současné podpoře dopravy po železnici a rozvoji infrastruktury a služeb nezbytných pro železniční a kombinovanou přepravu (včetně opatření uvedených pod specifickým cílem 1.2.2 – Nákladní doprava).</p> <p>Specifický cíl: 1.2.4 Internalizace externalit v dopravě</p> <p>Dokument k tomuto cíli uvádí, že: „Mezi navržená opatření patří postupně internalizovat externí náklady v souvislosti s celoevropským vývojem.“ V textu je však odkazováno pouze na dva druhy daní cílených na majitele vozidel, které mají motivovat ke koupi environmentálně šetrnějších modelů.</p> <p>OŽPZ vítá snahu o zohlednění dopadů dopravy na ovzduší a klima a spotřeby přírodních zdrojů v souvislosti s dopravou, upozorňuje však, že oznámením nastíněné možnosti internalizace externalit se omezují pouze na jednu množinu negativních vlivů dopravy (přímé emise). Pomíjejí přitom další významnou množinu, jíž jsou dopady na biotopy, zemědělský půdní fond a ekologické funkce krajiny, včetně funkcí hydrologických a klimatických (zahrnují i emise skleníkových plynů přeměnou přírodního povrchu).</p> <p>Tento přístup zároveň soustředí zodpovědnost za environmentální dopady dopravy na koncové uživatele a přehlíží zodpovědnost státu za strategické rozhodování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury a koncipování systémových opatření.</p> <p>OŽPZ považuje za nutné zahrnout mezi zohledněné externality též dopady dopravních staveb a provozu na nich na biotopy (potažmo i organismy), včetně znečišťování vodních a terestrických biotopů splachy z vozovek, zemědělský půdní fond a ekologické funkce krajiny (včetně funkcí hydrologických a klimatických), včetně dopadů na ekosystémové služby poskytované dotčenými složkami životního prostředí. Princip zohlednění těchto externalit je třeba začlenit především do posuzování alternativních a variantních řešení, návrhu systémových opatření (např. regulace dopravy ve městech spojená s podporou MHD, podpora železniční nákladní dopravy) a strategického hodnocení efektivity vynaložených prostředků na různé druhy investic (např. silniční vs. železniční spojení). Jedním z vhodných prostředí začlenění těchto kritérií je např. tzv. Transport Impact Assessment, uváděný dokumentem oznámení (viz níže).</p>	<p>Problematika související s vlivy na klima a dopravou je ve Vyhodnocení komentována a je navržena podmínka stanoviska č. 13 k doplňování adaptačních opatření jako součásti dopravní infrastruktury.</p> <p>Zpracovatel vyhodnocení SEA souhlasí s názorem OŽPZ na zpracování metodiky upravující kompetence a postup správních orgánů v oblasti hospodaření se srážkovými vodami na stavbách.</p> <p>V aktuálním znění dopravní politiky předané MD není specifický cíl: 2.1 Propojení sektorového a územního plánování, TA uveden.</p> <p>Vliv stavební činnosti, která bude spojena s výstavbou dopravní infrastruktury bude předmětem hodnocení záměrů vyplývajících z koncepčního dokumentu a bude předmětem posouzení dle Dílu 2 zákona č.100/2001 Sb. Mezi základní opatření na snížení prašnosti po dobu realizace dopravních staveb patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skrápění materiálu určeného k recyklaci s dostatečným předstihem před recyklací</li> <li>• Skrápění mezideponií materiálu určeného k recyklaci</li> <li>• Pravidelné čištění komunikace určené k návozu a odvozu materiálu na recyklační linku.</li> <li>• Zaplachtování koreb nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci</li> <li>• V případě dlouhotrvajícího sucha a vyšším větrem omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště</li> <li>• V době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu práce stavebních mechanismů s vysokým výkonem – neprovádět demolice</li> <li>• V případě dlouhotrvajícího sucha a vyšším větrem omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště</li> <li>• Na staveništi nebudou používány spalovací motory produkující viditelný kouř libovolné barvy, vyjma krátké doby (několik sekund, maximálně desítek sekund) při startování studeného motoru. To platí i pro vozidla přivázející či odvázející osoby nebo náklad.</li> <li>• Na celém staveništi budou důsledně vypínány spalovací motory vozidel a strojů vždy, když nejsou aktivně využívány.</li> <li>• Bude omezena souběžná pracovní činnost strojů během zhoršených rozptylových podmínek</li> <li>• Použití stavebních strojů se splněním emisních parametrů dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NOx více než 8x nižší než stanoví norma STAGE IIIB</li> </ul> <p>Text kapitoly 2.10.Kulturní a archeologické památky byl upraven.</p>	

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>Specifický cíl: 1.3.1 Mitigační opatření a energetické úspory, alternativní energie v jednotlivých dopravních módech; Vnitrozemská vodní doprava</p> <p>Na str. 16 dokumentu oznámení je uvedeno: „Vnitrozemská vodní doprava v případě nákladní dopravy rovněž může významně přispět k energetickým úsporám, jakož i ke snižování vlivů nákladní dopravy na životní prostředí. Výkony vodní nákladní dopravy jsou velmi nízké, což je způsobeno nespolehlivostí labské vodní cesty pod Ústím n/L. Realizace projektu Plavební stupeň Děčín je proto klíčovou investicí, kterou je podmíněn další rozvoj plavby na území Česka.“</p> <p>Záměr stavby Plavebního stupně Děčín je lokalizován mimo správní území Krajského úřadu Libereckého kraje, vzhledem k ekologickým a krajinným hodnotám toku i kaňonu řeky Labe, potenciálním ekologickým dopadům stavby plavebního stupně a jeho praktickému významu z pohledu české říční dopravy, považuje OŽPZ předmětnou problematiku za téma celonárodního významu. Nelze přitom vyloučit vliv plavebního stupně na migrační tahy anadromních a katadromních druhů ryb, čímž by se jeho vliv rozšířil i na území Libereckého kraje.</p> <p>Vzhledem ke svým územním kompetencím z hlediska mezistátního posuzování koncepcí je pak OŽPZ obeznámen s obsahem koncepce Svobodného státu Sasko, jejíž praktické dopady mohou významně ovlivnit smysluplnost stavby Plavebního stupně Děčín (viz níže).</p> <p>OŽPZ upozorňuje na souvislost se strategickým dokumentem Svobodného státu Sasko „Mobilita pro Sasko – Zemský plán dopravy 2030“, který byl podroben mezistátnímu posuzování vlivů na životní prostředí v roce 2019.</p> <p>V kapitole 4.4 Lodní doprava je uvedeno, že „Spolková vodní cesta Labe zůstane i nadále využitelná pro vnitrozemskou lodní dopravu, včetně dopravy nákladní. K tomu také patří trvalé udržení napojení Labe jakožto spolkové vodní cesty na námořní přístavy, a to jak pro Svobodný stát Sasko, tak i pro Českou republiku. Se stavbou plavebních stupňů se nepočítá.“</p> <p>OŽPZ k tomu doplňuje, že v úseku mezi Děčínem a Drážďany se do Labe nevlévá žádný dostatečně vodný přítok, který by významně zvýšil průtok vody v Labi a tím přispěl k jeho splavnosti. Skutečnost, že Spolková republika Německo nepočítá se stavbou plavebních stupňů na Labi, tedy zásadním způsobem limituje efektivitu stavby Plavebního stupně Děčín.</p> <p>I bez uvedené zásadní funkční nprovázanosti se strategickými plány sousedního státu, které podmiňují praktickou využitelnost investice, se jedná o nákladnou investici, jejíž potenciální efekt bude silně závislý na neovlivnitelném faktoru klimatických podmínek. Negativní vliv tohoto faktoru se při tom dle všeobecně uznávaných předpokladů bude nadále zvyšovat.</p> <p>V kontextu s výše citovaným hlavním cílem koncepce a deklarovaným záměrem na zohlednění environmentálních nákladů na dopravu (viz internalizace externalit) OŽPZ upozorňuje na významné negativní dopady stavby plavebního stupně na ekosystém řeky a okolní biotopy, který pravděpodobně nebyl jako externalita vzat v potaz. Přitom negativní dopady vnitrozemské plavby spočívají především v úpravách říčních koryt a celých říčních systémů. Ty by tedy měly vstupovat do strategického rozhodování jako zásadní faktor, který extrémně zvyšuje celospolečenské náklady na říční nákladní dopravu. Zvláště při vědomí značné nejistoty, hraničící s pravděpodobnější nemožností, dlouhodobé udržitelnosti nákladní lodní dopravy na českém úseku Labe. Citovaná koncepce Svobodného státu Sasko na druhou stranu v kapitole 4.2 Železniční infrastruktura uvádí, že cílem je zejména modernizace železniční trati Berlín – Drážďany – Praha na vysokorychlostní osobní dopravu a jako spojení pro výkonnou</p>	



Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>nákladní dopravu. Stávající trať má být za tímto účelem odlehčena stavbou nového železničního koridoru mezi Drážďany a Ústím nad Labem, který zároveň zvýší rychlost spojení i kapacity osobní a nákladní dopravy.</p> <p>V této souvislosti tedy lze na základě citované koncepce spíše očekávat zvyšování významu železniční nákladní dopravy a pokles významu dopravy lodní, což opět snižuje již i tak sporný potenciál pozitivních efektů ze stavby plavebního stupně.</p> <p>Dle názoru OŽPZ není z uvedených důvodů zřejmý soulad záměru na stavbu Plavebního stupně Děčín s výše citovanou zásadou, formulovanou ve specifickém cíli 1.1 – „neplýtvat dopravou“.</p> <p>Z uvedených důvodů OŽPZ důrazně doporučuje přehodnotit koncepci v oblasti nákladní lodní dopravy a stavbu Plavebního stupně Děčín uvádět nikoli jako klíčovou investici, nýbrž pouze jako jednu z podmínek udržitelnosti nákladní lodní dopravy na Labi, která je však sama primárně podmíněna důkladným vyhodnocením předpokládaného vývoje hydrologických podmínek a realizací opatření na německém úseku Labe, která zajistí jeho dlouhodobou splavnost na celém německém území. Zároveň by strategické rozhodování o investici do stavby plavebního stupně mělo zahrnovat zohlednění dopadů na životní prostředí a ekosystémové služby jako významné a nedílné součásti celospolečenských nákladů na lodní dopravu. V neposlední řadě je na místě přehodnotit soulad tohoto záměru s ostatními strategickými dokumenty České republiky v oblasti ochrany životního prostředí a přizpůsobení se změně klimatu, stejně jako jeho opodstatnění v kontextu strategických dokumentů Spolkové republiky Německo.</p> <p>Specifický cíl: 1.3.3 Další vlivy na životní prostředí</p> <p>Dokument oznámení uvádí vlivy dopravy na fragmentaci krajiny a akustické prostředí, které je třeba řešit koncepčním přístupem.</p> <p>OŽPZ upozorňuje na další oblast negativních vlivů dopravy, která není dosud odpovídajícím způsobem řešena, a tou jsou vlivy na hydrologické a klimatické funkce krajiny, znečišťování biotopů splachy z vozovek a související dopady na ekosystémové služby.</p> <p>Dopady na klimatické funkce krajiny nebývají zohledněny prakticky vůbec, ostatní zmíněné vlivy pak většinou pouze v nejnútnejším rozsahu a z pohledu investorů/projektantů de facto jako nutné zlo. Je to umožněno i přetrvávající právní nejistotou a nedostatkem erudice i kapacit na straně správních orgánů. Tento problém je umocněn skutečností, že daná problematika je řešena několika právními předpisy, k nimž jsou věcně příslušné nejméně tři správní orgány (vodoprávní úřad, stavební úřad, v případě dopravních staveb silniční úřad).</p> <p>Příslušné právní normy se tak v mnoha případech míjejí účinkem a dostatečně robustní legislativní zajištění daného problému existuje pouze v teoretické rovině.</p> <p>V důsledku těchto podmínek reálného prostředí není náležitě využíván potenciál zmírňujících a kompenzačních opatření. Dopravní stavby jsou tak realizovány z tohoto pohledu nekoncepčně, s dopady neúměrně vyššími, než je nezbytně nutné.</p> <p>OŽPZ upozorňoval na potřebu metodického vedení správních orgánů v oblasti hospodaření se srážkovými vodami na stavbách již v roce 2015 v rámci posuzování koncepce „Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR“. Přes výsledné zapracování připomínky do konečné podoby strategie není OŽPZ znám jakýkoli metodický dokument, který by se zabýval vhodným postupem a jasným vymezením kompetencí správních orgánů v dané problematice.</p> <p>OŽPZ z uvedených důvodů považuje za žádoucí a z pohledu funkční efektivity legislativních nástrojů nezbytné vypracování ucelené metodiky upravující</p>	

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>kompetence a postup správních orgánů v oblasti hospodaření se srážkovými vodami na stavbách. V tomto smyslu by bylo přínosné sjednocení a zjednodušení právního prostředí, které by hájení příslušných zájmů svěřilo ideálně jednomu správnímu orgánu a poskytlo mu dostatečné legislativní nástroje k jejich prosazování u všech druhů staveb. To se však bude odvíjet od výsledné novely vodního zákona a případné rekodifikace stavebního práva.</p> <p>OŽPZ dále doporučuje ošetřit prováděcí vyhláškou podrobnější pravidla samotného provedení systémů hospodaření se srážkovými vodami (z hlediska jejich kvantity i kvality).</p> <p>Ty jsou v současné době řešeny pouze technickými normami, jejichž dodržování je značně závislé na lidském faktoru a preciznost i výsledná efektivita konkrétního provedení se v jednotlivých případech až diametrálně liší.</p> <p>Specifický cíl: 1.3.6 Adaptace na změnu klimatu</p> <p>Dle dokumentu oznámení „Mezi navržená opatření patří zohlednit rizika dopadu extrémních klimatických jevů při ochraně stávající a nové dopravní infrastruktury včetně zajištění bezpečnosti a základní mobility v průběhu extrémních klimatických jevů.“</p> <p>Ze zřejmých a výše uvedených důvodů OŽPZ důrazně doporučuje zaměřit se při formulaci návrhu koncepce vedle adaptace samotné dopravní infrastruktury také na opatření snižující negativní dopady dopravní infrastruktury na adaptabilitu krajiny.</p> <p>Strategický cíl 2 Územní soudržnost</p> <p>Specifický cíl: 2.1 Propojení sektorového a územního plánování, TA</p> <p>Dokument oznámení uvádí, že „Proces TA by tedy měl být zaměřen zejména na vliv významných investičních akcí na dopravu (průmyslové zóny, nákupní centra, rezidenční oblasti aj.) a komplexní dopravní řešení ve velkých aglomeracích.“, zároveň pak, že „Tento metodický postup je zaměřen na celkové vyhodnocení ve vztahu ke krajině a mikroregionům jako podklad pro koncepční rozhodování v procesu SEA, TA, územní a krajinné plánování.“</p> <p>OŽPZ z výše uvedených důvodů doporučuje zohlednit v procesu TA i výše uvedené připomínky týkající se internalizace externalit a dopadů dopravních staveb na hydrologické a klimatické funkce krajiny, včetně vyhodnocení ztráty či omezení ekosystémových služeb poskytovaných dotčenými složkami životního prostředí.</p> <p>Vyjádření OŽPZ hlediska ochrany ovzduší</p> <p>Oznámení koncepce „Dopravní politika ČR pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“ je zpracováno přehledně a obecně. Možné vlivy koncepce na kvalitu ovzduší jsou identifikovány (kapitola D oznámení záměru), ale nejsou kvantifikovány (dojde vlivem naplnění koncepce ke zvýšení či ke snížení v oznámení popsanych emisí?). V další fázi vyhodnocení vlivů koncepce na kvalitu ovzduší je třeba zaměřit pozornost na vhodnou kvantifikaci vlivů a vyhodnocení plnění koncepčních dokumentů na úseku ochrany ovzduší – Programů zlepšování kvality ovzduší (PZKO).</p> <p>V návaznosti na požadavky PZKO je nutné do vyhodnocení vlivů zahrnout i na vliv stavební činnosti, která bude spojena s výstavbou dopravní infrastruktury. Oznámení koncepce se vlivem stavební činnosti na kvalitu ovzduší nezabývá, přestože se jedná o podstatný vliv, který bude s realizací koncepce spojený. V rámci vyhodnocení vlivu by měla být uvedena (vytipována) základní opatření proti šíření nadměrné prašnosti při stavební činnosti, která budou následně zahrnuta do příslušných projektových dokumentací (zásady organizace výstavby) a zajistí plnění požadavků PZKO.</p> <p>Vyjádření odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu</p>	

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu doporučuje upravit text kapitoly C.3.11 Kulturní a archeologické památky např. následujícím textem: „C.3.11 Kulturní památky a archeologické nálezy Kulturní památky a památkově chráněná území České republiky jsou legislativně chráněna zákonem č. 73/2000 Sb. m. s., Sdělení o Úmluvě o ochraně architektonického dědictví Evropy a zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění. Archeologické nálezy na území České republiky jsou legislativně chráněna zákonem č. 99/2000 Sb. m. s., Sdělení o Úmluvě o ochraně archeologického dědictví Evropy a zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění.</p> <p>Kulturní památky a památkově chráněná území</p> <p>Na území České republiky je architektonické dědictví rozděleno do dvou velkých skupin. První skupinu představují jednotlivé kulturní statky, případně jejich soubory, které jsou vymezeny jako kulturní památky, druhou skupinu zahrnují plošně chráněná území, jež představují ucelené soubory a jsou chráněny jako památkové rezervace nebo památkové zóny. Na území České republiky se nachází více než 600 památkově chráněných území, přičemž více než 100 je památkových rezervací, ostatní jsou památkové zóny. Tato památkově chráněná území představují homogenní soubory charakterizující českou kulturní krajinu vzniklou stavební činností našich předků. Jedná se o území měst, vesnic nebo o krajinářskou stavební činnost (např. Zahrádecko na Českolipsku, Mikulov, Josefov, Kuks, Třebíz nebo Zubrnice).</p> <p>Jednotlivých kulturních památek případně souborů je na území České republiky více než 40 000. Zastoupeny jsou jak komplexy např. hradů, zámků, klášterů, kostelů, průmyslových areálů, technických staveb nebo hospodářských usedlostí, tak drobné stavby kapliček, božích muk, soch nebo křížků, které jsou významnými krajinotvornými prvky. Z celkového počtu kulturních památek je více než 350 nařízením vlády prohlášeno za národní kulturní památky. Národní kulturní památky jsou jak movité (např. České korunovační klenoty, Pasionál abatýše Kunhuty, Třebechovický betlém nebo soubor automobilů Tatra) tak nemovité (např. Pražský hrad, Břevnovský klášter, Vyšehrad, mincovna v Jáchymově, Rožmberská rybníční soustava, vodní mlýn v Hoslovicích, železárna Stará huť v Adamově, paleolitické sídliště Dolní Věstonice, lázeňská kolonáda v Mariánských Lázních nebo televizní vysílač Ještěd v Liberci), a představují zcela unikátní předměty nebo soubory z nejrůznějších oborů lidské činnosti a z nejrůznějších období, neodmyslitelně spjaté s historií a vývojem Českého státu. Zvláštní postavení má 14 souborů architektonického dědictví České republiky, které byly zařazeny na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO a představují tak evropské kulturní dědictví. Jedná se jak o plošně chráněná území (Praha – historické centrum, Český Krumlov – historické centrum, Telč – historické centrum, Kutná Hora – historické centrum s Chrámem sv. Barbory a katedrálou Nanebevzetí Panny Marie v Sedlci, Lednicko-valtický areál, Holašovice – vesnická rezervace, Třebíč – židovská čtvrť a bazilika sv. Prokopa a Krušnohoří/Erzgebirge – hornická kulturní krajina), tak o jednotlivé kulturní statky (Žďár nad Sázavou – Poutní kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené Hoře, Kroměříž – zahrady a zámek, Litomyšl – zámek a zámecký areál, Olomouc – Sloup Nejsvětější Trojice, Brno – vila Tugendhat, Národní hřebčín Kladruby nad Labem – stáje a zámek).</p> <p>Archeologické nálezy</p> <p>Archeologickým nálezem je věc (soubor věcí), která je dokladem nebo pozůstatkem života člověka a jeho činnosti od počátku jeho vývoje do novověku a zachovala se zpravidla pod zemí. Archeologický nález nebo naleziště může, ale nemusí být kulturní památkou. Celá Česká republika je považována za území s archeologickými nálezy</p>	

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>(dále jen „UAN“), které je podle stavu poznání rozděleno do 4 kategorií. I. kategorie – území s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů; II. kategorie – území, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51 – 100% (sem patří všechny sídelní útvary a obce s první písemnou zmínkou již ve středověku, kterých je převážná většina, území v těsné blízkosti ÚAN I. atd.); III. kategorie – území, které mohlo být osídleno či jinak využíváno člověkem, ale výskyt archeologických nálezů nebyl dosud pozitivně prokázán, pravděpodobnost výskytu je 50% (prakticky při každé stavbě na tomto území může dojít k objevení nové, dosud neznámé lokality); IV. kategorie – území, kde není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (vytěžené a archeologicky zkoumané plochy). Informace o UAN a jeho zařazení do příslušné kategorie poskytuje informační systém Státní archeologický seznam ČR (SAS), spravovaný Národním památkovým ústavem.“</p> <p>Odůvodnění:  Architektonické dědictví České republiky je rozsáhlé a neustále se mění v souvislosti se zánikem některých kulturních statků nebo prohlášením nových. Obdobně je tomu u plošně chráněných památkových území, jejichž ochrana patří k nejnáročnějším, ale zároveň kulturně a společensky nejstěžejnějším úkolům státní památkové péče. Ochrana specifických hodnot památkově chráněných souborů musí spočívat ve vzájemné spolupráci a dobře fungující součinnosti orgánů státní správy, krajů, obcí, odborné organizace státní památkové péče a vlastníků nemovitostí. Působivá různorodost a skladba architektonického dědictví České republiky jednotlivých kulturních statků i historických sídel a kulturní krajiny, jejich autentická atmosféra, převládající kontextuálnost zástavby, úprav veřejného prostoru a navazujícího okolního prostředí, nenarušenost charakteristických dálkových pohledů, to vše představuje významný kulturní a estetický vklad přispívající k obecné kvalitě místního životního prostoru a jeden z klíčových stimulů a předpokladů kultivovaného rozvoje obcí a regionů, cestovního ruchu, nejrůznějších ekonomických, tvůrčích a intelektuálních aktivit. S ohledem na některé navrhované strategické cíle je nutné pochopení struktury, rozsahu a významu architektonického dědictví České republiky a to zejména s ohledem na skutečnost, že může dojít ke střetu s dalšími veřejnými zájmy propagovanými ve výše uvedených strategických a specifických cílech. Navržený text zpřesňuje terminologii, výčet legislativních norem i význam, rozmanitost a charakter architektonického a archeologického dědictví České republiky. Zároveň zdůrazňuje nutnost spolupráce jednotlivých správních orgánů při ochraně veřejných zájmů.</p>	
6	25.6.2020	MSK 68414/2020	Krajský úřad Moravsko slezského kraje	Z hlediska zájmů chráněných zákony v oblasti životního prostředí ve své kompetenci nemá krajský úřad k oznámením výše uvedené koncepce připomínky.	Bez komentáře.
7	22.6.2020	KrÚ 43268/2020 /OŽPZ/UD	Krajský úřad Pardubického kraje	Orgán ochrany přírody (zpracovatel RNDr. Vladimír Vrána) Z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny nejsou k předloženému oznámení zásadní připomínky. Oznámení se snaží pojmenovat a identifikovat všechny zájmy ochrany přírody. Na řadu z nich může mít realizace navrhovaných opatření (především v oblasti železniční a silniční dopravy) významný vliv. Vyplývá to mj. z konstatování dotčení biologické rozmanitosti a přírodních stanovišť specifickými cíli 1 a 2. V kapitole „Předpokládané vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví ve vymezeném dotčeném území“ však takovýto vliv uveden není – přímá (dopravními stavbami) i nepřímá (vlivem provozování dopravních staveb) likvidace přírodních i přírodě	Na negativní vlivy v souvislosti s opatřeními v oblasti železniční a silniční dopravy je ve Vyhodnocení upozorněno. V rámci DP nebudou realizovány žádné konkrétní aktivity nebo projekty, protože DP je obecnou koncepcí, jejíž typová opatření nemají konkrétní lokalizaci v území (nemají územní průmět) a koncepce jako taková nemá žádný vlastní rozpočet pro realizaci typových opatření. Cíle DP rozpracované do typových opatření tedy budou věcně naplňovány až prostřednictvím opatření a aktivit v navazujících koncepcích. V kapitole 10.1 je uveden souhrn opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů typových opatření.

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				blízkých stanovišť dopravními stavbami je však skutečnost. Na tyto negativní dopady považujeme za nezbytné v dalším stupni hodnocení SEA upozornit, a to nejen z pohledu pouhého konstatování dotčení, ale včetně nástinu možných řešení - v rámci dokumentu Vyhodnocení. Požadujeme navrhnout taková řešení či podmínky nebo opatření, které by uvedené možné negativní vlivy na jednotlivé složky krajiny (a především na území již nějakým stupněm chráněná) vhodnými způsoby umožnily eliminovat.	
8	17.6.2020	076526/2020/KUSK	Krajský úřad Středočeského kraje	<p>Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody a krajiny příslušný podle § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.), sděluje ke koncepci „Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027“, že z hlediska ochrany zvláště chráněných území kategorie přírodní rezervace a přírodní památka, zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, evropsky významných lokalit (EVL) a ptačích oblastí (PO) soustavy Natura 2000, jakož i vymezení regionálních a nadregionálních prvků územního systému ekologické stability, nemá žádné připomínky.</p> <p>Předložená koncepce je veřejným strategickým dokumentem definujícím na základě komplexní oborové analýzy cíle a opatření rozvoje dopravních systémů s ohledem na technologické, environmentální a ekonomické směry vývoje i legislativní požadavky v nadcházejícím plánovacím období. Krajský úřad souhlasí s navrženými opatřeními, které prostřednictvím zefektivnění dopravní infrastruktury a dopravních výkonů přispějí k nižší zátěži přírodního prostředí a snížení fragmentace krajiny (specifický cíl 1.3.3 Další vlivy na životní prostředí).</p> <p>Z povahy projednávané koncepce vyplývá, že jejím těžištěm je obecná podpora opatření v dopravě a její ukotvení ve veřejných dokumentech strategické povahy. Ačkoliv se zabývá mimo jiné i některými konkrétními dopravními projekty, není bez znalosti jejich umístění a technických parametrů možné usuzovat na ovlivnění konkrétních zvláště chráněných území, zvláště chráněných druhů organismů, nebo součástí soustavy Natura 2000. Přestože u některých záměrů lze dovozovat jejich rámcové umístění (např. v rozsahu příslušných koridorů ve schválené územně-plánovací dokumentaci), přímé dopady konkrétních zásahů bude možné posoudit až na úrovni projektové EIA.</p> <p>Orgán ochrany ZPF požaduje, aby byla součástí řešené dopravní politiky ČR snaha o minimalizaci záborů ZPF s odkazem na ustanovení § 1 odst. 1 zákona o ochraně ZPF, podle kterého je zemědělský půdní fond základním přírodním bohatstvím naší země, nenahraditelným výrobním prostředkem umožňujícím zemědělskou výrobu a je jednou z hlavních složek životního prostředí. Ochrana ZPF, jeho zvelebování a racionální využívání jsou činnosti, kterými je také zajišťována ochrana a zlepšování životního prostředí.</p> <p>Dle ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně ZPF může k odnětí zemědělské půdy ze ZPF dojít pouze v nezbytném případě. V tomto smyslu doporučuje zdejší úřad upravit text např. v kapitole věnované cyklistické dopravě: jedním z proklamovaných cílů by měla být snaha realizovat cyklostezky a cyklotrasy přednostně ve stávající síti polních cest s parametry umožňujícími kromě cyklo dopravy také dopravu zemědělské techniky pro obhospodařování přilehlých pozemků ZPF. Dalším cílem by mělo být použití přírodních materiálů pro nejnужnější provozní zpevnění cyklistických tras tak, aby byla co nejméně narušována organizace ZPF.</p>	<p>Na negativní vlivy v souvislosti s opatřeními v oblasti železniční a silniční dopravy je ve Vyhodnocení upozorněno. V rámci DP nebudou realizovány žádné konkrétní aktivity nebo projekty, protože DP je obecnou koncepcí, jejíž typová opatření nemají konkrétní lokalizaci v území (nemají územní průmět) a koncepce jako taková nemá žádný vlastní rozpočet pro realizaci typových opatření. Cíle DP rozpracované do typových opatření tedy budou věcně naplňovány až prostřednictvím opatření a aktivit v navazujících koncepcích. V kapitole 10.1 je uveden souhrn opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů typových opatření. Mezi tato opatření patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dbát na ochranu zemědělské a lesní půdy, minimalizovat zábory půdního fondu především v I. a II. třídě ochrany ZPF, omezit fragmentaci krajiny a zachovávat hodnoty krajinného rázu.</li> </ul> <p>Doporučení týkající se cyklostezek je doplněno doporučením k opatřením 1.3.1.11., 1.3.4.53.</p>
9	22.6.2020	KUUK/101090/2020	Krajský úřad	Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, nemá připomínky k předloženému oznámení koncepce.	Bez komentáře.

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
			Ústeckéh o kraje		
10	25.6.2020	KUZL 43056/2020	Krajský úřad Zlínského kraje	<p>Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství jako příslušný správní orgán na úseku vodního hospodářství podle ustanovení § 104 odst. 1 a odst. 2 písm. d) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, uplatňuje k předložené koncepci následující připomínky:</p> <p>1) Doplnit do kapitoly B. 9 Vztah k jiným koncepcím a prostředí a veřejné zdraví koncepční dokument MŽP a MZe - Národní plány povodí zpracované podle § 24 vodního zákona pro II. plánovací období 2015 – 2021 (jedná se o povodí Labe, Dunaje a Odry a navazující plány dílčích povodí). V současné době probíhají přípravné práce III. plánovacího období, tj. r. 2021 – 2027.</p> <p>2) Doporučujeme, aby se vyhodnocení koncepce zaměřilo na posouzení dopravní politiky ČR ve vztahu k ochraně a zlepšování stavu povrchových a podzemních vod a vodních ekosystémů.</p> <p>3) Ve vazbě na bod 2) klademe důraz při provozu nákladní dopravy na komunikacích v územích, ve kterých jsou vyhlášená ochranná pásma vodních zdrojů pro hromadné zásobování pitnou vodou na důsledné dodržování dopravní značky B19 Zákaz vjezdu vozidel přepravující náklad, který může ohrozit životní prostředí, zejména pak znečištění vody. Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství jako příslušný správní orgán na úseku ochrany přírody podle ustanovení § 75 odst. 1 písmene d) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, sděluje, že vzhledem ke skutečnosti, že touto koncepcí nejsou umístovány konkrétní záměry, nelze v současné chvíli vyhodnotit dopady na jednotlivá zvláště chráněná území nebo biotopy zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Při podrobnějším rozpracování záměrů je nezbytné přihlídnout k řešení problematiky migračních koridorů velkých savců.</p>	<p>Ad 1 Bylo doplněno do kapitoly 1.</p> <p>Ad 2 V rámci DP nebudou realizovány žádné konkrétní aktivity nebo projekty, protože DP je obecnou koncepcí, jejíž typová opatření nemají konkrétní lokalizaci v území (nemají územní průmět) a koncepce jako taková nemá žádný vlastní rozpočet pro realizaci typových opatření. Ochrana povrchových a podzemních vod a vodních ekosystémů je řešena ve Vyhodnocení v úrovni doporučení a souboru monitorovacích ukazatelů.</p> <p>Ad 3 V kapitole 10.1 je uveden souhrn opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů typových opatření. Mezi tato opatření patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Umisťovat novou infrastrukturu mimo ochranná pásma vod a CHOPAV, respektovat pravidla provozu nákladní dopravy ve vyhlášených OPVZ.</li> </ul>
11	29.6.2020	MHMP 1003534/2020	Hlavní město Praha	<p>Připomínky HMP k posuzované koncepci</p> <p>1) Obsah dokumentu Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 prezentovaný v Oznámení považujeme v zásadě za korektní. Jsou v něm uvedeny všechny hlavní záležitosti důležité pro hlavní město Prahu jako je hledisko územního rozvoje, ovlivňování mobility, Pražský okruh, napojení Letiště Václava Havla, zvýšení kapacity železničního uzlu Praha, výstavba vysokorychlostních tratí, řešení dopravy ve městech pomocí Plánu udržitelné mobility a nutnost řešení city logistiky a nemotorové dopravy včetně kvality veřejných prostranství.</p> <p>2) Podotýkáme, že v popisu specifického cíle 1.2.1 Osobní doprava je použita zbytečně komplikovaná a nejednoznačná formulace „napojení aglomerací na spádové metropole ... funguje ve většině případů kvantitativně i kvalitativně v souladu se západoevropským srovnáním“. Dále doporučujeme zvážit, zda k uvedeným „výjimkám“ nedoplnit také relaci Brno – České Budějovice. Konečně pak následující pasáž doporučujeme vypustit nebo podstatně přeformulovat: Účelové srovnání blíže nedefinovaných „severních Čech“ s „jižními Čechami“ kromě jiného nezohledňuje hustotu železniční sítě a zřejmě zcela pomíjí existenci koridorové tratě Praha-Děčín-státní hranice i ostatních elektrizovaných dvojkolejných tratí v regionu „severních Čech“.</p> <p>3) Ve specifickém cíli 1.2.3 Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury požadujeme doplnit nastavení udržitelného financování údržby a rekonstrukcí dopravní infrastruktury. Udržitelné financování musí reflektovat především míru využívání dané dopravní infrastruktury. Získat finance na údržbu</p>	<p>V rámci specifického cíle 1.2.2 Nákladní doprava jsou navržena opatření pro podporu železniční nákladní dopravy a terminálů kombinované dopravy. Formulace textu k Vnitrozemské vodní dopravě byla upravena a aktuální text je:</p> <p>Vnitrozemská vodní doprava v případě nákladní dopravy rovněž může významně přispět k energetickým úsporám, jakož i ke snižování vlivů nákladní dopravy na životní prostředí. Výkony vodní nákladní dopravy jsou velmi nízké, což je způsobeno nespolehlivostí labské vodní cesty pod Ústím n/L a nedokončením splavnosti do Pardubic (součást sítě TEN-T). Vodní doprava je přitom jen velmi obtížně nahraditelná v případě nadrozměrných přeprav, což je pro Česko, jakožto průmyslově rozvinutý stát, velmi důležité.</p> <p>V návrhu koncepce doplněn specifický cíl 3.5 Prostorová data a informace v dopravě.</p> <p>V kontextu hodnocení vlivů na životní prostředí je třeba uvést, že opatření dopravní politiky jsou formulována velmi obecně – dokument nedefinuje územní lokalizaci ani konkrétní projekty, které mají vést k realizaci jejích cílů. Vzhledem k povaze Dopravní politiky tak nebude její implementace spočívat v přímé podpoře realizace konkrétních projektů. Konkrétní vlivy jednotlivých záměrů na životní prostředí budou nadále posuzovány v rámci řízení podle zvláštních předpisů (především územní řízení či pořizování územně plánovací dokumentace) tak, jak to ukládá zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. V kapitole 15 je uvedena podmínka souhlasného stanoviska týkající se křížení dopravní infrastruktury a zvláště chráněných území.</p> <p>Požadavky na doplnění specifických cílů byly projednány s předkladatelem koncepce. Předkladatel koncepce vysvětlil, že návrh Dopravní politiky byl podroben meziresortnímu</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>dopravní infrastruktury je stále obtížnější, přičemž dochází k dosažení technické životnosti stále většího množství dopravní infrastruktury, především pozemních komunikací a drah.</p> <p>4) Ve specifickém cíli 1.3.1 Mitigační opatření a energetické úspory, alternativní energie v jednotlivých dopravních módech požadujeme v případě směřování ke kompletní elektrifikaci dopravy uvést a zhodnotit, jakým způsobem se elektrická energie bude generovat a kombinovat elektrifikaci s využitím vodíku.</p> <p>5) Ve specifickém cíli 1.3.1 dále nesouhlasíme s tvrzením, že další rozvoj plavby na území České republiky je podmíněn realizací projektu Plavební stupeň Děčín. Lokální vodní doprava např. v Praze může být přínosem a na Labi to platí obdobně. Lodní dopravu lze považovat jako ekologickou a výkonnou, v případě realizace záměrů, jako je plavební stupeň v Děčíně, ale doprovázenou nevratnými škodami na evropsky významných biotopech a druzích. Rozsáhlé posuzování vlivů tohoto záměru na životní prostředí prokázalo mimořádný rozsah těchto škod stejně jako nemožnost je kompenzovat.</p> <p>6) Ve specifickém cíli 1.3.3 Další vlivy na životní prostředí v odst. Hluk požadujeme doplnit požadavek nejen připravit nový zákon o hluku, ale veškeré návazné prováděcí předpisy, zejména pak ve vztahu k výpočtu hlukové zátěže z tramvajové dopravy ve městech, který je v současném pojetí diskriminační, přičemž tramvajová doprava je pro zajištění požadovaných dopravních výkonů ve městech při naplňování cílů zvyšování energetické účinnosti a snížení uhlíkové stopy zcela zásadní a nezastupitelná.</p> <p>7) Ve specifickém cíli 1.3.4 Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury v odstavci zaměřeném na infrastrukturu letišť a leteckého provozu požadujeme rozšířit zásadu „Rozvoj regionálních letišť řešit tak, aby se zabránilo vytváření nevyužívaných nebo neúčinně využívaných stávajících letištních infrastruktur, jež by se tak mohly stát ekonomickou zátěží“ na všechna letiště, nejen regionální. V rámci letecké dopravy se jednotlivá letiště navzájem ovlivňují, a tudíž dosáhnout kýženého účelného využití lze pouze při koordinaci všech investic do rozvoje. A dále požadujeme nahradit odstavec „S ohledem na plnění požadavků procesu EIA pokračovat v přípravě výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla Praha.“ zásadou, která bude rozvoj Letiště Václava Havla řešit jako součást ucelené sítě letišť s ohledem na efektivitu celého systému a zejména s ohledem na předcházení negativních důsledků přemíry turismu v Hlavním městě Praze.</p> <p>8) Ve specifickém cíli 1.3.4 Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury dále požadujeme doplnit zásadu, aby rozvoj infrastruktury letišť neovlivnil negativně provozní a ekonomickou efektivitu dopravní infrastruktury z hlediska emisí skleníkových plynů, příznivějších VRT na krátké vzdálenosti a zejména vnitrostátní spojení.</p> <p>9) Ve specifickém cíli 1.3.5 Bezpečnost provozu chybí zásadní zmínka o nutnosti revize všech procesů spojených s neefektivním vymáháním pravidel provozu na pozemních komunikacích, kdy dochází k nedostatečnému postihu. Bez citelných postihů a jejich efektivního vymáhání nemůže nikdy dojít k požadovanému zásadnímu snížení počtu usmrčených a těžce zraněných, potažmo pak ke sledování myšlenky Víze nula. Navíc každá dopravní nehoda, i bez zranění, může vést k dopravním komplikacím, které se velmi rychle projeví i na jiných komunikacích. Ve městech mají velký podíl na usmrčených a těžce zraněných chodci a cyklisté, což nelze řešit pouze vyšší bezpečností dopravních prostředků, úpravami na dopravní infrastrukturu a segregací</p>	připomínkovému řízení, v jehož rámci byly osloveny všechny relevantní orgány, které odsouhlasily názvy, rozsah a obsah jednotlivých cílů a typových opatření a předložené znění Dopravní politiky tak reflektuje jejich podněty. Proto nebudou v textu měněny.

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>dopravních módů. Segregace dopravních módů, pokud je vůbec možná, může navíc zejména v historických částech měst vytvořit i velmi nepřívětivé prostředí pro nemotorové formy dopravy, které jsou však v rámci Dopravní politiky akcentovány.</p> <p>10) Specifický cíl 1.3.6 Adaptace na změnu klimatu považujeme za málo konkrétní. Postrádáme zde alespoň zmínku o nutnosti adaptace na zvýšenou teplotu a na přivalové srážky v souvislosti s nutností zohlednit dilataci kolejí a mostů a také lépe dimenzovat mosty a propustky na silnicích a železnicích.</p> <p>11) Ve specifickém cíli 2.2 Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou je vhodné uvést, že vzhledem k poptávce je nedostatečná kapacita kolejové infrastruktury nejen v relaci Praha - Kladno, Mladá Boleslav a Příbram, ale i mezi Prahou a ostatními okresními městy Středočeského kraje.</p> <p>12) Ve specifickém cíli 2.5 Doprava ve venkovském prostoru doporučujeme akcentovat význam kolejové dopravy jako páteře systému a zároveň velký deficit infrastruktury pro individuální dopravu na „poslední míli“.</p> <p>13) Ve specifickém cíli 2.7 Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch požadujeme zmínění problematiky cestovního ruchu v historických částech měst, či vyčlenění do samostatného specifického cíle. V historických částech měst dochází k nevhodnému míchání různých druhů dopravy, přičemž urbanistická struktura na tento mix není připravena. Cílem by měla být úprava dopravního režimu v souladu s architektonickými a urbanistickými hodnotami oblasti. Příkladem může být zřizování zklidněných komunikací, podpora nemotorové dopravy, omezení parkování v ulicích či optimalizace zásobování. Obecně je třeba hledat vhodné řešení nejen pro rekreační dopravu (jak je uvedeno v textu), ale i pro každodenní dopravní obsluhu obyvatel a podniků v citlivých oblastech.</p> <p>14) V kapitole C.3.1 Obyvatelstvo chybí zmínka o přesunech obyvatelstva v rámci ČR, kdy dochází k růstu počtu obyvatel v některých městech a zejména v zázemí většiny měst. Při pokračování tohoto trendu bude zcela jistě docházet ke zvýšené koncentraci problémů v dopravě zejména ve městech.</p> <p>15) Na str. 21 a 29, odrážka „Hlavní město Praha a Středočeský kraj – není dokončeno silniční spojení umožňující odvedení tranzitní dopravy z hlavního města“ požadujeme doplnit informaci, že jde především o silniční okruh kolem Prahy (tj. Pražský okruh). Pražský okruh považujeme z hlediska priorit v rámci silniční infrastruktury za klíčový, protože odvede značnou část automobilové dopravy na technicky vybavenou trasu vedenou převážně mimo hustě obydlené urbanizované oblasti hlavního města, jako jsou např. Spořilov, Jižní Město, kde v současné době projíždějí mimo jiné tisíce kamionů za den.</p> <p>16) V kap. D důrazně doporučujeme v samostatné části vyhodnocení (tj. oddělené od znečištění ovzduší) vyhodnotit vlivy na klima, a to jak z hlediska příspěvku dopravy, resp. mitigace, tak z hlediska adaptace dopravních systémů na změny již probíhající a neodvratné. V téže kap. upozorňujeme na zavádějící formulaci „Pokud se týká znečišťujících látek v ovzduší, není přeprava vnitrozemskou lodí znatelně lepší než přeprava nákladními automobily.“ Požadujeme, aby vyhodnocení uvedlo pravdivě emise lodních motorů jak v nákladní, tak v osobní přepravě, vztažené k reálným dopravním výkonům.</p> <p>17) U konkrétních dopravních projektů s územním průmětem a u typových opatření lze předpokládat významné negativní vlivy na životní prostředí, proto by SEA vyhodnocení mělo u těchto projektů obsahovat také návrhy konkrétních nebo typových opatření pro snížení a kompenzaci těchto negativních vlivů.</p>	



Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				18) V dokumentu postrádáme zmínku o alternativní dopravě a komunikaci. V kapitole týkající se kosmického výzkumu a využití chybí zmínka o družicových telefonech a síti Skylink, které se otevřou příští rok v Evropě a velmi záhy budou dostupné. Tuto alternativu datových sítí a telefonu nelze jen tak pominout, je nutno ji alespoň uvést.	
12	22.6.2020	MHMP 964488/2020	MHMP	<p>Upozorňujeme na použití staršího termínu „lesní půdní fond“ na str. 47 oznámení, který by měl být dle platného lesního zákona nahrazen termínem „pozemky určené k plnění funkcí lesa“.</p> <p>Z hlediska námi chráněných zájmů je důležité v navazujících projektech minimalizovat zásahy do lesa a především se vyhnout pokračující fragmentaci lesních celků. Nové komunikace je nutné navrhovat s ohledem na zachování celistvosti, vzájemné propojenosti a přístupnosti lesních komplexů s přihlédnutím ke konkrétním problémům jednotlivých řešených území.</p> <p>Jedná se o koncepční dokument s celostátním působností, který nedefinuje žádné konkrétní záměry, nedefinuje územní opatření nebo konkrétní projekty, a proto bezprostřední dopady DoP na kvalitu ovzduší nelze v tomto kontextu jednoznačně hodnotit. Konkrétní dopady na kvalitu ovzduší mohou mít ovšem na DoP navazující projekty, které bude potřeba důsledně zkoumat.</p> <p>Pro předchozí období (2014-2020) jsme upozorňovali, že je potřeba do DoP náležitě promítnout podporu zejména elektrické trakci železniční dopravy. Domníváme se, že v této oblasti jsou stále znatelné rezervy. I přes tuto poznámku nelze koncepci upřít významný potenciál minimalizovat dopady dopravy na kvalitu ovzduší na území republiky.</p> <p>V územích, kde se rozvoj dopravy dotýká honiteb a životních podmínek zvěře, je nutno v součinnosti s příslušnými orgány státní správy myslivosti navrhovat a poté na základě příslušných povolení realizovat průchody pro zvěř (např. podchody, biomosty), v případě dálnic rovněž oplocení včetně možných zelených pásů (z dřevin stromovitých i keřovitých vzrůstu) umisťovaných ke straně plotu odvrácené od dálnice.</p>	<p>Termín „lesní půdní fond“ byl upraven. V kapitole 10 je uveden souhrn opatření pro případné využití v rámci navazujících koncepcí. Mezi tato opatření patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dbát na ochranu zemědělské a lesní půdy, minimalizovat zábory půdního fondu především v I. a II. třídě ochrany ZPF, omezit fragmentaci krajiny a zachovávat hodnoty krajinného rázu.</li> </ul> <p>Požadavek na zajištění migračních cest je součástí návrhu podmínek stanoviska ke koncepci. Požadavek na elektrizaci železničních tratí je součástí opatření 1.3.1.3.</p>
13	11.6.2020	MK 38527/2020 OPP	Ministerstvo kultury	<p>V předloženém materiálu je opomenuta složka památkové péče, a to ve vztahu k ochraně kulturní krajiny.</p> <p>Z výše uvedených důvodů žádáme o doplnění výčtu krajinných památkových zón do kapitoly:</p> <p>C.3.11 Kulturní a archeologické památky</p> <p>Na str. 53 požadujeme za výčet památek na seznamu světového dědictví doplnit text: „V České republice je v současné době vyhlášeno 25 krajinných památkových zón, z toho 6 je součástí památek zapsaných na Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO.“</p> <p>Jedná se o tyto krajinné památkové zóny:</p> <p>Jihočeský kraj</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Novohradsko</li> <li>- Římovsko</li> <li>- Čimelicko-Rakovicko</li> <li>- Orlicko</li> <li>- Libějovicko-Lomecko</li> </ul> <p>Jihomoravský kraj</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bojiště bitvy u Slavkova</li> <li>- Lednicko-Valtický areál (zapsaný na seznam Světového dědictví)</li> <li>- Vranovsko-Bítovsko</li> </ul>	<p>Výčet krajinných památkových zón byl doplněn. V rámci DP nebudou realizovány žádné konkrétní aktivity nebo projekty, protože DP je obecnou koncepcí, jejíž typová opatření nemají konkrétní lokalizaci v území (nemají územní průmět) a koncepce jako taková nemá žádný vlastní rozpočet pro realizaci typových opatření.</p> <p>V kapitole 10.1 je uveden souhrn opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů typových opatření. Mezi tato opatření patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Řešit strategické cíle v souvislosti s kulturními hodnotami daného prostředí, jeho specifik v návaznosti na ochranu krajiny z pohledu implementace evropské Úmluvy o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví a Úmluvy o ochraně architektonického dědictví Evropy.</li> <li>• Konkrétní opatření vyplývající z koncepce musí být navržena tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění všech památkově chráněných území ležících v České republice.</li> </ul> <p>V kapitole 15 jsou uvedeny podmínky souhlasného stanoviska:</p> <p>Řešit strategické cíle v souvislosti s kulturními hodnotami daného prostředí, jeho specifik v návaznosti na ochranu krajiny z titulu implementace evropské Úmluvy o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví a Úmluvy o ochraně architektonického dědictví Evropy.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>Karlovarský kraj</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hornická kulturní krajina Abertamy-Horní Blatná-Boží Dar (zapsaná na seznam Světového dědictví)</li> <li>- Hornická kulturní krajina Jáchymov (zapsaná na seznam Světového dědictví)</li> </ul> <p>- Bečovsko</p> <p>- Valečsko</p> <p>Kraj Vysočina</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Náměštsko</li> </ul> <p>Královéhradecký kraj</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Území bojiště u Hradce Králové</li> </ul> <p>Liberecký kraj</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lembersko</li> <li>- Zahrádecko</li> </ul> <p>Pardubický kraj</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Slatiňansko-Slavicko</li> <li>- Kladrubské Polabí (zapsané na seznam Světového dědictví)</li> </ul> <p>Plzeňský kraj</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chudenicko</li> <li>- Plasko</li> </ul> <p>Středočeský kraj</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Osovsko</li> <li>- Žehušicko</li> </ul> <p>Ústecký kraj</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hornická kulturní krajina Háj-Kovářská-Mědník (zapsaná na seznam Světového dědictví)</li> <li>- Hornická kulturní krajina Krupka (zapsaná na seznam Světového dědictví)</li> <li>- Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova</li> </ul> <p>Pozn. v případě níže uvedených památkových rezervací se jedná o kombinaci sídla a krajiny.</p> <p>Tato chráněná území pod názvem Západočeský lázeňský trojúhelník podala návrh na zapsání na seznam Světového dědictví.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Památková rezervace Mariánské Lázně a Valy s lázeňskou kulturní krajinou</li> <li>- Památková rezervace Františkovy Lázně a Cheb s lázeňskou kulturní krajinou</li> <li>- Památková rezervace Karlovy Vary s lázeňskou kulturní krajinou“</li> </ul> <p>Zároveň požadujeme, aby se s ohledem na výše uvedené vyhodnocení zaměřilo také na tyto složky památkové péče, které byly v materiálu opominuty, a to z těchto důvodů:</p> <p>Uvedený záměr může mít z hlediska památkové péče významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany, a proto požadujeme, aby při zpracování koncepčního materiálu byly vyřešeny veškeré kolizní zájmy vyplývající z jednotlivých strategických (příp. specifických) cílů předloženého materiálu a územní ochranou z hlediska státní památkové péče. Konkrétní opatření vyplývající z koncepce musí být navržena tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění všech památkově chráněných území ležících v České republice.</p>	Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy.
14	20.6.2020	NPU-310/42276/2020	Národní památkový ústav	<p>V kapitole C.3. Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území viz část C3.11.</p> <p>Kulturní památky postrádáme uvedení všech jevů dle legislativního rámce. Doporučujeme chybně uvedené údaje doplnit o výčet všech kulturních a historických hodnot území. Z hlediska zájmů památkové péče a péče o archeologický fond</p>	V kapitole Kulturní a archeologické památky je doplněna informace o ochraně památek v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb. v platném znění.

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>upozorňujeme, že v rámci ochrany krajinného rázu a jeho kulturních hodnot jsou součástí životního prostředí památkově chráněná území a kulturní památky, území s archeologickými nálezy, jejichž podmínky ochrany je třeba respektovat. Z uvedených důvodů požadujeme zpracovat do textů zejména kapitoly C3.11. Kulturní památky s uvedením schématu - mapy s kompletní informace o kulturních hodnotách legislativně chráněné.</p> <p>Jedná se nejen o území s lokalitami zapsanými na Seznam světového kulturního dědictví, ale i zohlednění území s plošnou památkovou ochranou (rezervace a zóny včetně krajinných) a areály kulturních památek většího rozsahu včetně jejich ochranných pásem a území s archeologickými nálezy.</p>	
15	22.6.2020	KUUK/101081/2020	Krajský úřad Ústeckého kraje	Předložené oznámení koncepce beru na vědomí a nemám k němu připomínek	Bez komentáře.
16	19.6.2020	KRNAP 05163/2020	Správa Krkonošského národního parku	<p>Dle údajů uvedených v oznámení je koncepce strategickým nástrojem k řešení problémů v sektoru dopravy v České republice. V souladu s údaji uvedenými v oznámení je Správa KRNAP toho názoru, že u předložené koncepce lze s určitostí předpokládat možné negativní vlivy na přírodu a krajinu. Tyto negativní vlivy jsou spojené především s budováním, modernizací a zlepšováním stavu dopravních koridorů (automobilové dopravy, vodní dopravy i cyklistických tras) ve volné krajině. Lze očekávat negativní vlivy jak na suchozemské, tak vodní ekosystémy, negativní ovlivnění druhů, biotopů i krajiny, včetně zvláště chráněných součástí, a to prostřednictvím zvyšování fragmentace krajiny, záboru přírodních biotopů, vytvářením migračních bariér, synantropizací okolí staveb, nevratným narušením krajinného rázu atp.</p> <p>Rozvoj automobilové dopravy má rovněž nemalý podíl i na úmrtnosti některých skupin živočichů, mezi něž patří například různé druhy obojživelníků nebo i vydra říční. Vyhodnocení koncepce by se proto mělo zabývat i tímto specifickým vlivem, který v kumulaci s ostatními má dlouhodobě fatální stav na početnost těchto druhů v České republice a navrhnout opatření k minimalizaci těchto vlivů. Právě na tyto aspekty by se vyhodnocení této koncepce mělo zaměřit.</p>	<p>Na problematiku negativních vlivů s budováním dopravních koridorů je ve vyhodnocení upozorněno a jsou v něm uvedena doporučení pro další přípravu a realizaci opatření. V rámci DP nebudou realizovány žádné konkrétní aktivity nebo projekty, protože DP je obecnou koncepcí, jejíž typová opatření nemají konkrétní lokalizaci v území (nemají územní průmět) a koncepce jako taková nemá žádný vlastní rozpočet pro realizaci typových opatření.</p> <p>V kapitole 10 je uveden souhrn opatření pro případné využití v rámci navazujících koncepcí. Mezi tato opatření patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Umísťovat novou infrastrukturu s ohledem na chráněné části přírody a zachovat migrační prostupnost území. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně).</li> <li>Respektovat předměty ochrany zvláště chráněných území a zamezit antropogennímu tlaku na jejich území. Konkrétní projekty posoudit z hlediska jejich vlivu na přírodu a krajinu. Jakékoliv aktivity/projekty, u nichž by se očekávaly negativní vlivy (i zprostředkované) na ZCHÚ a soustavu Natura 2000 konzultovat s orgány ochrany přírody.</li> </ul>
17	15.6.2020	SNPCS 03685/2020	Správa Národního parku České Švýcarsko	<p>Správa Národního parku České Švýcarsko (dále jen „Správa NP“) jako orgán ochrany přírody a krajiny s ohledem na probíhající klimatické změny doporučuje využívat vodní nákladní dopravu jako alternativní dopravní mód s minimalizací zásahů do vodních toků.</p> <p>Prioritou by v péči o vodní toky mělo být zlepšení jejich hydro-morfologického stavu a zlepšování vodního režimu krajiny přírodě blízkými opatřeními.</p>	Ve Vyhodnocení bylo respektováno.
18	22.6.2020	083965/2020/KUSK	Středočeský kraj	Bez připomínek	Bez komentáře.
19	10.6.2020	MŽP/2020/630/1187	MŽP Odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků	<p>Předkládaná koncepce sice neřeší konkrétní umístění koridorů, plochy či záměrů, ale jak je uvedeno v samotném oznámení na str. 25: „V dopravní politice jsou navržena typová opatření bez konkrétního územního průmětu, ale i opatření, u kterých lze územní průmět dovodit.“ V „naturovém“ posouzení by z tohoto důvodu měl být kladen důraz na hodnocení Strategického cíle 1: Udržitelná mobilita. U některých opatření v tomto cíli lze přibližně dovodit jejich umístění.</p> <p>V „naturovém“ posouzení by tedy bylo vhodné využít informace o záměrech již obsažených v ÚPD a z hodnocení na projektové úrovni podle § 10b odst. 3 ZPV a vyhodnotit, které EVL a PO by mohly být koncepcí ovlivněny.</p>	<p>Naturové posouzení využívá dostupné informace pro vyhodnocení vlivů koncepce na lokality NATURA 2000. Specifický cíl 1.3.3 se týká všech dopravních módů.</p> <p>Politika ochrany klimatu v České republice doplněna mezi relevantní strategické dokumenty.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				<p>Vítáme zařazení specifického cíle 1.3.3 Další vlivy na životní prostředí - bod Fragmentace a prostupnost krajiny. Musíme nicméně upozornit, že problematiku fragmentace a migrační prostupnosti krajiny je třeba řešit i v jiných dopravních módech a ne jen v silniční dopravě. Zároveň je třeba upozornit, že veškeré plochy a koridory, které budou navrženy na základě této koncepce, by měly v maximální možné míře respektovat lokace ochranně cenných přírodních stanovišť a výskytu ZCHD a evropsky významných druhů. Tzn., měly by se jim vyhnout.</p> <p>Za odbor energetiky a ochrany klimatu (770) uvádíme, že ve výčtu relevantních strategických dokumentů na národní úrovni v části B.9 oznámení chybí Politika ochrany klimatu v České republice. Požadujeme zahrnout rovněž tento strategický dokument do vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí.</p>	
20	23.6.2020		MŽP Odbor geologie	<p>1. Na str. 16 je v kapitole Specifický cíl: 1.3.1 Mitigační opatření a energetické úspory, alternativní energie v jednotlivých dopravních módech obsažena věta: „Realizace projektu Plavební stupeň Děčín je proto klíčovou investicí, kterou je podmíněn další rozvoj plavby na území Česka.“ A dále: „Plavební stupeň Děčín významně přispěje k energetickým úsporám a ke snížení vlivu nákladní dopravy na životní prostředí.“</p> <p>Komentář: Dopady PSD v tomto směru nejsou prokázány, snad ani prokazatelné. Označit PSD z těchto důvodů za klíčovou investici je nepodloženým, jednostranným prohlášením. V této souvislosti je zvláštní, že ve vyjádření KÚ Ústí nad Labem, do jehož území spadá PSD, se uvádí, že „Dopravní politika neobsahuje konkrétně lokalizovaná opatření“, a na základě toho vylučuje významný vliv koncepce na životní prostředí.</p> <p>2. Na str. 47 vykazuje kapitola C.3.6 Geologie, horninové prostředí a přírodní zdroje jisté nedostatky: V kapitole chybí charakteristika karpatské soustavy, jsou jmenovány pouze součásti českého masivu a karpatská předhlubeň. Není tak pokryto celé území ČR. Ještě si dovoluji komentář k hranici českého masivu a karpatské soustavy: Český masiv je překryt jednotkami karpatské soustavy, takže hranice mezi nimi není vertikální. Vede se konvenčně podle geomorfologických jednotek: Moravská brána – Vyškovský úval – Dyjsko-svratecký úval. Rozhraní českého masivu a karpatské soustavy je na povrchu překryto sedimenty karpatské předhlubně. Doporučuji kapitolu doplnit o jednotky karpatské soustavy a upravit text o hranici mezi českým masivem a karpatskou soustavou.</p>	<p>V rámci specifického cíle 1.2.2 Nákladní doprava jsou navržena opatření pro podporu železniční nákladní dopravy a terminálů kombinované dopravy. Formulace textu k Vnitrozemské vodní dopravě byla upravena a aktuální text je:</p> <p>Vnitrozemská vodní doprava v případě nákladní dopravy rovněž může významně přispět k energetickým úsporám, jakož i ke snižování vlivů nákladní dopravy na životní prostředí. Výkony vodní nákladní dopravy jsou velmi nízké, což je způsobeno nespolehlivostí labské vodní cesty pod Ústím n/L a nedokončením splavnosti do Pardubic (součást sítě TEN-T). Vodní doprava je přitom jen velmi obtížně nahraditelná v případě nadrozměrných přeprav, což je pro Česko, jakožto průmyslově rozvinutý stát, velmi důležité.</p> <p>Kapitola 2.7 Geologie, horninové prostředí a přírodní zdroje byla upravena.</p>
21	8.6.2020	ENV/2020/6 3737	MŽP Odbor ochrany ovzduší	<p>V kapitole B9 (Vztah k jiným koncepcím) je uvedeno, že bude hodnocen i vztah ke koncepcím z oblasti ochrany ovzduší. V souvislosti s tím upozorňujeme, že v případě obou zde citovaných koncepcí, tj. Národního programu snižování emisí i programů zlepšování kvality ovzduší pro jednotlivé zóny a aglomerace proběhla, resp. bude probíhat v roce 2020 aktualizace těchto dokumentů.</p> <p>V kapitole C.4 (Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území), kde jsou identifikovány klíčové problémy v oblasti kvality ovzduší, požadujeme v bodě „plošné překračování platných imisních limitů pro ochranu lidského zdraví pro suspendované částice o velikosti frakce PM<sub>10</sub> a menší“, nahradit spojení „a menší“ pojmem „PM<sub>2,5</sub>“.</p> <p>Považujeme za vhodné se v rámci hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí explicitně zaměřit pouze na tyto dvě znečišťující látky (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>), neboť pouze pro tyto frakce suspendovaných částic stanoví platná legislativa (zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění) imisní limity pro ochranu lidského zdraví.</p>	<p>Aktualizace uvedených dokumentů byla ve Vyhodnocení respektována. Pojem frakce PM<sub>10</sub> a menší byl upraven.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
22	15.6.2020	MZP/2020/720/2373	MŽP Odbor odpadů	V kapitole B.9. Vztah k jiným koncepcím a prostředí a veřejné zdraví požadujeme do výčtu strategických dokumentů na národní úrovni zařadit také Plán odpadového hospodářství České republiky pro období 2015 – 2024. Za odbor ochrany vod (740) pouze upozorňujeme, že ve výčtu koncepcí na národní úrovni v kapitole B.9. nejsou uvedeny plány dílčích povodí a národní plány povodí. V kapitole D. by mělo být ve výčtu předpokládaných vlivů na ŽP uvedeno kromě snižování retence, havarijního znečištění a znečištění vody při spalování pohonných hmot i ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod výstavbou a provozem. Rámec koncepce je však velmi obecný, takže předpokládáme další posuzování jednotlivých záměrů.	Bylo zapracováno.
23	19.6.2020	MZP/2020/620/1109	MŽP Odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny	S ohledem na skutečnost, že předkládaná koncepce sice neřeší konkrétní umístění koridorů, ploch či záměrů, ale jak je uvedeno v samotném oznámení na str. 25 „V Dopravní politice jsou navržena typová opatření bez konkrétního územního průmětu, ale i opatření, u kterých lze územní průmět dovodit.“ (např. splavnost Labsko-vltavské vodní cesty v přeshraničním úseku, VRT apod.), požadujeme vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a uvádíme k předloženému materiálu následující připomínky a požadavky, na které složky životního prostředí, jejich parametry a vlivy by se vyhodnocení v rámci zpracovávané a posuzované aktualizace mělo zejména zaměřit: 1) Vyhodnotit, zda je aktualizace v souladu s již schválenými koncepčními dokumenty národní úrovně v ochraně přírody a krajiny ČR - Státní politikou životního prostředí ČR, Strategii ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016-2025 a Státním programem ochrany přírody a krajiny, republikovými prioritami v oblasti ochrany přírody a krajiny stanovenými Aktualizací č. 1 Politiky územního rozvoje ČR. 2) V rámci vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí vyhodnotit vliv koncepce na zvláště chráněná území, respektive zda realizací koncepce nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany soustavy zvláště chráněných území. 3) S ohledem na výše uvedené požadujeme navrhnout ve vyhodnocení případná opatření k předcházení, vyloučení nebo snížení negativních vlivů na soustavu zvláště chráněných území a opatření zajišťující migrační propustnost území pro živočichy.	Ad 1 Bylo vyhodnoceno Ad 2 V kontextu hodnocení vlivů na životní prostředí je třeba uvést, že opatření dopravní politiky jsou formulována velmi obecně – dokument nedefinuje územní lokalizaci ani konkrétní projekty, které mají vést k realizaci jejích cílů. Vzhledem k povaze Dopravní politiky tak nebude její implementace spočívat v přímé podpoře realizace konkrétních projektů. Konkrétní vlivy jednotlivých záměrů na životní prostředí budou nadále posuzovány v rámci řízení podle zvláštních předpisů (především územní řízení či pořizování územně plánovací dokumentace) tak, jak to ukládá zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. V kapitole 10.1 je uveden souhrn opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů typových opatření. Ad 3 V kapitole 10.1 je uveden souhrn opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů typových opatření.
24		MŽP	MŽP odbor ochrany vod	Za odbor ochrany vod (740) pouze upozorňujeme, že ve výčtu koncepcí na národní úrovni v kapitole B.9. nejsou uvedeny plány dílčích povodí a národní plány povodí. V kapitole D. by mělo být ve výčtu předpokládaných vlivů na ŽP uvedeno kromě snižování retence, havarijního znečištění a znečištění vody při spalování pohonných hmot i ovlivnění režimu a jakosti povrchových a podzemních vod výstavbou a provozem. Rámec koncepce je však velmi obecný, takže předpokládáme další posuzování jednotlivých záměrů.	V kapitole 1.6. Vztah strategie ke strategickým dokumentům na národní úrovni jsou doplněny Národní plány povodí, Plány dílčích povodí a Plány pro zvládání povodňových rizik. V hodnocení jednotlivých strategických a specifických cílů a opatření v tabulce č.14 je na vlivy na povrchové a podzemní vody upozorněno.
25		MŽP	MŽP odbor energetiky a ochrany klimatu	Za odbor energetiky a ochrany klimatu (770) uvádíme, že ve výčtu relevantních strategických dokumentů na národní úrovni v části B.9 oznámení chybí Politika ochrany klimatu v České republice. Požadujeme zahrnout rovněž tento strategický dokument do vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí.	V kapitole 1.6. Vztah strategie ke strategickým dokumentům na národní úrovni a v kapitole 5.2 je doplněna Politika ochrany klimatu v České republice.