

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

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

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

Středisko: 211 Životního prostředí			
Vedoucí střediska: ING. HANA STAŇKOVÁ	Odpovědný projektant SO, IO, PS: ING. KATEŘINA HLADKÁ, Ph.D.	Vypracoval: ING. KATEŘINA HLADKÁ, Ph.D.	Kontroloval: MGR. MARTINA FIALOVÁ, Ph.D.

Název akce: Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050	Číslo smlouvy: 22 094 211
	Projektový stupeň: SEA
Část: Vyhodnocení vlivu na životní prostředí (SEA) Vyhodnocení dle přílohy č.9 zákona č.100/2001 Sb.	Datum: 11/2023
	Číslo části:



Ministerstvo dopravy

Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 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.

605229101

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 2023

Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050
Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050
Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

Obsah

1. OBSAH A CÍLE KONCEPCE, JEJÍ VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM	11
1.1. CHARAKTER KONCEPCE	11
1.2. HLAVNÍ CÍLE.....	11
1.3. VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM.....	18
1.4. VZTAH STRATEGIE KE STRATEGICKÝM DOKUMENTŮM NA MEZINÁRODNÍ ÚROVNI.....	21
1.5. VZTAH STRATEGIE KE STRATEGICKÝM DOKUMENTŮM NA NÁRODNÍ ÚROVNI	24
2. INFORMACE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ A JEHO PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE	32
2.1. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, KTERÉ MOHOU BÝT KONCEPCÍ OVLIVNĚNY	33
2.2. OBYVATELSTVO	34
2.3. OVZDUŠÍ.....	35
2.4. KLIMA	37
2.5. POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY	38
2.6. PŮDNÍ FOND (ZPF, PUPFL)	45
2.7. GEOLOGIE, HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE	48
2.8. PŘÍRODA A KRAJINA.....	49
2.9. KULTURNÍ DĚDICTVÍ	55
2.10. HLUK	59
2.11. NEHODOVOST	60
2.12. ODPADY	60
2.13. SVĚTELNÉ ZNEČIŠTĚNÍ.....	60
2.14. PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ ÚZEMÍ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE.....	61
3. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V OBLASTECH, KTERÉ BY MOHLY BÝT PROVEDENÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ ZASAŽENY	70
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).	74
4.1. SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ VZTAHUJÍCÍ SE K OBLASTEM SE ZVLÁŠTNÍM VÝZNAMEM PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	77
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	79
5.1. VZTAH STRATEGIE KE STRATEGICKÝM DOKUMENTŮM NA MEZINÁRODNÍ ÚROVNI.....	80
5.2. VZTAH STRATEGIE KE STRATEGICKÝM DOKUMENTŮM NA NÁRODNÍ ÚROVNI	82
5.3. SADA REFERENČNÍCH CÍLŮ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	93
6. ZÁVAŽNÉ VLIVY (VČETNĚ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, POZITIVNÍCH A NEGATIVNÍCH VLIVŮ) NAVRHOVANÝCH VARIANT KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	94
6.1. VYHODNOCENÍ KNIHY 1 – VYHODNOCENÍ PLNĚNÍ DOKUMENTU DOPRAVNÍ SEKTOROVÉ STRATEGIE, 2. FÁZE.....	94
6.2. VYHODNOCENÍ KNIHY 5 – ZÁKLADNÍ VÝCHODISKA	95
6.3. VYHODNOCENÍ KNIHY 6 – DEFINICE PROJEKTOVÝCH KLASTRŮ A PROJEKTOVÝCH BALÍČKŮ	96
6.4. VYHODNOCENÍ KNIHY 7 – POSOUZENÍ KLASTRŮ Z HLEDISKA POKRYTÍ KAPACITY	96
6.5. VYHODNOCENÍ KNIHY 8 – POPIS KRITÉRIÍ K MULTIKRITÉRIÁLNÍ ANALÝZE.....	153

6.6.	VYHODNOCENÍ KNIHY 10 – POŘADÍ KLASTRŮ	154
6.7.	METODA HODNOCENÍ NÁVRHOVÉ ČÁSTI KONCEPCE	154
6.8.	KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY.....	157
6.9.	POSOUZENÍ VLIVU NA LOKALITY SOUSTAVY NATURA 2000.....	158
6.10.	POSOUZENÍ VLIVU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	158
6.11.	SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ K VYHODNOCENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	158
7.	VYHODNOCENÍ MOŽNÝCH PŘESHRAŇIČNÍCH VLIVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	164
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).	165
8.1.	VÝBĚR ZKOUMANÝCH VARIANT	165
8.2.	POPIS PROVEDENÍ POSOUZENÍ VLIVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	167
8.3.	PROBLÉMY PŘI SHROMAŽĎOVÁNÍ POŽADOVANÝCH ÚDAJŮ	168
9.	STANOVENÍ MONITOROVACÍCH UKAZATELŮ (INDIKÁTORŮ) VLIVU KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	169
9.1.	MONITOROVÁNÍ VLIVŮ REALIZACE KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	169
9.2.	STANOVENÍ MONITOROVACÍCH UKAZATELŮ (INDIKÁTORŮ) ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	169
9.3.	NÁVRH MECHANISMU MONITOROVÁNÍ	170
9.4.	NÁVRH ENVIRONMENTÁLNÍCH INDIKÁTORŮ	170
10.	POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ A KOMPENZACI VÝZNAMNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH PŘI PROVÁDĚNÍ KONCEPCE	172
11.	STANOVENÍ INDIKÁTORŮ (KRITÉRIÍ) PRO VÝBĚR PROJEKTU	175
12.	VLIVY KONCEPCE NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	176
12.1.	VZTAH PŘEDKLÁDANÉ KONCEPCE KE KONCEPCÍM V OBLASTI OCHRANY VEŘEJNÉHO ZDRAVÍ A JEJICH CÍLŮM	177
12.2.	STANOVENÍ RELEVANTNÍCH REFERENČNÍCH CÍLŮ.....	181
12.3.	POPIS ZDRAVOTNÍHO STAVU OBYVATELSTVA V DOTČENÉM ÚZEMÍ	182
12.4.	DETERMINANTY VLIVŮ DOPRAVNÍCH –SEKTOROVÝCH STRATEGIÍ, 3. FÁZE, PRO OBDOBÍ 2024-2030 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050, NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	186
12.5.	VYHODNOCENÍ ANALYTICKÉ ČÁSTI DOPRAVNÍCH SEKTOROVÝCH STRATEGIÍ, 3. FÁZE, PRO OBDOBÍ 2024-2030 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050 Z HLEDISKA VLIVŮ NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	200
12.6.	POSTUP VYHODNOCENÍ VLIVŮ NÁVRHOVÉ ČÁSTI DOPRAVNÍCH SEKTOROVÝCH STRATEGIÍ, 3. FÁZE, PRO OBDOBÍ 2024-2030 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050 NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	201
12.7.	VYHODNOCENÍ VLIVŮ NÁVRHOVÉ ČÁSTI DOPRAVNÍCH SEKTOROVÝCH STRATEGIÍ, 3. FÁZE, PRO OBDOBÍ 2024-2030 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050, NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	205
12.7.1.	<i>Vyhodnocení cíle Dopravních strategií na veřejné zdraví a jeho determinanty</i>	<i>205</i>
12.7.2.	<i>Vyhodnocení návrhové části Dopravních sektorových strategií, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 na veřejné zdraví na úrovni projektových a multimodálních klastrů a projektových balíčků.....</i>	<i>205</i>
12.7.3.	<i>Hodnocení projektů Dopravních sektorových strategií, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 na veřejné zdraví a jeho determinanty</i>	<i>217</i>
12.8.	SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍCH SEKTOROVÝCH STRATEGIÍ, 3. FÁZE, PRO OBDOBÍ 2024-2030 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050.....	222
12.9.	STANOVENÍ INDIKÁTORŮ PRO MONITORING DOPADŮ REALIZACE KONCEPCE NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	223
13.	NETECHNICKÉ SHRNTUÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ	224

Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050
Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

14. SOUHRNNÉ VYPOŘÁDÁNÍ POŽADAVKŮ STANOVENÝCH ZÁVĚREM ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ A VYJÁDRĚNÍ OBDRŽENÝCH KE KONCEPCI Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	228
15. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ VČETNĚ NÁVRHU STANOVISKA KE KONCEPCI.....	229

Seznam příloh

- 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 obdržných ke koncepci z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví**
- Příloha 5** **Vyhodnocení projektů – železniční doprava**
- Příloha 6** **Vyhodnocení projektů – silniční doprava**
- Přílohy 7** **Vyhodnocení projektů – vodní doprava**

Seznam tabulek

Tabulka 1 Vztah předkládané koncepce vůči jiným koncepcím přijatým na mezinárodní, vnitrostátní a regionální úrovni	21
Tabulka 2 Vztah předkládané koncepce vůči jiným koncepcím přijatým na mezinárodní úrovni.....	21
Tabulka 3 Vztah předkládané koncepce vůči jiným koncepcím přijatým na vnitrostátní a regionální úrovni.	24
Tabulka 4 Tabulka krajů ČR 2021.	33
Tabulka 5 Územní teploty v roce 2022 Česká republika.	38
Tabulka 6 Územní srážky v roce 2022 Česká republika.	38
Tabulka 7 Kategorizace lesů (ha).....	47
Tabulka 8 Biosférické rezervace.	51
Tabulka 9 Hlavní projevy predikovaných scénářů změny klimatu – souhrn	62
Tabulka 10 Obecné charakteristiky plošně nejvýznamnějších území se zvýšenými požadavky na ochranu přírody.	72
Tabulka 11 Referenční cíle ochrany životního prostředí	94
Tabulka 12 Vyhodnocení klastrů.	98
Tabulka 13 Porovnání návrhu koncepce s nulovou variantou	166
Tabulka 14 Návrh environmentálních indikátorů.....	171
Tabulka 15 Environmentální kritéria pro hodnocení projektů.....	175
Tabulka 16 Přehled referenčních cílů ochrany veřejného zdraví	181
Tabulka 17 Zastoupení kategorií věkové skladby obyvatel [%] – k 31. 12. 2021 [3]	183
Tabulka 18 Počet úmrtí podle příčin – ČR v letech 2019 – 2021	183
Tabulka 19 Hlášené případy pracovní neschopnosti pro nemoc a úraz.....	186
Tabulka 20 Hodnocení projektových a multimodálních klastrů a projektových balíčků.	206
Tabulka 21 Indikátory pro monitoring dopadů koncepce – zdroje dat	224

Seznam obrázků

Obrázek 1 Dotčené území Dopravní politikou ČR pro léta 2021 – 2027.....	33
Obrázek 2 Kraje ČR.....	33
Obrázek 3 Kvalita vody v tocích ČR, 2020 - 2021	39
Obrázek 4 CHOPAV na území ČR.....	42
Obrázek 5 Ochraná pásma vodních zdrojů na území ČR.....	43
Obrázek 6 Záplavová území v ČR.....	44
Obrázek 7 Mapy povodňového nebezpečí, ohrožení a povodňových rizikv ČR.	45
Obrázek 8 Mapa půdních typů ČR.....	46
Obrázek 9 Mapa přírodních lesních oblastí.....	47
Obrázek 10 Velkoplošná chráněná území.....	50
Obrázek 11 NATURA 2000.....	50
Obrázek 12 Biosférické rezervace UNESCO.....	52
Obrázek 13 Nadregionální ÚSES.....	53
Obrázek 14 Koncepční vymezení nadregionálních biocenter, AOPK 2019	54
Obrázek 15 Územní rozložení přírodních parků ČR.....	55
Obrázek 16 Krajinné památkové zóny. https://geoportal.npu.cz/webappbuilder/apps/93/	58
Obrázek 17 Výsledky projekcí celkových emisí skleníkových plynů pro scénáře WEM a WAM (včetně LULUCF) aktualizované dle inventury 2021	66
Obrázek 18 Odhad vývoje podílu OZE do roku 2030 v dělení na jednotlivé sektory.....	66
Obrázek 19 Srovnání standardizované úmrtnosti v roce 2020.....	185
Obrázek 20 Dopravní nehody v ČR dle viníka v roce 2021.....	188
Obrázek 21 Počet dopravních nehod v krajích ČR v roce 2021.....	189
Obrázek 22 Umístění dopravních nehod v rámci ČR v roce 2021	190
Obrázek 23 Počet usmrcených osob při dopravních nehodách na 1 milion obyvatel v Evropě v roce 2021	190
Obrázek 24 Počet dokončených bytů v ČR v letech 1989 – 2021.....	191
Obrázek 25 Počet zahájených a dokončených bytů v krajích mezi lety 2016 – 2021.....	192
Obrázek 26 Míra zaměstnanosti (%) v krajích v roce 2021	193
Obrázek 27 Obecná míra nezaměstnanosti (%) v krajích v roce 2021.....	193
Obrázek 28 Zaměstnaní pracující v ČR podle odvětvových sektorů v roce 2021.....	194
Obrázek 29 Rozdíly průměrných hrubých mezd žen a mužů dle věku a vzdělání v roce 2021 [8]	195
Obrázek 30 Struktura zaměstnaných podle vzdělání v krajích v roce 2021	196
Obrázek 31 Zařízení sociálních služeb v roce 2021	196
Obrázek 32 Lůžková kapacita lázeňských zařízení v roce 2021.....	197
Obrázek 33 Podíl aktivně sportující populace podle věkových tříd v roce 2014 a 2019.	198
Obrázek 34 Počet dní v týdnu, ve kterých se aktivně sportující věnují sportu.....	198
Obrázek 35 Délka cyklotras v krajích v km	199
Obrázek 36 Kategorie BMI a podíl osob s preobezitou a obezitou ve věkové kategorii populace 25-64 let v ČR podle pohlaví.....	199
Obrázek 37 Rozložení kategorií rizika zvýšení obvodu pasu podle pohlaví a věku od 25 do 64 let v ČR.....	200

Úvod

Předkládané vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví pro dokument: „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 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. MZP/2023/710/397 ze dne 28.3.2023 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 sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050 bylo provedeno nad strategickým dokumentem předaným Ministerstvem dopravy ve verzi listopad 2023.

V rámci zpracování vyhodnocení SEA a "naturového" hodnocení byly prověřovány ve spolupráci s pořizovatelem koncepce varianty předkládaného návrhu koncepce, neboť u několika z dílčích záměrů, zahrnutých v DSS3 byl vyhodnocen významně negativní vliv na předměty ochrany lokalita soustavy Natura 2000. V rámci prověření byl vyloučen záměr "Plavební stupeň Děčín", neboť u tohoto záměru byl již vyhodnocen významný negativní vliv v Koncepci vodní dopravy, pro který byl současně prokázán veřejný zájem, nicméně do dnešní doby nebyla stanovena kompenzační opatření, bez kterých v souladu s ust. § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nelze koncepci schválit. U dalšího dílčího záměru RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov byly předkladatelem prověřovány jiné varianty, avšak vzhledem k morfologii terénu, technickým požadavkům budoucích staveb a potřebě zachování spoje mezi konkrétními destinacemi nelze jinou variantu v případě předkládané DSS3 předložit. Po předběžných konzultacích s AOPK RP SCHKO Poodří je dotčený předmět ochrany čolek velký (*Triturus cristatus*) možno kompenzovat, v rámci DSS3 je tedy předkládána varianta s nejmenším možným vlivem.

Do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitola 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ na základě projednání zpracovatele a předkladatele koncepce byla zahrnuta opatření uvedená v kapitole 10.

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 strategie stanovily priority pro zajištění udržitelnosti existující dopravní infrastruktury, stejně jako definovaly přístup k prioritám přípravy a následné realizace dopravní infrastruktury s ohledem na stav a hlavní problémy dopravy v ČR včetně mezinárodních závazků a přeshraničních souvislostí. Dopravní strategie představovaly rovněž klíčový dokument pro jednotlivé resortní investorské organizace, které zajišťovaly přípravu a realizaci staveb. Dokumenty byly i základem pro přípravu dalších koncepčních materiálů resortu dopravy řešících problematiku dopravní infrastruktury.

Ze stávající rozpracované verze Dopravní sektorové strategie (předané v listopadu 2023) vyplývá následující struktura dokumentu, který obsahuje následující knihy:

Kniha 1 Vyhodnocení plnění dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze

Knihy 2-4 nebudou zpracovány – je to z důvodů zachování číslování knih z předchozí DSS, knihy 2-4 se věnovaly sestavení Národního multimodálního dopravního modelu (K2 = sestavení modelu pro stávající stav, K3 = výhledové scénáře pro model, K4 = výhledová část modelu), který máme a jeho aktualizace se provádějí už jako samostatný projekt, neboť model se využívá i pro jiné účely.

Kniha 5 Základní východiska

Kniha 6 Databáze projektů a jejich rozdělení do klastrů a balíčků

Kniha 7 Analýza návrhových parametrů klastrů

Kniha 8 Prioritizace klastrů

Kniha 9 Analýza finančních možností a potřeb

1.1. Charakter koncepce

Předložený dokument představuje koncepci Ministerstva dopravy s celostátní působností, která formuluje priority a cíle v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury pro období 2024–2030 a v dlouhodobém horizontu do roku 2050. Dokument vychází z cílů Dopravní politiky a stanovuje priority realizace dopravní infrastruktury s ohledem na stav a hlavní problémy dopravy v ČR včetně mezinárodních závazků resortu dopravy. Koncepci tvoří soubor několika tzv. Knih.

Koncepce sdružuje jednotlivé projekty do tzv. multimodálních klastrů (dále také „MK“), které se skládají ze souběžných klastrů pro silniční, železniční a vodní dopravu a zajišťují multimodální spojení dvou nebo více významných míst.

1.2. Hlavní cíle

Prioritizace na bázi pilířů

Prioritizace bude založena na třech pilířích:

1. Pilíř závazkový, kde jde o splnění povinností vůči evropské politice TEN-T, a to k létům 2030, 2040 a 2050.
2. Pilíř regionálních potřeb k zajištění srovnatelných parametrů dopravní infrastruktury pro jednotlivé regiony, přičemž velikost regionu či území ITI by neměl být hlavním faktorem, nýbrž tímto faktorem by měl být současný stav dopravní infrastruktury.
3. Pilíř dalších potřeb bude zaměřen na další projekty regionálního významu.

Závazkový pilíř

Na základě závazkového pilíře bude nutné zprovoznit v požadovaných časových horizontech následující projekty:

- do roku 2030:
 - VRT Praha – Lovosice
 - VRT Praha – Brno s výjimkou úseku Světlá n/S – Vlkov (Velká Bíteš)
 - Modernizace trati Světlá nad Sázavou – Vlkov
 - Modernizace trati Kolín – Děčín
 - Modernizace trati Brno – Přerov
 - Modernizace trati Plzeň – Česká Kubice
 - Modernizace trati Hranice n. M. – Horní Lideč st.hr.
 - Zdvoukolejnění tratě Velký Osek - Choceň
 - Dostavba dálnice D0
 - Dostavba dálnice D11 Jaroměř – Královec st.hr.
 - Dostavba dálnice D1
 - Dostavba dálnice D52 Pohořelice – Mikulov st.hr.
 - Dostavba silničního tahu č. 49 Hulín – Horní Lideč st.hr.
 - Zlepšení plavebních podmínek v přeshraničním úseku Labe
 - Splavnění Labe do Pardubic
- do roku 2040
 - VRT Světlá nad Sázavou – Vlkov (Velká Bíteš)
 - VRT Ústí nad Labem – Dresden
 - VRT Přerov – Ostrava – Státní hranice s Polskem
 - Zajištění provozu vlaků délky 740 m na tratích:
 - Praha – Lovosice
 - Praha – Kolín – Choceň
 - Ústí n/O – Lichkov st.hr.

• Kolín – Havlíčkův Brod – Brno

- do roku 2050
 - VRT Lovosice – Ústí n/L
 - VRT Praha – Wroclaw
 - Trať Nemanice – Ševětín, novostavba
 - Optimalizace tratí:
 - České Velenice – České Budějovice – Plzeň
 - Ústí nad Labem – Cheb st.hr.
 - D35 Jičín Úlibice – Hradec Králové – Mohelnice
 - I/35 Jičín Úlibice – Turnov
 - D6 Krušovice – Karlovy Vary
 - D43, I/43 Brno – Moravská Třebová (D35)
 - D55 Olomouc – Přerov, Otrokovice – Břeclav
 - D3 střeodočeská část, přeshraniční část
 - I/33 Jaroměř – Náchod st.hr.
 - I/50 Holubice – Starý Hrozenkov st.hr.
 - Nová trať Praha – Beroun

Pilíř regionálních potřeb

Z hlediska pilíře regionálních potřeb bude nutné zajistit následující priority, a to jako etapy realizace dopravní infrastruktury:

1. **Základní potřeby** (dokončení „klasické“ infrastruktury tak aby všechny regiony ITI mohly plnit své základní funkce)
2. **Cílové potřeby** (dokončení „modernizované“ infrastruktury tak aby všechny regiony ITI mohly plnit své funkce jako „póly růstu“)

Pilíř regionálních potřeb je řešen v následujících prioritách:

1. Zajištění napojení ČR na aglomerace a metropole sousedních států
2. Propojení metropolí v rámci ČR
3. Zajištění dopravní infrastruktury pro nákladní dopravu (železnice, voda)
4. Propojení aglomerací na spádové metropole
5. Zajištění příměstských vztahů metropolí
6. Vzájemné propojení sousedních aglomerací
7. Další mezinárodní vztahy včetně napojení odlehlých regionů
8. Zajištění příměstských vztahů u hlavních center aglomerací

Priorita 1 a 2 jsou zajištěny pomocí závazkového pilíře a v další části proto nejsou řešeny.

Priorita 3 - Zajištění dopravní infrastruktury pro nákladní dopravu (železnice, voda)

Rozhodující část projektů železniční nákladní dopravy a vodní dopravy jsou určeny závazkovým pilířem v rámci sítě TEN-T. Nad tento rámec je nutné doplnit následující projekty, které jsou důležité k zajištění obsluhy velkých průmyslových celků:

- Velký Osek – Choceň (zatím není součástí TEN-T, byť je součástí návrhu EK)
- Zdvoukolejnění a elektrizace tratě Nymburk – Mladá Boleslav a Čachovice – Lysá n/L (novostavba) vč. nové stanice v Mladé Boleslavi a Bezděčínské spojky
- Elektrizace a zvýšení kapacity tratě Týniště nad Orlicí – Solnice
- Železniční trať Vrchlabí – Kunčice n /L – Turnov – Mladá Boleslav (nutno prověřit možnosti a stanovit parametry)

Priorita 4 - Propojení aglomerací na spádové metropole

Základní potřeby

Cílové potřeby

Priorita 5 - Zajištění příměstských vztahů metropolí

V tomto případě se jedná o zajištění dopravní infrastruktury ve vlastnictví státu, která je důležitá ve vztahu k udržitelné městské mobilitě, zejména pravidelné dojížděky ze suburbií do jádrového města. Řešením není posilovat kapacitu dálniční infrastruktury na příjezdu do města (pokud není nutná z důvodů zajištění dálkového tranzitu), neboť limitem je kapacita uličního prostoru města a kapacita parkovišť PaR u koncových stanic MHD. Zejména v případě hlavního města na základě výstupů SUMP „Polad’ Prahu“ je zřejmé, že dostatečnou kapacitu pro IAD zajistit nelze. Řešením je budování P&R u železničních stanic daleko v suburbánní oblasti, avšak v tomto případě je již v současnosti problémem vyčerpaná kapacita příměstské železniční dopravy. Hlavní prioritou je proto zvyšování kapacity železničních tahů vedoucích do metropolí. V případě hlavního města je pak zřejmé, že zvýšení kapacity železničního uzlu výstavbou tzv. Nového spojení 2 by mělo být realizováno ve variantě pro příměstskou, a nikoliv pro dálkovou dopravu, neboť užší sepětí příměstské dopravy pro pravidelnou dojížděku je z hlediska udržitelné městské mobility klíčové. Obdobné je to i v případě tzv. Brněnského diametru.

V případě silniční infrastruktury má význam na příjezdu do metropolí budovat třetí pruh na silnicích I. – III. třídy. Tento nový pruh by měl být budován pro směr do města, a to jako vyhrazený autobusový pruh pro příměstské autobusové linky. Zkapacitňování dálniční sítě v bezprostředním okolí metropolí by mělo probíhat za účelem převedení tranzitní dopravy. Proto je vysokou prioritou TEN-T dobudování dálnice D0 v šestipruhovém uspořádání.

Priorita 6 - Vzájemné propojení sousedních aglomerací

Priorita 7 - Další mezinárodní vztahy včetně napojení odlehlých regionů

V této kategorii jsou zařazeny další projekty silniční sítě, které jsou důležité k zajištění dalších směrů v rámci mezinárodní dopravy a které jsou rovněž důležité k propojení okrajových regionů nebo dalších center, které nejsou součástí aglomerací ITI.

Priorita 8 - Zajištění příměstských vztahů u hlavních center aglomerací

Pilíř dalších potřeb

Jsou stanoveny na základě přípravy projektů správců dopravní infrastruktury včetně námětů pro delší časový horizont, pro které je k dispozici v současnosti pouze omezené množství informací.

Stanovení multimodálních koridorů a páteřní sítě ČR

Multimodální koridory a jejich dílčí části (sekce) slouží ke stanovení prioritní sítě České republiky. Vycházejí z obdobného přístupu sítě TEN-T a pomocí těchto koridorů budou zajištěny mezinárodní vazby České republiky a vazby jednotlivých regionů definovaných ve Strategii regionálního rozvoje a v rámci regionů ITI.

Koridor TEN-T Východní a východomořský koridor

Koridor TEN-T Rýnsko-dunajský koridor

Koridor TEN-T Baltsko-jadranský koridor

Koridor Českobudějovický

Koridor Mostecko - karlovarský

Koridor Liberecko – mladoboleslavský

Koridor Karlovarsko – českobudějovický

Koridor Karlovarsko – liberecký

Koridor Liberecko - pardubický

Koridor Plzeňsko – mostecký

Koridor Českobudějovicko-královéhradecký

Stanovení multimodálních klastrů

Na základě multimodálních klastrů budou multimodálně posuzovány projekty rozvoje dopravní infrastruktury tak, aby bylo možné řešit principy DNSH, zejména jeho mitigačního pilíře. Hodnocení priorit by mělo být zaměřeno na multimodální přístup. Jde tedy o náhradu řešení na bázi klastrů, které byly řešeny pro jednotlivé druhy dopravy individuálně.

Multimodální klastr uzel Praha

Multimodální klastr Státní hranice SRN – Ústí nad Labem – Praha / Kolín

Multimodální klastr Praha – Brno

Multimodální klastr Brno – Břeclav st.hr. Slovensko / Rakousko

Multimodální klastr St.hr. Bavorsko – Plzeň – Praha

Multimodální klastr Praha – Ostrava (nad rámec Praha – Brno a Brno – Ostrava)

Multimodální klastr Ostrava – st.hr. Slovensko

Multimodální klastr Vídeň – Přerov – Ostrava – st.hr. Polsko (nad rámec Brno – Břeclav st.hr.)

Multimodální klastr (Praha) – Hradec Králové – Trutnovsko st.hr.

Multimodální klastr střední Morava – st.hr. Slovensko

Multimodální klastr Brno – Olomouc

Multimodální klastr Brno – Zlín

Multimodální klastr Olomouc – Zlín

Multimodální klastr Praha – České Budějovice

Multimodální klastr České Budějovice – Dvořiště st.hr.

Multimodální klastr Praha – Most – Karlovy Vary

Multimodální klastr Praha – Liberec – st.hr. Polsko / SRN

Multimodální klastr Plzeň – Karlovy Vary

Multimodální Klastr Plzeň – České Budějovice

Multimodální klastr České Budějovice – st. hr. Vitorazsko

Multimodální klastr Plzeň – Most

Multimodální klastr Karlovy Vary – Ústí nad Labem

Multimodální klastr Ústí nad Labem – Liberec

Multimodální klastr Ústí nad Labem – Mladá Boleslav

Multimodální klastr Liberec – Mladá Boleslav – Hradec Králové

Multimodální klastr České Budějovice - Jihlava

Multimodální klastr Jihlava – Pardubice – Hradec Králové

Multimodální Klastř dalších přeshraničních spojení a napojení odlehklých regionů

Multimodální klastry příměstských spojení

Popis projektových balíčků

Projektové balíčky jsou zaměřeny na specifické oblasti, obvykle sestávají z menších projektů, které nejsou v Sektorových strategiích sledovány jmenovitě, a počítá se s vytvořením finančního rámce pro jednotlivé balíčky. Tyto prostředky budou alokovány na jednotlivé projekty obvykle na základě dílčí koncepce.

Obchvaty a modernizace na silnicích I. třídy klasifikace E, F, G

Příspěvek na obnovu silnic II. a III. třídy

Příspěvek na modernizaci a rozvoj MHD v elektrické trakci

Podpora privátních terminálů nákladní dopravy

Rozvoj státních terminálů nákladní dopravy a seřadovacích nádraží

Podpora rozvoje privátních přístavů nákladní dopravy

Rekreační plavba – přístaviště

Rekreační plavba - ostatní projekty

Podpora rozvoje infrastruktury cyklistické dopravy

Podpora rozvoje bezbariérových pěších tras

Podpora zavádění ITS a C-ITS

Podpora pořízení letištního zabezpečovacího zařízení odbavování cestujících

Projekty oprav železniční infrastruktury zařazené do kategorie projektů

Mimoúrovňové křížení s nadřazenou infrastrukturou

Vybavení drážních vozidel jednotkami ETCS

Železniční přejezdy a jejich náhrady

Staniční budovy a bezbariérové přístupy na železnici, stavby SŽ

Vodní cesty mimo TEN-T

Modernizace nebo optimalizace ostatních konvenčních tratí

Zavádění ETCS a GMS-R na tratích mimo definované klastry, CDP, DOZ

Změna trakční soustavy, výkon TNS

Elektrizace tratí mimo definované klastry

Veřejné napájecí a dobíjecí stanice pro alternativní pohony

1.3. Vztah k jiným koncepcím

Účelem této kapitoly je poskytnout základní informaci o plánovacím kontextu DSS 3. fáze, tedy zejména přehled relevantních strategických dokumentů, které vytvářejí právní a koncepční rámec pro přípravu DSS 3. fáze.

Hlavní aktuální strategií EU pro oblasti dopravy představuje „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“. Dokument sice formálně nenahrazuje původní Bílou knihu o dopravní politice z roku 2011, aktualizuje však některé její cíle a to v návaznosti na vrcholovou strategii EU „Zelená dohoda pro Evropu“ (tzv. „Green deal“). Dokument tak reaguje na nové výzvy a cíle EU, zejména pak v oblasti snižování emisí z dopravy a digitalizace dopravního sektoru.

Strategie konstatuje, že největší výzvou pro dopravní sektor je právě snížení emisí tak, aby bylo možné dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050. Jedním z hlavních nástrojů na snížení emisí v dopravě je rozvoj efektivního, provázaného a multimodálního dopravního systému s důrazem na vybudování sítě vysokorychlostních železnic, která by měla být oproti současnému stavu do roku 2030 zdvojnásobena a do roku 2050 pak ztrojnásobena.

V červenci 2021 byl předložen balíček návrhů legislativních opatření nazvaný „Fit for 55“. Název je odvozen od 55% cíle snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030, jak jej v roce 2020 schválila Evropská Rada.

V prosinci 2021 byl předložen návrh nařízení, kterým se nahrazuje stávající nařízení 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (tzv. nařízení TEN-T). Nové nařízení plně reflektuje výše uvedené dlouhodobé cíle dopravní politiky EU. Proto je v něm kladen důraz nejen na rozvoj fyzické infrastruktury, ale též na tzv. horizontální aspekty jako je již zmiňovaný rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva a zavádění inteligentních dopravních systémů.

Při posouzení vztahu koncepce ke koncepčním materiálům v oblasti životního prostředí byly brány v úvahu zejména dokumenty zpracované na národní a mezinárodní úrovni a platná legislativa ČR. V úvahu byla přitom vzata skutečnost, že předkládaná koncepce se týká území celé České republiky.

Vztah strategie k legislativním a ke strategickým dokumentům na mezinárodní úrovni

- Agenda pro udržitelný rozvoj 2030 OSN (2030)
- Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha). EU, 03/2011
- Zelená dohoda pro Evropu (EU Green Deal), 2019
- Nová strategie EU pro přizpůsobení se změně klimatu (2021)
- Politika soudržnosti EU 2021-2027
- Územní agenda EU 2030, Budoucnost pro všechny oblasti

- Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti 2020
- Fit for 55, 2021
- Směrnice (EU) 2021/1187 o racionalizačních opatřeních pro urychlení realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T), 2021
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (tzv. Rámcová směrnice)
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/60/ES ze dne 23. října 2007 o vyhodnocování a zvládnání povodňových rizik (tzv. Povodňová směrnice)
- Aktualizace plánu mezinárodní oblasti povodí Labe pro plánovací období 2022–2027, 2022
- Aktualizace Plánu pro zvládnání povodňových rizik v Mezinárodní oblasti povodí Labe 2022–2027, 2020

Vztah strategie ke strategickým dokumentům na národní úrovni

- Národní koncepce realizace politiky soudržnosti po roce 2020, 2019
- Strategický rámec Česká republika 2030, 2022
- Dohoda o partnerství 2021–2027 (zatím není dokončena)
- Dopravní politika ČR 2021–2027 s výhledem do roku 2050, 2021
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+, 2021
- Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021-2027 s výhledem do roku 2050, 2021
- Politika územního rozvoje České republiky, Aktualizace č.6, Úplné znění závazné od 1. 9. 2023
- Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050, 2021
- Politika ochrany klimatu v ČR, schválená 03/2017
- Vnitrostátní plán ČR pro energetiku a klima, schválený 10/2023
- Národní akční plán adaptace na změnu klimatu; 1. aktualizace pro období 2021–2025, 2021
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR 2020 – 2025, 2020
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025, 2016
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 2021-2030, 2021
- Koncepce ochrany před následky sucha na území České republiky; 2017
- Národní program snižování emisí, 2019
- Střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR 2015-2020, 2015
- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01, Aktualizace 2020
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02, Aktualizace 2020
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihozápad - CZ03, Aktualizace 2020
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad - CZ04, Aktualizace 2020
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severovýchod - CZ05, Aktualizace 2020
- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno - CZ06A, Aktualizace 2020

- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod - CZ06Z, Aktualizace 2020
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna střední Morava - CZ07, Aktualizace 2020
- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek - CZ08A
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko - CZ08Z, Aktualizace 2020
- Podpůrná opatření k PZKO 2020+, leden 2021
- Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století, 2008
- Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí, 2014
- Zdraví 2030 – Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030, 2019
- Strategie sociálního začleňování 2021 – 2030, 2020
- Akční plán zdraví a životního prostředí ČR (NEHAP), 1998
- Akční hlukové plány, 3. kolo vyhotovení rok 2018
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu ČR 2021-2030
- Koncepce památkové péče v České republice na léta 2017–2020, 2017
- Koncepce státní politiky cestovního ruchu 2014–2020, 2013
- Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility, 2020
- Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030, 2021
- Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030, 2018
- Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030, 2021
- Strategie BESIP 2021-2030, 2021
- Plán odpadového hospodářství České republiky, pro období 2015 – 2024 s výhledem do roku 2035, 2022
- Strategický rámec cirkulární ekonomiky ČR 2040, 2021
- Národní plán povodí Labe, 2022
- Národní plán povodí Dunaje, 2022
- Národní plán povodí Odry, 2022
- Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe pro období 2021 – 2027, 2020
- Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje pro období 2021 – 2027, 2020
- Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Odry pro období 2021 – 2027, 2020
- Státní program environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty a environmentálního poradenství na léta 2016-2025, 2016

Vztah strategie ke strategickým dokumentům na krajské úrovni

- ZÚR Hlavní město Praha 11. aktualizace 2022
- ZÚR Středočeského kraje 6. aktualizace 2022
- ZÚR Jihočeského kraje 9. aktualizace, 2022
- ZÚR Plzeňského kraje 4. aktualizace, 2019
- ZÚR Karlovarského kraje 2. aktualizace 2022
- ZÚR Ústeckého kraje 6. aktualizace, 2022
- ZÚR Libereckého kraje 2. aktualizace 2022

- ZÚR Královéhradeckého kraje 5. aktualizace 2021
- ZÚR Pardubického kraje 3. aktualizace 2020
- ZÚR kraje Vysočina 10. aktualizace 2022
- ZÚR Jihomoravského kraje 2. aktualizace 2020
- ZÚR Olomouckého kraje 5. aktualizace 2022
- ZÚR Moravskoslezského kraje ZÚR 8. aktualizace, 2023
- ZÚR Zlínského kraje 5. aktualizace, 2023

Tabulkovou formou je provedeno vyhodnocení vztahu DSS 3. fáze k jiným koncepcím přijatým na mezinárodní, vnitrostátní a regionální úrovni, které se vztahují k zájmovému území, předmětu řešení posuzované DSS 3. fáze a způsobu zapracování 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 řešení 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.

1.4. 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 DSS 3. fáze	Komentář
Agenda pro udržitelný rozvoj 2030 OSN (2030)	2	Agenda 2030 stanovuje 17 Cílů udržitelného rozvoje. Cíl 9 představuje silný vztah k DSS 3. fáze. Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha). EU, 03/2011	2	Tento plán poskytuje obecný náhled na vývoj v odvětví dopravy, na jeho budoucí úkoly a politické iniciativy, které je třeba zvážit. Transevropské dopravní síť (financované prostřednictvím sítě TEN-T, strukturálních fondů a Fondu soudržnosti) přispěly k územní

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči DSS 3. fáze	Komentář
		celistvosti a výstavbě vysokorychlostních železničních tratí. Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Zelená dohoda pro Evropu (EU Green Deal), 2019	2	Strategie navrhuje transformaci hospodářství a společnosti EU s cílem splnit cíle v oblasti klimatu, respektive dosažení klimatické neutrality. Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Nová strategie EU pro přizpůsobení se změně klimatu (2021)	1	Strategie vychází ze strategie pro přizpůsobení se změně klimatu z roku 2013 a je jedním z klíčových opatření stanovených v Zelené dohodě pro Evropu. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.
Politika soudržnosti EU 2021-2027	1	Politika soudržnosti EU na období 2021–2027 se i nadále zaměřuje na podporu hospodářské, sociální a územní konvergence prostřednictvím udržitelné hospodářské konkurenceschopnosti, výzkumu a inovací, digitální transformace, plnění cílů Zelené dohody pro Evropu a prosazování evropského pilíře sociálních práv. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména cíl 3 politiky propojenější Evropa.
Územní agenda EU 2030, Budoucnost pro všechny oblasti	1	Územní agenda 2030 představuje strategický rámec pro konkrétní aktivity na podporu územní soudržnosti v Evropě: budoucnost pro všechny oblasti. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na udržitelná spojení, rozvoj transevropských sítí.
Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti 2020	1	Jedná se o komplexní soubor opatření, jejichž cílem je nasměrovat EU na cestu k vytvoření udržitelného, inteligentního a pevného systému mobility budoucnosti a dosáhnout zásadních změn potřebných k dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na snížení emisí.

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči DSS 3. fáze	Komentář
Fit for 55, 2021	2	Balíček „Fit for 55“ je souborem návrhů na revizi a aktualizaci právních předpisů EU a na zavedení nových iniciativ, který má zajistit, aby byly politiky EU v souladu s klimatickými cíli dohodnutými Radou a Evropským parlamentem. Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Směrnice (EU) 2021/1187 o racionalizačních opatřeních pro urychlení realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T), 2021	2	Oblast působnosti směrnice se vztahuje na předem určená přeshraniční spojení a chybějící propojení koridorů hlavní sítě TEN-T (uvedených ve zvláštní příloze I, která odpovídá příloze nařízení CEF 2). Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (tzv. Rámcová směrnice)	1	Legislativní dokument vymezuje působnost plánování v rámci vodní politiky, ovšem velmi obecně bez detailních územních specifikací či věcných parametrů vymezení jednotlivých opatření. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/60/ES ze dne 23. října 2007 o vyhodnocování a zvládnání povodňových rizik (tzv. Povodňová směrnice)	1	Legislativní dokument vymezuje působnost plánování v rámci zvládnání povodňových rizik, ovšem velmi obecně bez detailních územních specifikací či věcných parametrů vymezení jednotlivých opatření. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah k dopravě.
Aktualizace plánu mezinárodní oblasti povodí Labe pro plánovací období 2022–2027	1	Strategický dokument se promítá formou definování problémů zlepšení struktury a průchodnosti toků. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah ve vztahu k DSS 3. fáze.
Aktualizace Plánu pro zvládnání povodňových rizik v Mezinárodní oblasti povodí Labe 2022–2027, 2022	1	Mezinárodní plán pro zvládnání povodňových rizik v celé oblasti povodí není pouze implementací evropské Povodňové směrnice, ale je i důsledným pokračováním Akčního plánu povodňové ochrany v povodí Labe, který vznikl již po povodni v roce 2002, neboť začleňuje jeho cíle a opatření do celkové strategie zvládnání povodňových

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči DSS 3. fáze	Komentář
		rizik. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah s ohledem na 3 cíle definované v Plánu.
Aktualizace Plánu pro zvládnání povodňových rizik v Mezinárodní oblasti povodí Labe 2022–2027, 2020	1	V Mezinárodním plánu pro zvládnání povodňových rizik v oblasti povodí Labe jsou popsána opatření v České republice a v Německu, pro která je třeba zčásti najít řešení přesahující hranice států. V plánu jsou navržena typová opatření pro zvládnání povodňových rizik. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah ve vztahu k DSS 3. fáze.

1.5. 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 DSS 3. fáze	Komentář
Národní koncepce realizace politiky soudržnosti po roce 2020, 2019	1	Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020 (NKR) je stěžejním dokumentem, který určuje hlavní věcné oblasti financování politiky soudržnosti v ČR po roce 2020. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na prioritu dostupnost a mobilita a strategický cíl efektivní a k životnímu prostředí šetrná doprava.
Strategický rámec Česká republika 2030, 2022	1	Česká republika 2030 vychází ze dvou hlavních přístupů – kvality života a udržitelnosti. Strategický dokument bez konkrétně definovaných nároků na promítnutí do předkládaného dokumentu. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na infrastrukturu, které jsou uvedeny v kapitole 2.4 hospodářského modelu.
Dohoda o partnerství 2021–2027, schválená 2022, (zatím není dokončena)	1	Komise přijala dohodu o partnerství s Českem, v níž se stanoví investiční strategie Česka v rámci politiky soudržnosti v hodnotě 21,4 miliardy eur na období 2021–2027. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na energeticky účinnější dopravu, rozvoj čisté městské a příměstské veřejné dopravy.
Dopravní politika ČR 2021–2027 s výhledem do roku 2050, 2021	2	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

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči DSS 3. fáze	Komentář
		<p>státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.</p> <p>Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.</p>
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+, 2021	1	<p>Ze SRR budou vycházet strategie rozvoje krajů, které by měly rozpracovávat témata řešená v SRR do většího detailu s ohledem na specifika daného kraje. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.</p>
Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021-2027 s výhledem do roku 2050, 2021	1	<p>Dokument stanovuje, jaké priority v ITS mají být sledovány, jak má být organizována spolupráce s různými zainteresovanými subjekty a jaké nástroje (legislativní, normalizační, finanční) mají být k dispozici na podporu rozvoje inteligentních dopravních systémů.</p> <p>Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na instalaci ETCS a modernizaci informačních systémů.</p>
Politika územního rozvoje České republiky, Aktualizace č.6 (Úplné znění závazné od 1. 9. 2023)	2	<p>Politika územního rozvoje ČR vymezuje oblasti, osy, koridory a plochy s ohledem na prokázané potřeby rozvoje území státu.</p> <p>Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.</p>
Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050, 2021	2	<p>Problematika dopravy je pro SPŽP relevantní ve ve srategických a specifických cílech hluková zátěž a světelné znečištění, kvalita ovzduší ekologická stabilita krajiny.</p> <p>Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.</p>
Politika ochrany klimatu v ČR, 2017	1	<p>Politika ochrany klimatu se primárně soustředí na analýzu a návrh možností dostatečné a nákladově efektivní redukce emisí skleníkových plynů v podmínkách ČR. Představuje 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.</p> <p>Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na kapitulu 5.5 doprava.</p>
Vnitrostátní plán ČR pro energetiku a klima 2021 – 2030, s výhledem do roku 2050, 2020	1	<p>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 emisní skleníkových plynů, obnovitelných zdrojů energie, energetické účinnosti a interkonektivity elektrizační respektive přenosové soustavy.</p>

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči DSS 3. fáze	Komentář
		Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.
Národní akční plán adaptace na změnu klimatu; 1. aktualizace pro období 2021–2025, 2021	1	Akční plán je zaměřen na řešení všech hlavních projevů změny klimatu v Česku. Akční plán obsahuje 108 adaptačních opatření členěných do 322 konkrétních úkolů, které jsou uloženy věcně příslušným ministerstvům, a specifikuje termíny plnění, relevanci opatření k jednotlivým projevům změny klimatu, zdroje financování a předpokládané náklady do roku 2025. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech týkajících se využití telematických systémů v dopravě.
Státní program ochrany přírody a krajiny ČR 2020 – 2025, 2020	1	Program představuje dílčí koncepční dokument, který je akčním plánem pro plnění cílů a opatření vymezených ve Strategii ochrany biologické rozmanitosti ČR. Program definuje na 36 cílů a 120 specifických opatření, jak ve vztahu k ochraně přírodně cenných území a druhů, tak k udržitelnému využívání jednotlivých typů ekosystémů. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v oblasti krajiny.
Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025, 2016	1	Strategie neobsahuje dílčí akční plán, „který by ve větší míře podrobnosti rozpracovával navržená opatření a stanovoval konkrétnější úkoly“. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni s vazbou na dopravu.
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 2021–2030, 2021	2	Hlavním cílem pro sektor dopravy je v souladu se Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR zvýšení schopnosti adaptace na negativní projevy změny klimatu, zvýšení odolnosti vůči negativním dopadům změny klimatu a podpora nízko-emisního rozvoje v oblasti dopravy. Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Koncepce ochrany před následky sucha na území České republiky; 2017	1	Strategický dokument bez konkrétně definovaných nároků na promítnutí do předkládaného dokumentu. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s souvisejících s hospodařením se srážkovými vodami.
Národní program snižování emisí, 2019	1	Národní program snižování emisí ČR je strategický dokument, který určuje postup státu při snižování množství vybraných znečišťujících látek vypouštěných do ovzduší. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech podpory nákupu nízkoemisních a bezemisních vozidel pro

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči DSS 3. fáze	Komentář
		veřejnou osobní dopravu a podpory výstavby čerpací a dobíjecí infrastruktury pro alternativní pohony v dopravě.
Střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR 2015-2020, 2015	1	Strategie si klade hlavní cíl aktualizovat priority v ochraně kvality ovzduší a ve snižování emisí, vyhodnotit stávající opatření ke zlepšení kvality ovzduší v lokalitách a oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší a navrhnout dodatečná opatření a nástroje ke zlepšení kvality ovzduší a pro dosažení legislativou EU a ČR stanovených limitních hodnot koncentrací znečišťujících látek jak na úrovni celého státu, tak na úrovni zón a aglomerací. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na prioritní opatření v sektoru dopravy.
Akční hlukové plány, 3. kolo vyhotovení rok 2018	1	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. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni ve vymezení kritických míst na stávající dopravní infrastruktuře.
Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01, aktualizace 2020	2	Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Program zlepšování kvality vzduší zóna Střední Čechy - CZ02, aktualizace 2020	2	Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihozápad - CZ03, aktualizace 2020	2	Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Program zlepšování kvality vzduší zóna Severozápad - CZ04, aktualizace 2020	2	Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severovýchod - CZ05, aktualizace 2020	2	Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno - CZ06A, aktualizace 2020	2	Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod - CZ06Z, aktualizace 2020	2	Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Program zlepšování kvality ovzduší zóna střední Morava - CZ07, aktualizace 2020	2	Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace strava/Karviná/Frýdek-Místek - CZ08A, aktualizace 2020	2	Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko - CZ08Z, aktualizace 2020	2	Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči DSS 3. fáze	Komentář
Podpůrná opatření k PZKO 2020+, 2021	2	Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Zdraví 2021 - Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR, 2008	1	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. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu ČR 2021-2030, 2021	1	Hlavním cílem nové strategie je snížit počet obětí a těžkých zranění v důsledku dopravních nehod na polovinu. Dosáhnout by toho Česká republika měla v roce 2030, podobně jako další státy Evropské unie i Organizace spojených národů. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Zdraví 2030 – Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030, 2019	1	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. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Strategie sociálního začleňování 2021 – 2030, 2020	1	Strategie 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. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Akční plán zdraví a životního prostředí ČR (NEHAP), 1998	1	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

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči DSS 3. fáze	Komentář
		navazují místní Akční plány zdraví a životního prostředí (LEHAP). Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Koncepce památkové péče v České republice na léta 2017–2020, 2017	1	Mezi prioritní cíle Koncepce památkové péče v České republice na léta 2017 – 2020 zvolena témata reflektující potřebu větší propojenosti a otevřenosti oboru směrem dovnitř i navenek k široké veřejnosti, dále požadavek právních jistot, srozumitelnosti a přehlednosti ve věci ochrany kulturních památek, respektive celková stabilizace a posílení role památkové péče ve společnosti. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Koncepce státní politiky cestovního ruchu 2014–2020, 2013	1	Koncepce představuje základní strategický střednědobý dokument v oblasti cestovního ruchu pro nadcházející období 2014 – 2020. Jejím hlavním cílem je zvyšovat konkurenceschopnost celého odvětví cestovního ruchu na národní i regionální úrovni, udržení jeho ekonomické výkonnosti i jeho pozitivních dopadů na socio-kulturní a environmentální rozvoj České republiky. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility, 2020	1	Aktualizace obsahuje predikce počtu dobíjecích a plnicích stanic. Jsou zde také uvedeny cíle pro vozový park. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v souvislosti s novými emisními cíli CO ₂ pro osobní a lehká užitková a nákladní vozidla.
Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030, 2021	1	Návrh Koncepce řeší problematiku plánování udržitelné městské a aktivní mobility v souladu s návrhy a požadavky na řešení městské mobility ze strany Evropské komise a vychází ze zkušeností s první generací plánů udržitelné městské mobility (SUMP), které již města v předcházejících letech zpracovala. Koncepce má ve své podstatě metodický charakter a měla by usnadnit jednotlivým městům zpracování a aktualizaci plánů udržitelné městské mobility, které patří do samostatné kompetence městských samospráv. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030	2	Cílem Koncepce nákladní dopravy je stanovit priority pro oblast logistiky a nákladní dopravy a vytvořit takové prostředí, ve kterém může logistika a nákladní doprava zajišťovat potřebnou úroveň služeb pro zajištění konkurenceschopnosti ekonomiky, a zároveň hospodárně využívat existující zdroje. Vazbu lze definovat jako silný vztah (přímý) zejména ve vazbě na formulaci cílů.

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči DSS 3. fáze	Komentář
		Podrobnější hodnocení vazby mezi DSS 3. fáze a cíli předmětného strategického dokumentu viz kap. 5.
Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030, 2021	1	Koncepce definuje hlavní cíle a priority státu v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících a hlavní páteřní osy poskytování veřejných služeb. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Strategie BESIP 2021-2030	1	Strategie BESIP stanovuje jako hlavní cíl snížení fatálních následků dopravních nehod o 50 % (v roce 2030 o 50 % méně vůči roku 2020). Strategické pilíře: Účastníci provozu; Infrastruktura; Vozidla a technologie Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah.
Plán odpadového hospodářství České republiky, pro období 2015 – 2024 s výhledem do roku 2035, 2022	1	Plán odpadového hospodářství ČR stanovuje v souladu s principy udržitelného rozvoje a oběhového hospodářství cíle, zásady a opatření pro nakládání s odpady na území ČR. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Strategický rámec cirkulární ekonomiky ČR 2040, 2021	1	Strategický rámec navrhuje vizi, cíle a předkládá konkrétní opatření, která mají pomoci s posilováním oběhového hospodářství v České republice. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Národní plán povodí Labe, 2022	1	Národní plán povodí Labe stanovuje cíle pro: - ochranu a zlepšování stavu povrchových a podzemních vod a vodních ekosystémů, - snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, - hospodaření s povrchovými a podzemními vodami a udržitelné užívání těchto vod pro zajištění vodohospodářských služeb, - zlepšování vodních poměrů a pro ochranu ekologické stability krajiny. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Národní plán povodí Dunaje, 2022	1	Na mezinárodní úrovni je zpracováván Plán mezinárodní oblasti povodí Dunaje, který se skládá z části A a B. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Národní plán povodí Odry, 2022	1	Je doplněn 2 plány dílčích povodí, a to pro dílčí povodí Horní Odry, dílčí povodí Lužické Nisy a ostatních přítoků Odry. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe pro období 2021 – 2027, 2020	1	Mezinárodní plán pro zvládání povodňových rizik v celé oblasti povodí není pouze implementací evropské Povodňové směrnice, ale je i důsledným pokračováním Akčního plánu povodňové ochrany v povodí Labe. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči DSS 3. fáze	Komentář
Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje pro období 2021 – 2027, 2020	1	Mezinárodní plán pro zvládání povodňových rizik v celé oblasti povodí není pouze implementací evropské Povodňové směrnice, ale je i důsledným pokračováním Akčního plánu povodňové ochrany v povodí Dunaje. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Odry pro období 2021 – 2027, 2020	1	Mezinárodní plán pro zvládání povodňových rizik v celé oblasti povodí není pouze implementací evropské Povodňové směrnice, ale je i důsledným pokračováním Akčního plánu povodňové ochrany v povodí Odry. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
Státní program environmentálního vzdělávání, 2016	1	Státní program představuje klíčovou národní strategii pro oblast environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty (EVVO) i poradenství (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. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
ZÚR vymezují pro účely řízení o vyvlastnění či zřízení překupního práva veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření v oblasti dopravy, technické infrastruktury, protipovodňové ochrany a územního systému ekologické stability. ZÚR vytváří podmínky pro realizaci mezinárodně a republikově významných záměrů stanovených v Politice územního rozvoje ČR, Úplné znění závazné od 1. 9. 2023 a pro realizaci významných krajských záměrů. Z hlediska vazby k posuzované celorepublikové koncepci je hodnocena silná vazba na PÚR ČR a jak je výše uvedeno ZÚR vytváří podmínky pro realizaci těchto významných projektů. Z hlediska odlišné podrobnosti PÚR a ZÚR a posuzované koncepce je hodnocen vztah k ZÚR jako slabý.		
ZÚR Hlavní město Praha 11. aktualizace 2022	1	Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
ZÚR Středočeského kraje 6. aktualizace 2022	1	Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
ZÚR Jihočeského kraje 9. aktualizace, 2022	1	Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
ZÚR Plzeňského kraje 4. aktualizace, 2019	1	Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
ZÚR Karlovarského kraje 2. aktualizace 2022	1	Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
ZÚR Ústeckého kraje 6. aktualizace, 2022	1	Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
ZÚR Libereckého kraje 2. aktualizace 2022	1	Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
ZÚR Královéhradeckého kraje 5. aktualizace 2021	1	Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
ZÚR Pardubického kraje 3. aktualizace 2020	1	Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
ZÚR kraje Vysočina 10. aktualizace 2022	1	Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
ZÚR Jihomoravského kraje 2. aktualizace 2020	1	Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
ZÚR Olomouckého kraje 5. aktualizace 2022	1	Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči DSS 3. fáze	Komentář
ZÚR Moravskoslezského kraje ZÚR 8. aktualizace, 2023	1	Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
ZÚR Zlínského kraje 5. aktualizace, 2023	1	Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.

<https://www.uur.cz/eupc/ikas>

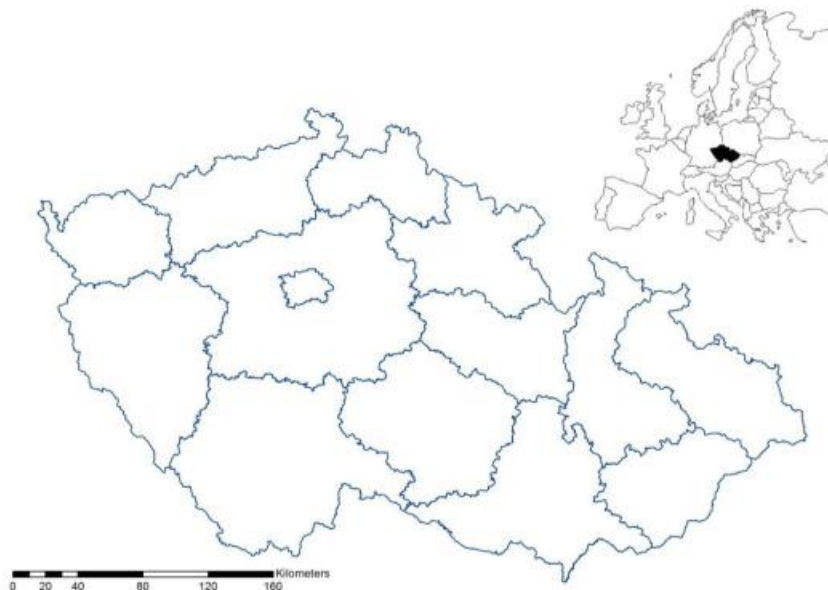
Vazby na koncepční materiály, ke kterým byl identifikován silný (2) vztah DSS 3. fáze a které zohledňují cíle ochrany životního prostředí, jsou podrobněji popsány v kapitole Vyhodnocení číslo 5. „Cíle ochrany životního prostředí stanovené na mezinárodní, komunitární nebo vnitrostátní úrovni, které mají vztah ke koncepci, a způsob, jak byly tyto cíle vzaty v úvahu během její přípravy, zejména při porovnání variantních řešení“.

Vlivy realizace strategických dokumentů se silnou vazbou budou vzájemně interferovat. Největší vazba je mezi dokumenty na celostátní úrovni a PZKO. Lze předpokládat, že tyto a další koncepce s větší vazbou se budou vzájemně doplňovat, tj. budou provázány.

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

Vymezení dotčeného území

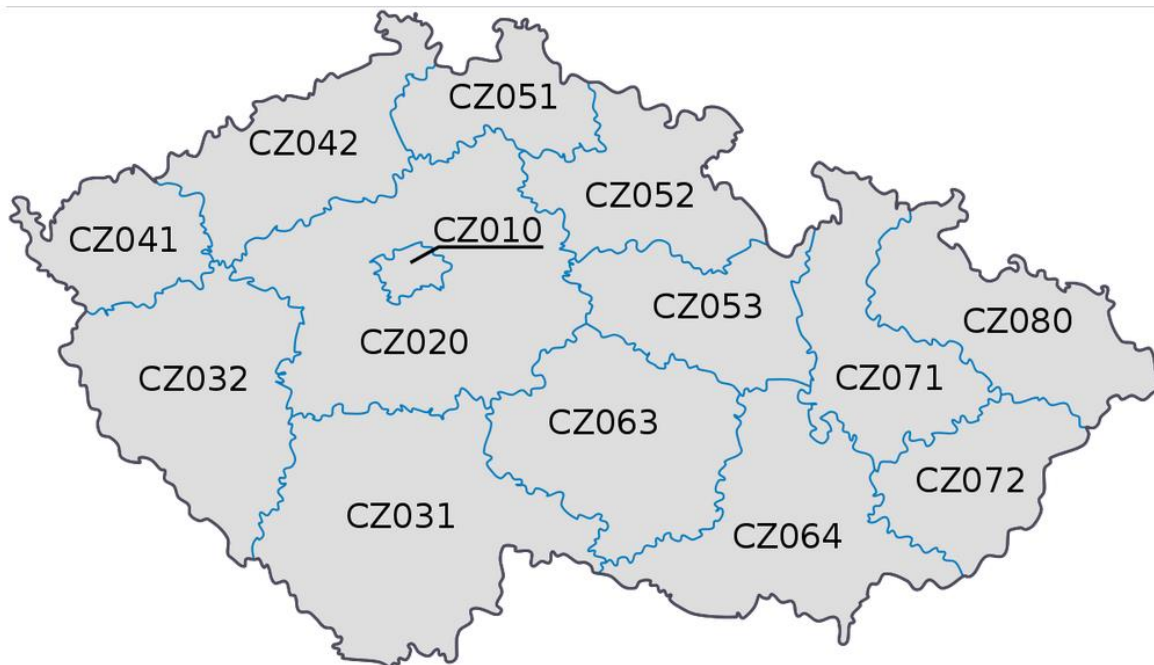
Hodnocená koncepce je celostátního charakteru, s návazností na celoevropské strategie. Dotčeným územím, na němž se koncepce nachází je tedy celá Česká republika. Česká republika je vnitrozemský stát střední Evropy, sousedící na západě s Německem (délka hranice 810 km), na severu s Polskem (762 km), na 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 km². 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 km² (67 %) v nadmořské výšce do 500 m, 25 222 km² (32 %) ve výšce 500 až 1 000 m a pouze 827 km² (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 2021.

kraj	počet obyvatel	výměra v ha	počet obcí
Hlavní město Praha	1 275 406	49 615	1
Středočeský kraj	1 386 824	1 101 547	1145

kraj	počet obyvatel	výměra v ha	počet obcí
Jihočeský kraj	637 047	1 005 635	623
Plzeňský kraj	578 707	756 091	501
Karlovarský kraj	283 210	331 426	132
Ústecký kraj	798 898	533 452	354
Liberecký kraj	437 570	316 342	215
Královéhradecký kraj	542 583	475 882	448
Pardubický kraj	514 518	451 889	451
Kraj Vysočina	504 025	679 571	704
Jihomoravský kraj	1 184 568	719 489	673
Olomoucký kraj	622 930	526 658	399
Zlínský kraj	572 432	396 312	307
Moravskoslezský kraj	1 177 989	542 711	300

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

Podle jednotlivých složkových zákonů mají řadu kompetencí, včetně kompetencí krajů rovněž újezdní 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.

Vojenský újezd Boletice - rozloha 219 km²

Vojenský újezd Březina - rozloha 158 km²

Vojenský újezd Hradiště - rozloha 332 km²

Vojenský újezd Libavá - rozloha 327 km²

2.2. Obyvatelstvo

Počet obyvatel Česka se od počátku do konce roku 2021 zvýšil o 21,9 tisíce. Ze čtrnácti krajů zaznamenalo početní růst osm z nich, naopak šesti krajům obyvatel ubylo. Nejvíce obyvatel České republiky má bydliště ve Středočeském kraji a v Praze, v každém zhruba 1,3 milionu. Tyto kraje zároveň dlouhodobě vykazují největší přírůstky obyvatel. Naopak nejméně osob, méně než 300 tisíc, má bydliště v Karlovarském kraji, a jejich počet dlouhodobě klesá. I přes různorodý vývoj celkového počtu obyvatel mělo věkové složení obyvatel jednotlivých krajů shodné tendence vývoje. Během posledního desetiletí v krajích vzrostl podíl dětské i seniorské složky populace, naopak zastoupení obyvatel produktivního věku 15 až 64 let kleslo. Osoby ve věku 65 a více let představovaly na konci roku 2021 ve většině krajů více než jednu pětinu populace.

V průběhu roku 2021 celkový přírůstek populace České republiky dosáhl 21 871 osob a byl v rámci období posledních deseti let průměrně vysoký. Počet obyvatel České republiky podle výsledků sčítání 2021 a navazující bilance na konci roku činil 10 516 707. Do dětské složky (0–14 let) se řadilo 1 693 408 obyvatel (16,1 %), do skupiny osob produktivního věku 15–64 let 6 654 190 obyvatel (63,3 %) a k seniorům ve věku 65 let či více 2 169 109 osob (20,6 %). Zastoupení jednotlivých hlavních věkových skupin se po celé poslední desetiletí postupně

měnilo ve směru klesajícího podílu osob 15–64letých a naopak rostoucí váhy dětí a zejména seniorů. (ČSÚ 2022)

2.3. Ovzduší

Emisní situace

Emise vybraných znečišťujících látek do ovzduší (látky s národními závazky ke snížení emisí: NO_x, SO₂, NH₃, VOC, PM_{2,5}) v dlouhodobém časovém horizontu klesají. 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. Pokles emisí znečišťujících látek byl v dalších letech podpořen inovativním vývojem ve všech sektorech, snižováním materiálové a energetické náročnosti hospodářství a také povinností naplňovat legislativní požadavky pro emise ze zdrojů znečišťování ovzduší.

Emise SO₂ a NO_x se dlouhodobě snižují (SO₂ o 96,5 %, NO_x o 79,1 % v letech 1990–2021) v důsledku zavádění technologií a výrobních postupů v souladu s požadavky na aplikaci nejlepších dostupných technik, změny používaných paliv a snižování energetické náročnosti hospodářství. Dlouhodobý vývoj emisí NH₃ (pokles o 54,0 % v letech 1990–2021) souvisí zejména s nastavenou zemědělskou politikou ČR. Ačkoli dochází ke snižování emisí NH₃, není dynamika vývoje tak výrazná jako u ostatních znečišťujících látek. V dlouhodobém horizontu dochází k poklesu emisí PM₁₀, PM_{2,5} a VOC (v letech 1990–2021 o 89,7 %, resp. o 88,6 % a 62,2 %), nicméně stav v jednotlivých letech je přímo ovlivňován meteorologickými podmínkami v příslušné topné sezóně a navíc je významně ovlivňován typem paliva používaným v domácích topeništích. Dlouhodobý pokles emisí CO (v letech 1990–2021 o 58,1 %) je spojen s trendy v průmyslové produkci.

Nejvýznamnější skupiny zdrojů emisí se liší dle znečišťujících látek. U emisí NO_x byla v roce 2020 hlavním zdrojem doprava (31,4 %) a také sektor veřejné energetiky a výroby tepla (20,8 %). Emise VOC pocházely jak z vytápění domácností (36,3 %), tak i z výrobních procesů bez spalování (29,6 %). V případě emisí SO₂ byl většinovým producentem sektor veřejné energetiky a výroby tepla (42,1 %) a vytápění domácností (21,6 %). Emise NH₃ byly emitovány především sektorem zemědělství (90,7 %). U suspendovaných částic velikostních frakcí PM₁₀ a PM_{2,5} bylo v roce 2020 dominantním zdrojem vytápění domácností, které v případě PM_{2,5} představovalo 71,1 % celkových emisí, v případě PM₁₀ pak 55,3 % celkových emisí. V případě emisí CO je hlavním zdrojem také lokální vytápění domácností (66,9 %).

Plnění závazků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2016/2284 o snížení národních emisí vybraných látek znečišťujících ovzduší, tzv. národních závazků ke snížení emisí, předpokládá procentuální snížení emisí oproti hodnotám za rok 2005. Z poslední národní emisní bilance je zřejmé, že pokud nedojde k výrazným změnám v dosavadním trendu (dodatečným opatřením), tak požadovaného snížení emisí k roku 2025 nemusí být u všech látek dosaženo. (Zpráva o ŽP ČR 2021)

Imisní situace

Kvalita ovzduší má zásadní vliv na lidské zdraví a kvalitu života, stejně tak na ekosystémy a vegetaci, proto je nutné zajistit dodržování imisních limitů pro znečišťující látky a dlouhodobé snižování celkové imisní zátěže. V současné době mezi nejvýznamnější znečišťující látky v ovzduší patří suspendované částice, benzo(a)pyren, oxidy dusíku a přízemní ozon, což se projevuje jak v malých sídlech, kde domácnosti topí pevnými palivy, tak v průmyslových a dopravně zatížených oblastech.

Znečištění ovzduší je jedním z mnoha faktorů, které ovlivňují zdravotní stav obyvatelstva a jehož účinky se projevují již při velmi nízkých koncentracích znečišťujících látek. V roce 2021 bylo vymezeno 6,1 % území Česka, kde došlo k překročení alespoň jednoho imisního limitu²⁶ bez zahrnutí přízemního ozonu, na tomto území žilo 19,7 % obyvatel. Imisní limit pro přízemní ozon byl v roce 2021 překročen pouze na minimální ploše území, což je meziročně velmi významná změna. Koncentrace znečišťujících látek je však překračována stále na řadě lokalit, přičemž nejzatíženějšími oblastmi zůstává Moravskoslezský, Olomoucký a Zlínský kraj. V roce 2021 byla vyhlášena jedna smogová situace na území aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek bez Trinecka z důvodu překračování prahových hodnot pro suspendované částice PM₁₀ o celkovém trvání 58 hodin.

Imisní limity pro suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5} jsou stále dlouhodobě překračovány, nicméně na stále menším území Česka. Imisní limit pro denní průměrnou koncentraci PM₁₀ byl v roce 2021 překročen pouze na 0,1 % území (v roce 2020 na 0,001 % území), nadlimitním koncentracím bylo v tomto hodnoceném roce vystaveno 0,4 % obyvatel Česka. Nejvyšší počet překročení denní průměrné koncentrace PM₁₀ byl na stanicích aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek. V roce 2020 vstoupil v platnost přísnější imisní limit 20 µg.m⁻³ pro roční průměrnou koncentraci PM_{2,5}, který byl v roce 2021 překročen pouze na 0,3 % území, nadlimitním koncentracím bylo v tomto hodnoceném roce vystaveno 1,5 % obyvatel Česka.

Benzo(a)pyren (B(a)P) je označován za nejproblematictější znečišťující látku v Česku, vzniká nedokonalým spalováním a v ovzduší je většinou navázán na jemnou frakci suspendovaných částic PM_{2,5}. Vysokých koncentrací je dosahováno v průmyslových lokalitách, nadlimitní koncentrace se však dlouhodobě vyskytují především v malých sídlech, kde se vytápí pevnými palivy. Imisní limit pro B(a)P byl v roce 2021 překročen na 6,1 % území, kde žilo 19,7 % obyvatelstva. Koncentrace B(a)P vykazují výrazný roční chod s maximy v zimním období v důsledku zhoršení rozptylových podmínek a emisí z lokálního vytápění domácností. U B(a)P jsou prokázány především karcinogenní účinky. Dle SZÚ se teoretický odhad pravděpodobnosti vzniku nádorového onemocnění při celoživotní expozici měřeným koncentracím B(a)P v Česku k roku 2021 pohybuje v rozsahu 2 až 77 osob na 100 tisíc celoživotně exponovaných obyvatel dle typu městských lokalit. Nadlimitním ročním koncentracím B(a)P bylo v Evropě v roce 2020 vystaveno asi 17 % městské populace.

Přízemní (troposférický) ozon (O₃), vznikající chemickými reakcemi z tzv. prekurzorů ozonu (VOC, NO_x, CO a CH₄), je společně se svými prekurzory významnou znečišťující látkou a

silným oxidačním činidlem, čímž negativně ovlivňuje lidské zdraví a ekosystémy. U člověka má silně dráždivé účinky na oční spojivky, poškozují zejména dýchací soustavu a ve vyšších koncentracích způsobuje ztížené dýchání a zánětlivou reakci sliznic v dýchacích cestách. Jeho koncentrace jsou ovlivňovány především charakterem meteorologických podmínek (intenzitou a délkou slunečního svitu, teplotou vzduchu a výskytem srážek). Roky 2018 a 2019 byly velmi příznivé pro vznik přízemního ozonu vzhledem k vysokým teplotám v letních měsících. V roce 2021 imisní limit pro ochranu lidského zdraví pro ozon byl překročen pouze na 0,2 % území, nadlimitním koncentracím bylo vystaveno 0,02 % obyvatel. Nadlimitním koncentracím přízemního ozonu (O₃) bylo v roce 2020 v Evropě vystaveno zhruba 12 % městské populace.

Vysoké koncentrace oxidů dusíku (NO_x) způsobují zejména dýchací obtíže, a to v dopravně zatížených lokalitách. V roce 2021 opět nedošlo k překročení imisních limitů pro NO₂. Denní, ani hodinové imisní limity oxidu siřičitého (SO₂) nebyly v roce 2021 překročeny na žádné lokalitě, také nedošlo k překročení imisních limitů stanovených pro arsen, kadmium, olovo, nikl a oxid uhelnatý (CO). Znečištěné ovzduší společně s atmosférickou depozicí mají negativní vliv nejen na člověka, ale také na ekosystémy a vegetaci. Přízemní ozon poškozují asimilační orgány rostlin a má tedy negativní dopad na lesní, luční i zemědělské porosty. Vegetace je následně méně odolná biotickým a abiotickým faktorům, což ovlivňuje i jednotlivá stanoviště a ekosystémy. Imisní limit O₃ pro ochranu ekosystémů a vegetace (expoziční index AOT40) byl v Česku v roce 2021 překročen na 35,9 % stanic (počítáno jako průměr za roky 2017–2021). Ostatní imisní limity pro ochranu ekosystémů a vegetace pro SO₂ a NO_x nebyly v roce 2021 překročeny. (Zpráva o ŽP ČR 2021)

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.

Česko se podílí na naplňování Zelené dohody pro Evropu (European Green Deal, EGD), jejímž cílem je transformovat evropskou ekonomiku a společnost a dosáhnout klimatické neutrality k roku 2050. Plnění EGD přispívá k dosažení cílů Pařížské dohody z roku 2015, která formuluje dlouhodobý cíl ochrany klimatu – přispět k udržení nárůstu průměrné globální teploty výrazně pod hranicí 2 °C v porovnání s preindustriálním obdobím a usilovat o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5 °C. V rámci směřování ke klimatické neutralitě byl přijat ambiciózní celoevropský cíl v podobě snížení emisí skleníkových plynů o 55 % do roku 2030 vůči úrovni emisí v roce 1990.

Legislativní balíček Fit for 55 upravuje nastavení legislativy EU takovým způsobem, aby tohoto cíle bylo dosaženo.

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

Územní teploty v roce 2022 Česká republika

Z údajů poskytnutých Českým hydrometeorologickým ústavem vyplývá, že v řešeném území byla nejvyšší odchylka 3,2 °C od dlouhodobého normálu teploty vzduchu 1981-2010 v měsíci únoru.

Tabulka 5 Územní teploty v roce 2022 Česká republika.

	měsíc											
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
T	0,6	2,8	3,1	6,4	14,3	18,7	18,6	19,1	12,0	10,7	4,1	0,3
N	-1,4	-0,4	3,2	8,5	13,1	16,5	18,3	17,9	13,0	8,2	3,5	-0,4
O	2,0	3,2	-0,1	-2,1	1,2	2,2	0,3	1,2	-1,0	2,5	0,6	0,7

Vysvětlivky

T teplota vzduchu °C

N dlouhodobý normál teploty vzduchu 1981-2010

O odchylka od normálu

<http://portal.chmi.cz>

Územní srážky v roce 2022 Česká republika

Z údajů poskytnutých Českým hydrometeorologickým ústavem vyplývá, že v řešeném území byl nejvyšší procentuální úhrn srážek v % normálu 1981-2010 135 % v měsíci září.

Tabulka 6 Územní srážky v roce 2022 Česká republika.

	měsíc											
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
S	40	39	16	42	50	102	63	91	81	23	36	51
N	44	37	46	39	70	82	89	78	60	49	45	46
%	91	105	35	108	71	124	71	117	135	47	80	111

Vysvětlivky

S úhrn srážek mm

N dlouhodobý srážkový normál 1981-2010 mm

% úhrn srážek v % normálu 1981 – 2010

<http://portal.chmi.cz>

2.5. Povrchové a podzemní vody

Kvalita povrchových vod

Kvalita vody ve vodních tocích je v Česku sledována na 1 024 reprezentativních říčních profilech, pro hodnocení v roce 2021 bylo využito 124 profilů. Pro hodnocení let 2000–2021 byly zvoleny základní ukazatele $CHSK_{Cr}$, BSK_5 , $N-NH_4^+$, $N-NO_3^-$ a $P_{celk.}$. Za období let 2000–2021 se ve vodních tocích podařilo nejlépe zredukovat znečištění $N-NH_4^+$ (pokles průměrné koncentrace o 75,8 %) a $P_{celk.}$ (pokles o 51,2 %). Průměrná koncentrace amoniakálního dusíku dosáhla v roce 2021 hodnoty 0,120 mg.l⁻¹. Příčinou poklesu je zejména účinnější čištění odpadních vod a pokles živočišné výroby. Koncentrace celkového fosforu v roce 2021 dosáhla průměrné hodnoty 0,140 mg.l⁻¹, tento pokles je dán důkladnějším čištěním a omezením využívání fosfátů v pracích prostředcích. Na základě výše uvedených ukazatelů je rovněž vytvářena mapa kvality vodních toků za dvouleté sledované období a úseky vodních toků jsou zařazeny do pěti tříd jakosti. (Zpráva o ŽP ČR 2021)

Kvalita vody v tocích ČR, 2020–2021



Obrázek 3 Kvalita vody v tocích ČR, 2020 - 2021

Zdroj: Zpráva o životním prostředí České republiky 2021

Kvalita podzemních vod

Jakost vody se každoročně monitoruje a vyhodnocuje i u podzemních vod na základě vyhlášky MŽP a MZe č. 5/2011 Sb. V roce 2021 bylo ve státní monitorovací síti jakosti podzemních vod pozorováno 707 objektů, z toho 202 pramenů, 227 mělkých vrtů a 278 hlubokých vrtů. Sledováno bylo celkem 366 jakostních ukazatelů. Počet objektů mělkých vrtů, kde došlo k překročení limitů pro podzemní vodu minimálně v jednom ukazateli, byl 189, u hlubokých vrtů byl limit překročen u 122 objektů a u pramenů u 81 objektů. Výsledky vyhodnocení kvality podzemních vod za rok 2021 se oproti předchozím roků vzhledem k pomalé dynamice změn chemismu podzemních vod výrazně nezměnily. Dominantními anorganickými ukazateli znečištění podzemních vod, porovnáním s prahovými hodnotami vyhlášky MŽP a MZe č. 5/2011 Sb. v aktuálním znění, byly v roce 2021 amonné ionty (10,9 % nadlimitních vzorků) a dusičnany (10,8 % nadlimitních vzorků). Z organických látek jsou hlavními polutanty pesticidy. V této skupině často překračují limity pro podzemní vodu nikoliv přímo účinné látky pesticidních přípravků, ale metabolity pesticidů. Nadlimitní koncentrace pesticidů byly zjištěny u 27,6 % objektů podzemních vod. (Zpráva o ŽP ČR 2021)

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 přibýlo 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 přibýlo, 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.

Zranitelné oblasti a eutrofizace

Zranitelné oblasti jsou vodním zákonem definovány jako území, kde se vyskytují:

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

Vláda stanovuje zranitelné oblasti nařízením a zároveň v nich akčním programem upravuje používání a skladování hnojiv a statkových hnojiv, střídání plodin a provádění protierozních opatření. Akční program a vymezení zranitelných oblastí podléhají přezkoumání a případným úpravám v intervalech nepřesahujících 4 roky. Přezkoumání se provádí na základě vyhodnocení účinnosti opatření vyplývajících z přijatého akčního programu (VÚV, 2017).

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod

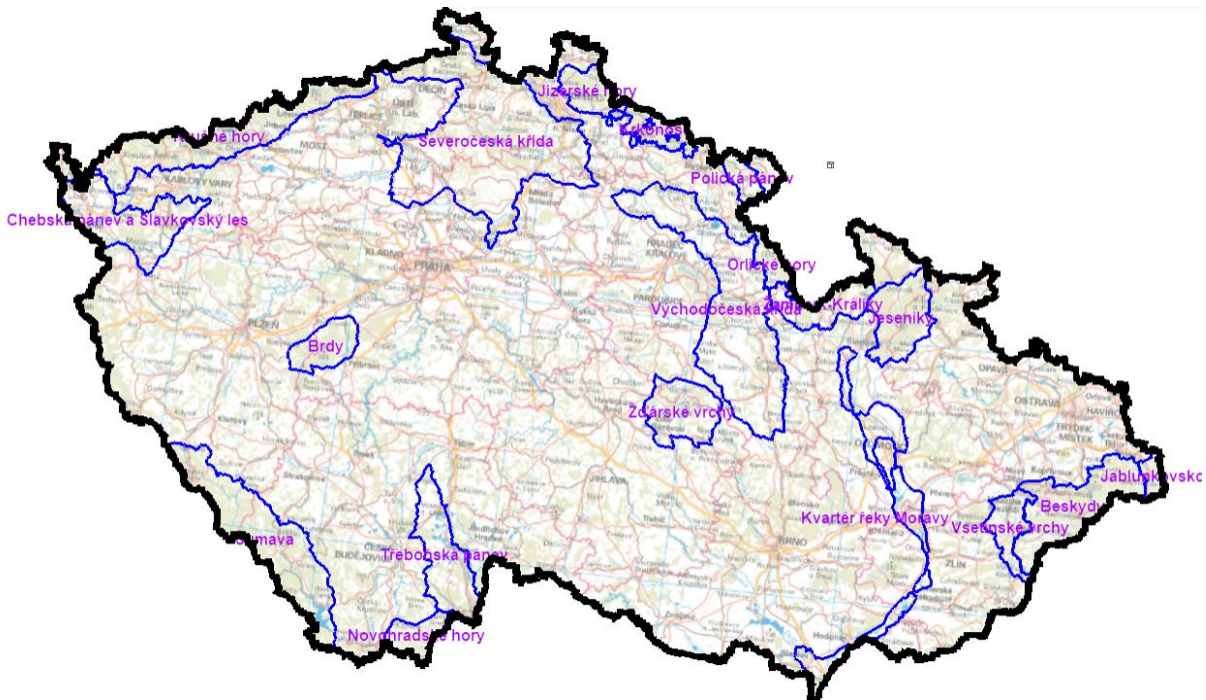
Oblasti, které pro své přírodní podmínky tvoří významnou přirozenou akumulaci vod, vyhláší vláda nařízením za chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). V chráněných oblastech přirozené akumulace vod se v rozsahu stanoveném nařízením vlády limituje řada aktivit. V těchto územích je zakázáno:

- 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 m³ 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:
 - štěrků, písků a štěrkopísků, budou-li časový postup a technologie těžby přizpůsobeny možnostem následného vodohospodářského využití prostoru ložiska;
 - v kamenolomech, v nichž je nutno přejít k polojámové nebo jámové těžbě a nedojde-li k většímu plošnému odkrytí než 10 ha;
 - všech druhů uhlí, nedojde-li k narušení důležitých funkcí území z hlediska ochrany životního prostředí;
 - 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:
- zařízení pro výkrm prasat o celkové kapacitě zástavu nad 5 000 kusů;
- závodů na zpracování ropy a dále závodů chemické výroby, využívajících ropy nebo ropné látky jako surovinu;
- skladů ropných látek o objemu jednotlivých nádrží nad 1 000 m³;
- 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;
- 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;
- 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 4 CHOPAV na území ČR.

Zdroj: <https://heis.vuv.cz>

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

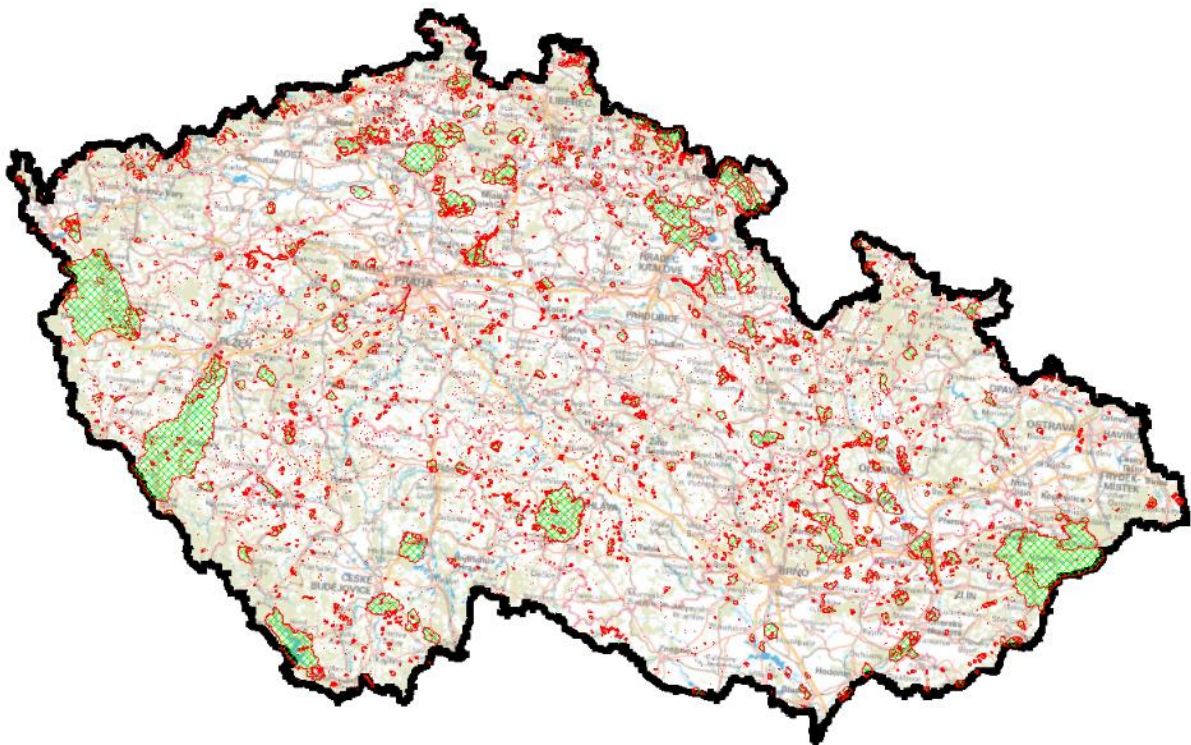
- RS 1 Šumavská rašeliniště (Šumava peatlands)
- RS 2 Třeboňské rybníky (Třeboň fishponds)
- RS 3 Novozámecký a Břežský rybník (Novozámecký and Břežský fishponds)
- RS 4 Lednické rybníky (Lednice fishponds)
- RS 5 Litovelské Pomoraví
- RS 6 Poodří
- RS 7 Krkonošská rašeliniště (Krkonoše Mountains mires)
- RS 8 Třeboňská rašeliniště (Třeboň peatlands)
- RS 9 Mokřady dolního Podyjí (Floodplain of lower Dyje River)
- RS 10 Mokřady Liběchovky a Pšovky (Liběchovka and Pšovka Brooks)
- RS 11 Podzemní Punkva (Punkva subterranean stream)
- RS12 Krušnohorská rašeliniště (Krušnohorská Mountains mires)
- RS 13 Pramenné vývěry a rašeliniště Slavkovského lesa (Springs and Mires of the Slavkov Forest)
- RS 14 Horní Jizera (Jizera Headwaters)

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 m³ 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.



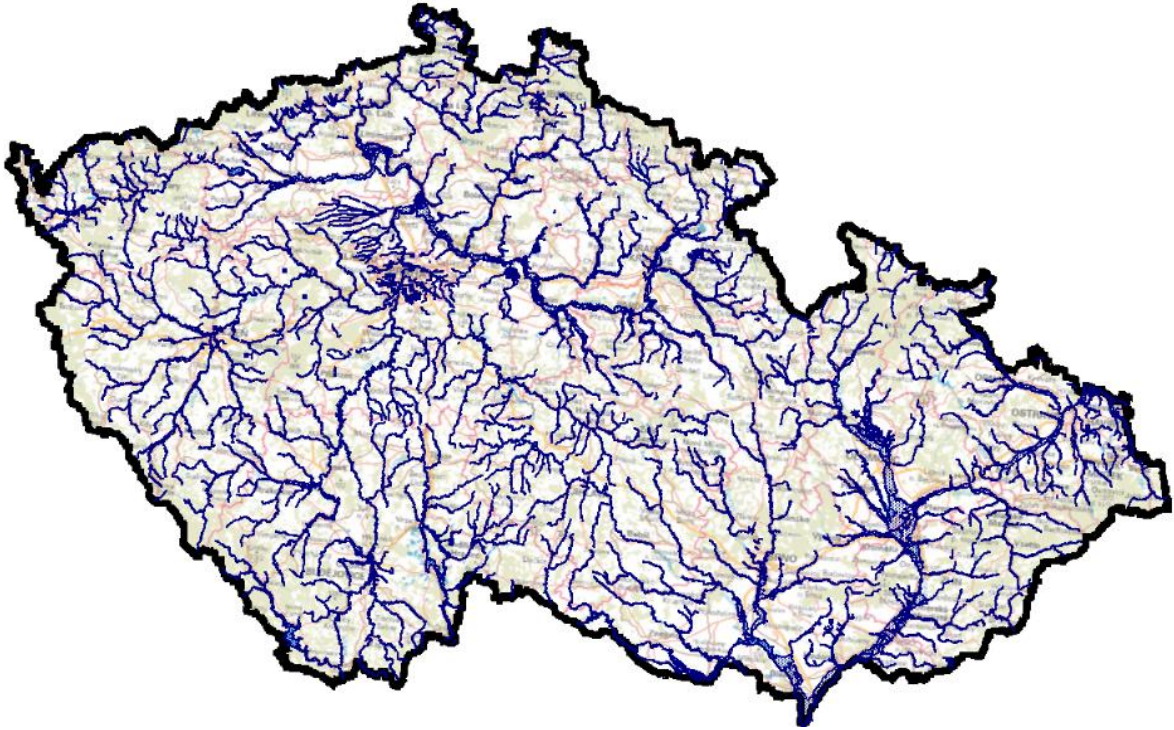
Obrázek 5 Ochranná pásma vodních zdrojů na území ČR.

Zdroj: <https://heis.vuv.cz>

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 6 Záplavová území v ČR.

Zdroj: <https://heis.vuv.cz>

Zásobování vodou a odpadní vody

Vodohospodářská infrastruktura se dlouhodobě rozvíjí, dochází k její revitalizaci a také ke zvyšování podílu připojených obyvatel na veřejný vodovod. Podíl obyvatel připojených na veřejný vodovod v porovnání s rokem 2000 výrazně vzrostl, z 87,1 % na 96,0 % v roce 2021.

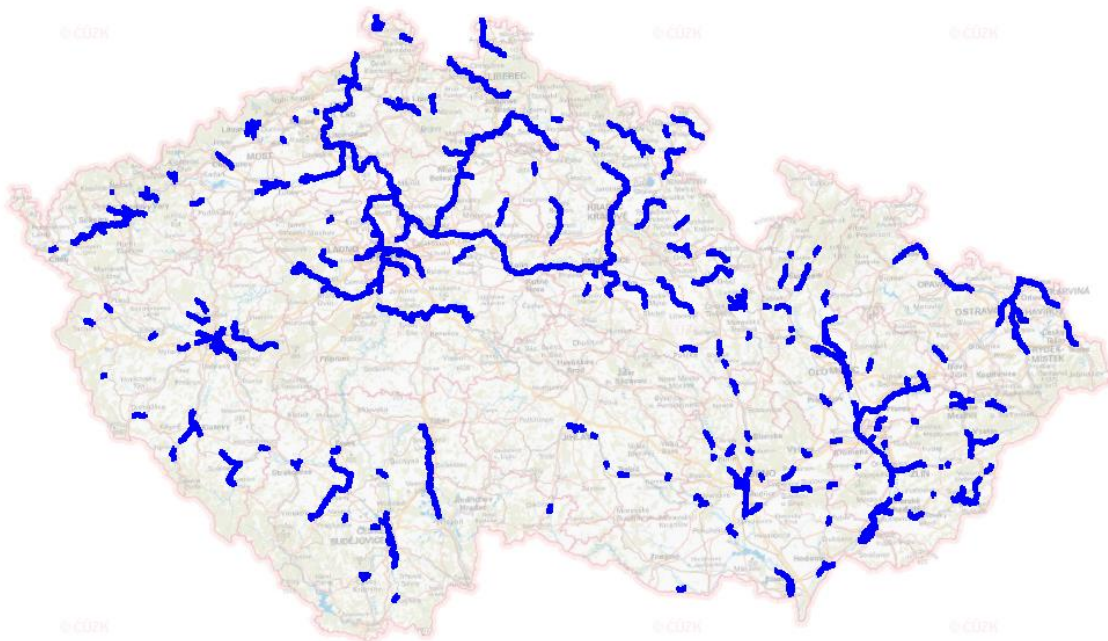
Podíl obyvatel připojených na kanalizační síť v roce 2021 činil 87,4 %, podíl obyvatel připojených na kanalizaci zakončenou ČOV byl 84,7 %. V porovnání s rokem 2000 došlo ke zvýšení podílu obyvatel připojených na kanalizaci zakončenou ČOV o 20,7 p.b. Na kanalizaci zakončenou ČOV stále není připojeno 15,3 % obyvatel, odpadní vody produkované v těchto případech byly čištěny např. v domovních čistírnách odpadních vod nebo byly shromažďovány v bezodtokových jímkách a septicích a následně odvezeny k odbornému čištění (svozem na ČOV).

Celkový objem vod vypouštěných do veřejné kanalizace, který zahrnuje i zpoplatněné srážkové vody, v roce 2021 byl 524,8 mil. m³, přičemž v porovnání s rokem 2020 došlo k nárůstu o 3,3 %. Z toho objem vod vypouštěných do veřejné kanalizace bez vod srážkových v roce 2021 činil 451,8 mil. m³ (z tohoto objemu bylo 440,7 mil. m³ čištěných a 11,1 mil. m³ nečištěných). Podíl čištěných odpadních vod z vod vypouštěných do kanalizace je dlouhodobě vysoký (od roku 2000 se pohybuje v rozmezí 94–98 %). V ČOV je čištěna i část nezpoplatněných srážkových vod.

Jejich množství vykazuje velké meziroční výkyvy, které korespondují se srážkovými poměry daného roku. V roce 2021 bylo vyčištěno 436,8 mil. m³ srážkových vod. Počet ČOV pro veřejnou potřebu v roce 2021 činil 2 861. Meziročně vzrostl počet ČOV o 2,7 %. Vlivem výstavby a rekonstrukcí ČOV vzrostl oproti roku 2020 celkový počet ČOV s odstraňováním dusíku a/nebo fosforu (terciární čištění) o 66 ČOV na 1 663 ČOV. Čistíren s pouze mechanickým stupněm čištění zůstalo v roce 2021 jen 21. (Zpráva o ŽP ČR 2021)

Oblasti s potenciálně významným povodňovým rizikem

Oblasti s potenciálně významným povodňovým rizikem (Areas of Potential Significant Flood Risk, zkráceno „APSFR“), pro které budou dále zpracovávány mapy povodňového nebezpečí a rizik a plány pro zvládání povodňových rizik, byly identifikovány z pohledu rizika fluvialních povodní.



Obrázek 7 Mapy povodňového nebezpečí, ohrožení a povodňových rizik v ČR.

Zdroj: <https://cds.mzp.cz/>

2.6. Půdní fond (ZPF, PUPFL)

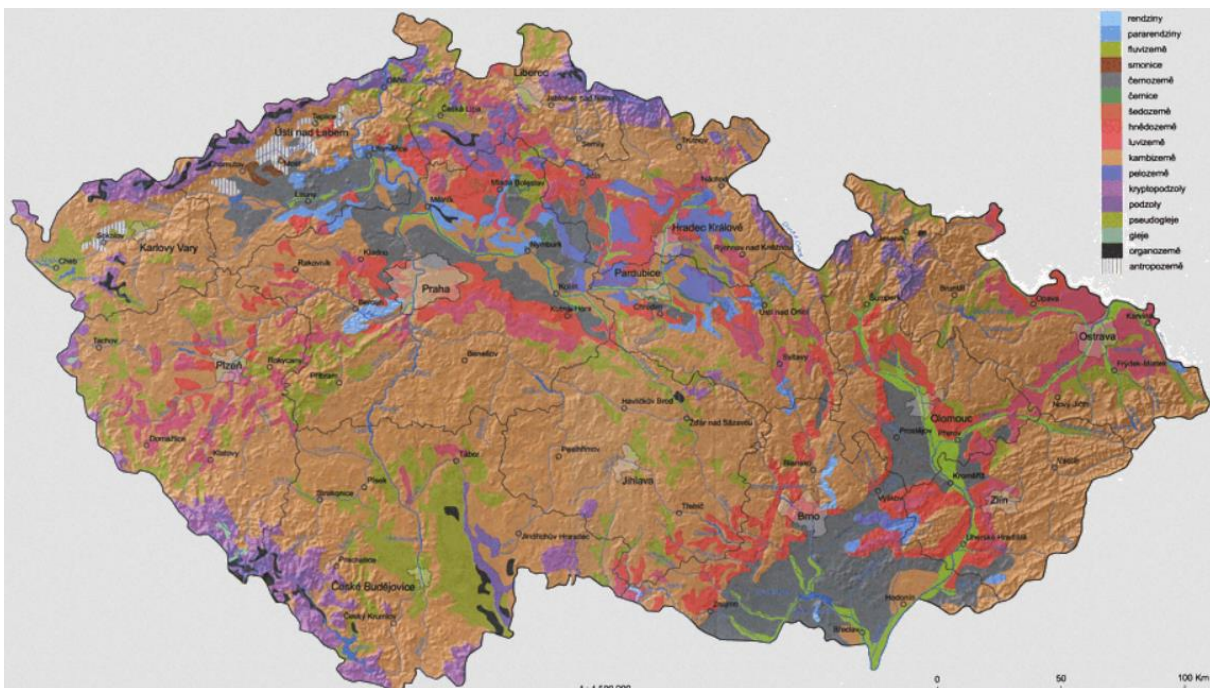
Zemědělský půdní fond

Celková výměra půdního fondu ČR je 7 887 tis. ha. Celková výměra zemědělského půdního fondu (ZPF) ČR k 31. 12. 2020 činí 4 200 tis. ha. Podíl zemědělské půdy představuje 53,25 % celkové rozlohy půdního fondu ČR, z toho orná půda je na 37,17 % celkové výměry půdního fondu. Procento zornění se v průběhu posledních patnácti let jen velmi pozvolna snížilo, a to ze 71,6 % v roce 2005 na 69,8 % v roce 2020. Kvalita zemědělského půdního fondu je měřena na základě bonitace zemědělského půdního fondu. přibližně 20 % zemědělské půdy je středně až velmi vysoce produkčních, zbylých 80 % je málo produkčních až produkčně nevýznamných

půd. V současnosti i nadále probíhá aktualizace bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ) a také dochází k průběžné modernizaci systému BPEJ.¹

V České republice je vodní erozí kriticky ohroženo 52,8 % zemědělské půdy. Nejvyšším stupněm větrné eroze je ohroženo 2,77 % z. p. ČR. Od roku 1999 do současnosti ubylo v České republice 82 424 ha zemědělské půdy, tj. v dlouhodobém průměru 10,7 ha/den. Tento pokles je způsoben především rozšířením plochy lesních porostů a vodních ploch, v menší míře je to způsobeno zvyšováním výměry zastavených a ostatních ploch. Dle údajů VÚMOP, v.v.i. je acidifikací vysoce ohroženo 43 % půd ČR. Vysoká náchylnost půd k acidifikaci je zejména v kraji Vysočina, dále v krajích Jihočeském a Karlovarském. Vývoj půdní reakce v ČR naznačuje stále výraznější trend okyselování, zvláště v bramborářských oblastech s nižší pufovací schopností chudších půd. (Situační a výhledová zpráva Půda, 2021)

Retence vody v krajině je zásadním způsobem ovlivněna využitím území, především podílem zpevněných ploch a zemědělským hospodařením. V rámci využití území dlouhodobě ubývá zemědělské půdy, které v roce 2021 ubylo celkem 1,5 tis. ha, meziročně o 0,04 %. V rámci zemědělské půdy dlouhodobě ubývají chmelnice a ovocné sady. Dlouhodobě roste rozloha zastavěné půdy. Mezi lety 2020 a 2021 vzrostla rozloha zastavěných ploch o 621 ha, meziročně o 0,5 %. S tím je spojen narůst nepropustných povrchů (zamezujících infiltraci srážkových vod do půdy), které vzrostly z 2,31 % v roce 2006 na 2,39 % plochy Česka v roce 2015. (Zpráva o ŽP ČR 2021)



Obrázek 8 Mapa půdních typů ČR.

Zdroj: https://www.mzp.cz/cz/pudni_mapy

¹ https://eagri.cz/public/web/file/697802/Puda_2021_Web.pdf

Lesní půdní fond

Plocha lesních pozemků v České republice trvale roste. Částečně je to způsobeno převisem výměry nově zalesněných původně nelesních pozemků nad výměrou pozemků, které jsou z různých důvodů z lesa odnímány, částečně také díky neustále se zpřesňujícím údajům z katastru nemovitostí. V roce 2021 se plocha lesních pozemků meziročně zvýšila o 1 475 ha.

V roce 2021 se oproti několika letům zpět žádné závažnější přesuny ploch v rámci kategorií neudály, za zmínku stojí opět jako v roce 2020 malý posun z hospodářského lesa do lesa zvláštního určení a nově i velmi malý přesun do lesa ochranného.

Tabulka 7 Kategorizace lesů (ha)

Kategorie lesa	Lesy hospodářské	Lesy ochranné	Lesy zvláštního určení	Celkem
Výměra ha	1 937 527	53 881	623 971	2 615 378

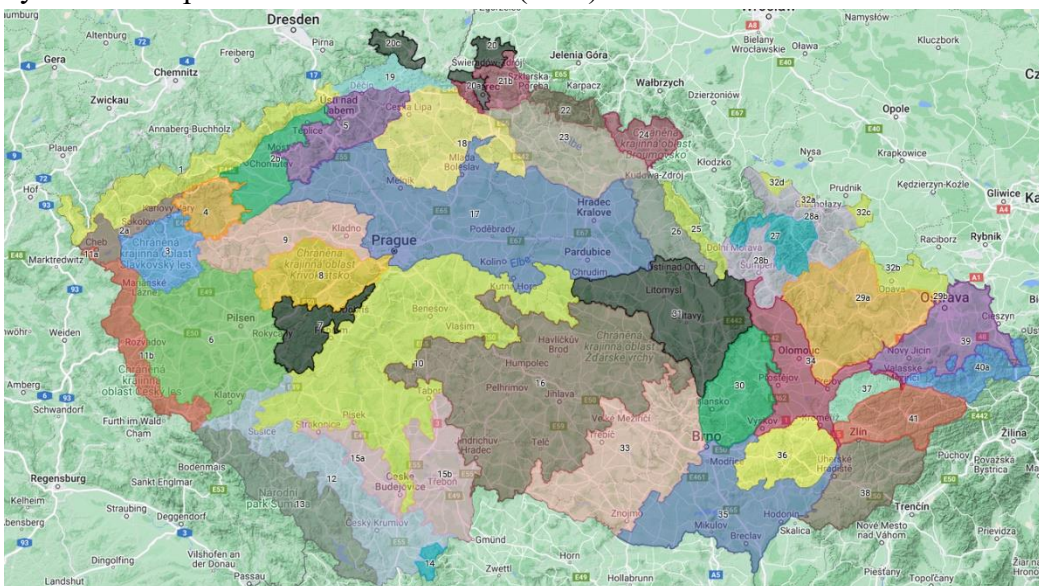
Zdroj: ÚHUL

Plocha lesa na území ČR byla odhadnuta ve výši $2\,923,2 \pm 37,6$ tis. ha. Lesnatost dosahuje úrovně $37,1 \pm 0,5$ %. Nejvyšší lesnatost byla zjištěna v Karlovarském ($50,2 \pm 2,4$ %) a Libereckém kraji ($50,1 \pm 2,5$ %). Nejnižší lesnatost byla zjištěna v kraji hl. m. Praha ($14,5 \pm 4,4$ %). Lesnatost v ostatních krajích se pohybuje kolem 30 %. Nejvyšší plocha lesa byla evidována v kraji Jihočeském ($415,7 \pm 17,4$ tis. ha) a Plzeňském ($337,4 \pm 15,8$ tis. ha). (Zpráva o stavu lesa a lesního hospodářství ČR v roce 2021)

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 fyto geografických podmínek je v ČR vymezeno 41 přírodních lesních oblastí (PLO).



Obrázek 9 Mapa přírodních lesních oblastí.

Zdroj: <http://www.uhul.cz>

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 do 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 vrátnění, hlavně v intervalu posledního sta milionů let od svrchní křídly 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 terciálních 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 písčitéch a jílovitých sedimentů) mezozoického a terciálního 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 km²

ploch s těžbou (v roce 2001 825 km²), 73 km² rozpracovaných rekultivací a 5,8 km² ploch, které byly v daném roce ukončeny (CENIA, 2018).

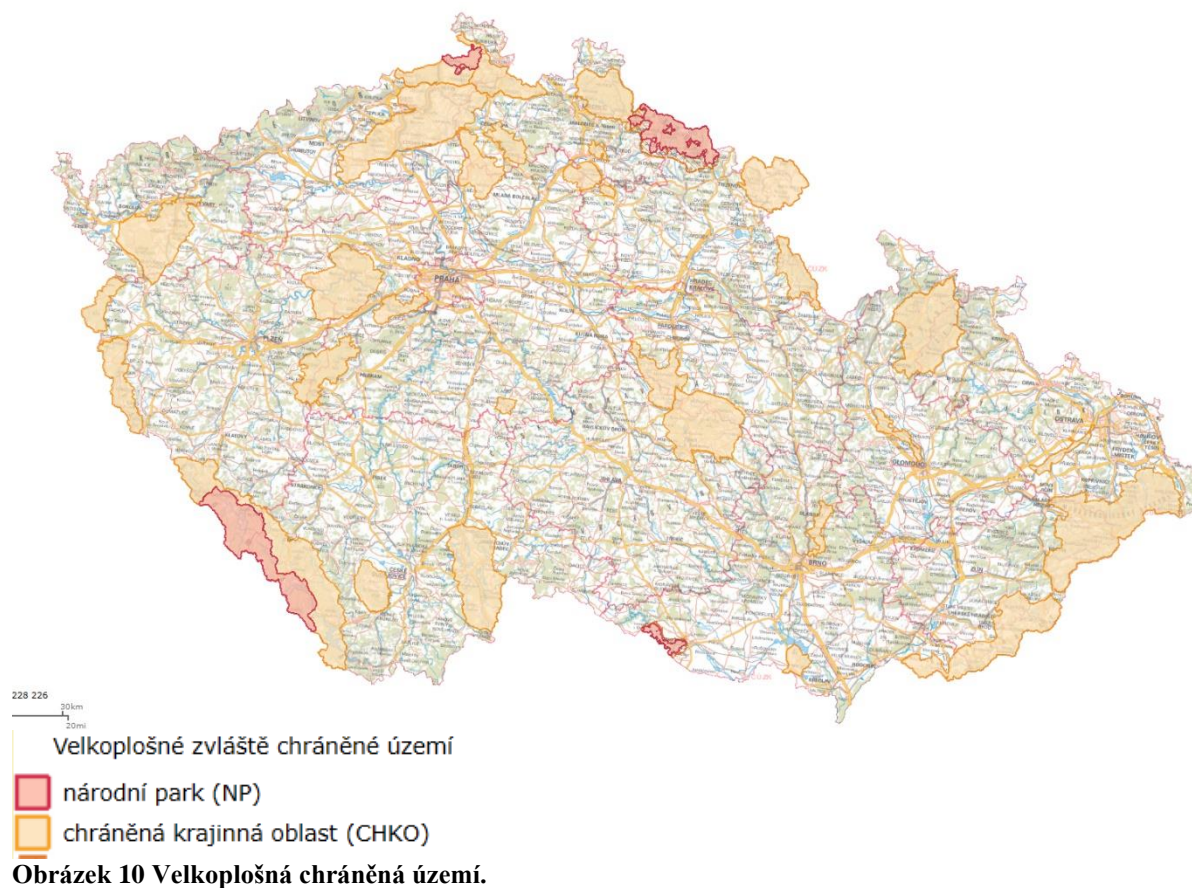
Staré ekologické zátěže

Celkový počet starých ekologických zátěží na území Česka není přesně znám, jelikož se tyto lokality průběžně mapují a inventarizují, hlavně z důvodu jejich následné sanace, pomocí níž lze snižovat jejich počet a možná rizika pro ekosystémy i lidské zdraví. Systém evidence kontaminovaných míst (SEKM) je tedy přírůstkovou databází, která v roce 2021 obsahovala 10 156 kontaminovaných lokalit. V období 2010–2021 byly při splnění podmínek nápravných opatření ukončeny sanace 2 172 lokalit starých ekologických zátěží (z toho v roce 2021 celkem 1 145 lokalit) a dalších 200 nápravných opatření bylo ukončeno v nevyhovujícím stavu (z toho v roce 2021 celkem u 86 lokalit).

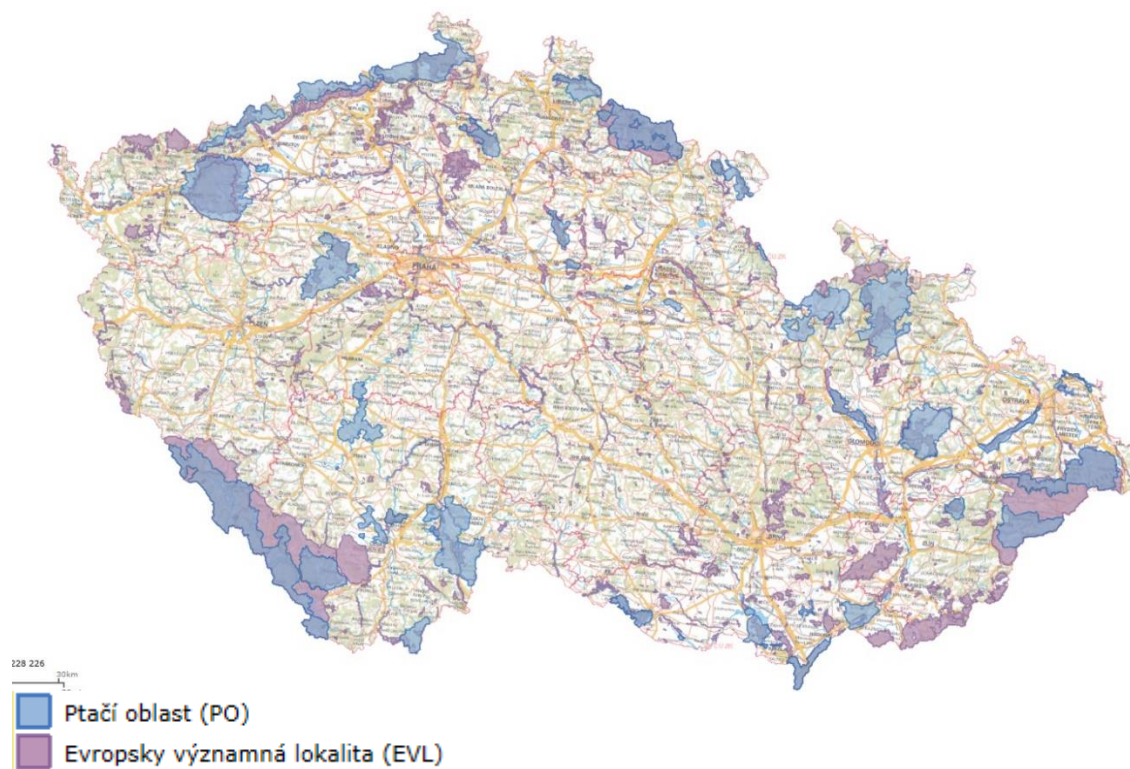
2.8. Příroda a krajina

Zvláště chráněná území a NATURA 2000

Celková rozloha zvláště chráněných území (ZCHÚ) v Česku, zahrnující jak maloplošná, tak velkoplošná ZCHÚ, v roce 2021 činila 1 324,7 tis. ha, tj. 16,8 % území státu. Od roku 2020 vzrostla o 931,7 ha, tento nárůst byl způsoben zejména vznikem nových maloplošných ZCHÚ. Rozloha velkoplošných zvláště chráněných území, která zahrnují národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO), činila 1 257,2 tis. ha (15,9 % území Česka). Maloplošná zvláště chráněná území v roce 2021 zaujímala 115,9 tis. ha, tj. 1,5 % území státu. V roce 2021 vznikla 4 nová maloplošná ZCHÚ a jejich celková plocha vzrostla o 1,0 tis. ha. Téměř třetina maloplošných ZCHÚ se nachází v CHKO nebo NP. V roce 2021 existovalo 1 153 lokalit soustavy Natura 2000, jejichž rozloha činila v roce 2021 celkem 1 115,4 tis. ha, tj. 14,1 % území Česka. Z toho 41 ptačích oblastí pokrývalo celkem 703,4 tis. ha a 1 112 evropsky významných lokalit pokrývalo celkem 795,6 tis. ha. Většina lokalit Natura 2000 leží na území jiného zvláště chráněného území, mimo jiná ZCHÚ se vyskytovalo 35,9 % plochy území Natura 2000. Celková plocha ZCHÚ a soustavy Natura 2000, při zohlednění jejich vzájemných překryvů, v roce 2021 činila 1 725,6 tis. ha, tj. 21,9 % rozlohy Česka. (Zpráva o ŽP ČR 2021)



Zdroj: <http://webgis.nature.cz/>



Zdroj: <http://webgis.nature.cz/>

Maloplošná zvláště chráněná území

Na území ČR bylo celkem ke dni 31. 12. 2021 zřízeno 2643 maloplošných zvláště chráněných území, které dohromady zaujímají 115 859 ha.

Do MZCHÚ spadají čtyři kategorie:

- Národní přírodní rezervace (NPR) menší území mimořádných hodnot, kde jsou na přirozený reliéf s typickou geologickou stavbou vázány ekosystémy významné a jedinečné v národním či mezinárodním měřítku a Přírodní rezervace (PR) menší útvar soustředěných přírodních hodnot se zastoupením ekosystémů typických a významných pro příslušnou geografickou oblast
- Národní přírodní památka (NPP) a Přírodní památka (PP) přírodní útvary menší rozlohy, zejména geologické či geomorfologické útvary, naleziště nerostů nebo vzácných či ohrožených druhů ve fragmentech ekosystémů. Území s národním nebo mezinárodním ekologickým, vědeckým či estetickým významem (které vedle přírody formoval svou činností člověk), jsou vyhlášována jako NPP.

Biosférické rezervace

Biosférické rezervace jsou chráněná velkoplošná území vyhlášené v rámci mezinárodního programu UNESCO Člověk a biosféra. Světová síť biosférických rezervací je rozprostřena tak, aby zahrnovala všechny základní biomy Země. Tato území představují reprezentativní ukázky kulturních i přírodních krajín, ve kterých zároveň hraje důležitou roli člověk a jeho aktivity.

Tabulka 8 Biosférické rezervace.

Název	Rok vyhlášení	Rozloha km ²
Biosférická rezervace Bílé Karpaty	1996	715
Biosférická rezervace Dolní Morava	2003	349
Biosférická rezervace Krkonoše	1992	548
Biosférická rezervace Křivoklátsko	1977	628
Biosférická rezervace Šumava	1990	1671
Biosférická rezervace Třeboňsko	1977	700



Obrázek 12 Biosférické rezervace UNESCO.

Zdroj: <http://webgis.nature.cz/>

Fragmentace krajiny

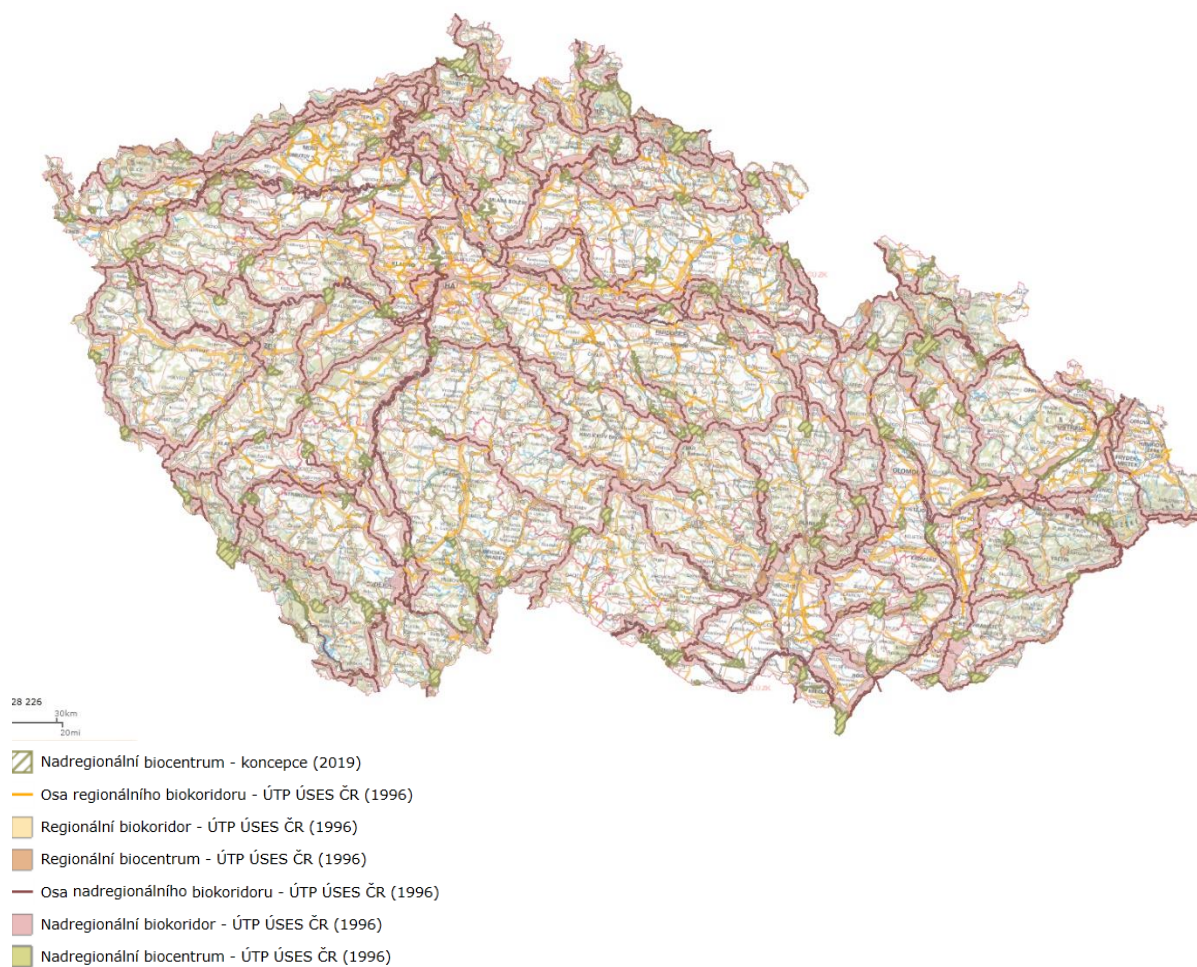
Fragmentace krajiny vede ke ztrátě původních kvalit biotopů a jejich propojenosti důležité pro migraci živočichů. V letech 2000–2016 klesla rozloha nefragmentované krajiny o 11,7 % z 54,1 tis. km² v roce 2000 (68,6 % území) na 50,0 tis. km² v roce 2010 (63,5 % území) a dále na 47,8 tis. km² (60,6 % území) v roce 2016.

Podíl plochy přírodních biotopů na ploše katastrálního území činil v roce 2021 průměrně 12,9 % (od roku 2016 se každoročně snižoval o 0,1 p.b.). Území s maximálním narušením přírodních struktur se nacházejí v nejvíce zemědělsky využívaných oblastech a v metropolitních oblastech, naopak přírodní a přírodě blízká krajina se nachází zejména v příhraničních oblastech a souvisí s vymezenými ZCHÚ. Podle prognóz bude proces fragmentace krajiny dopravou i nadále pokračovat a v roce 2040 bude podíl nefragmentované krajiny dosahovat pouze 53 %. (Zpráva o ŽP ČR 2021)

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

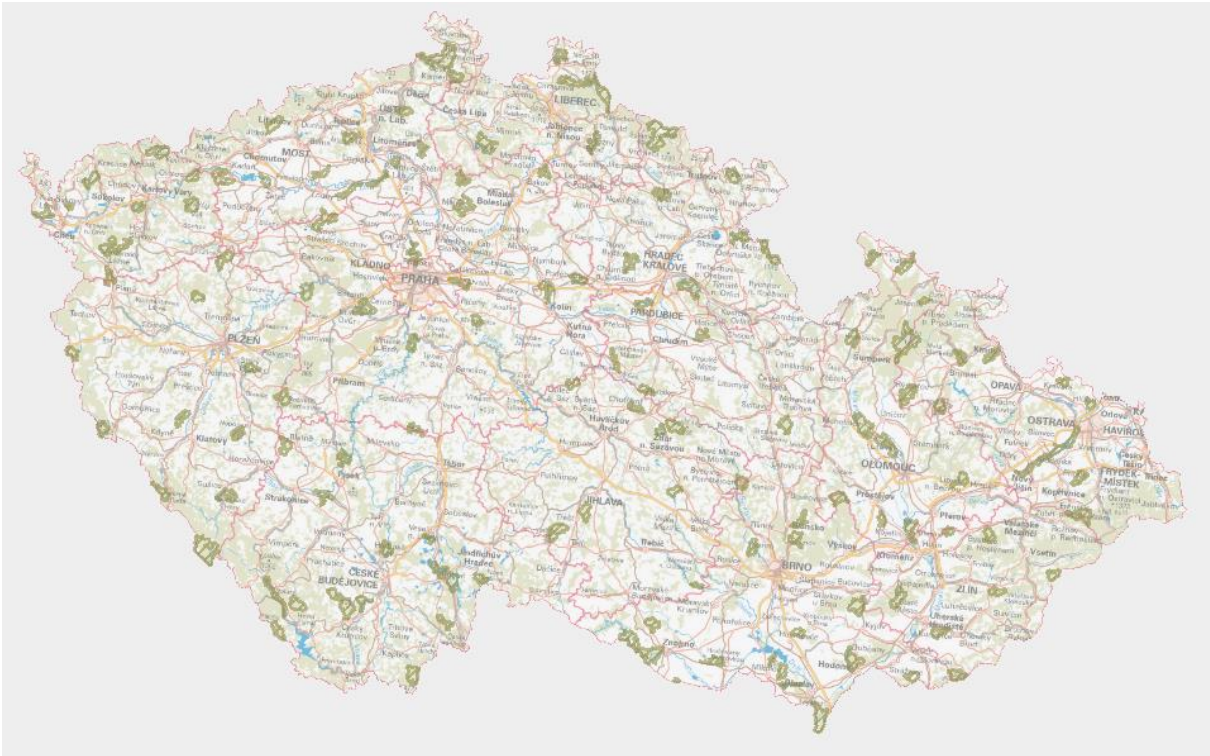
Územní systém ekologické stability, dle zákona č.114/1992 Sb. v platném znění, v krajině tvoří soubor funkčně propojených ekosystémů, ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory.

Regionální a nadregionální prvky ÚSES jsou vymezovány podle tzv. územně technického podkladu, který je dostupný v mapových službách Agentury ochrany přírody a krajiny ČR viz níže doložené obrázky.



Obrázek 13 Nadregionální ÚSES

Zdroj: <http://webgis.nature.cz/>



Obrázek 14 Koncepční vymezení nadregionálních biocenter, AOPK 2019

Zdroj: <https://aopkcr.maps.arcgis.com/>

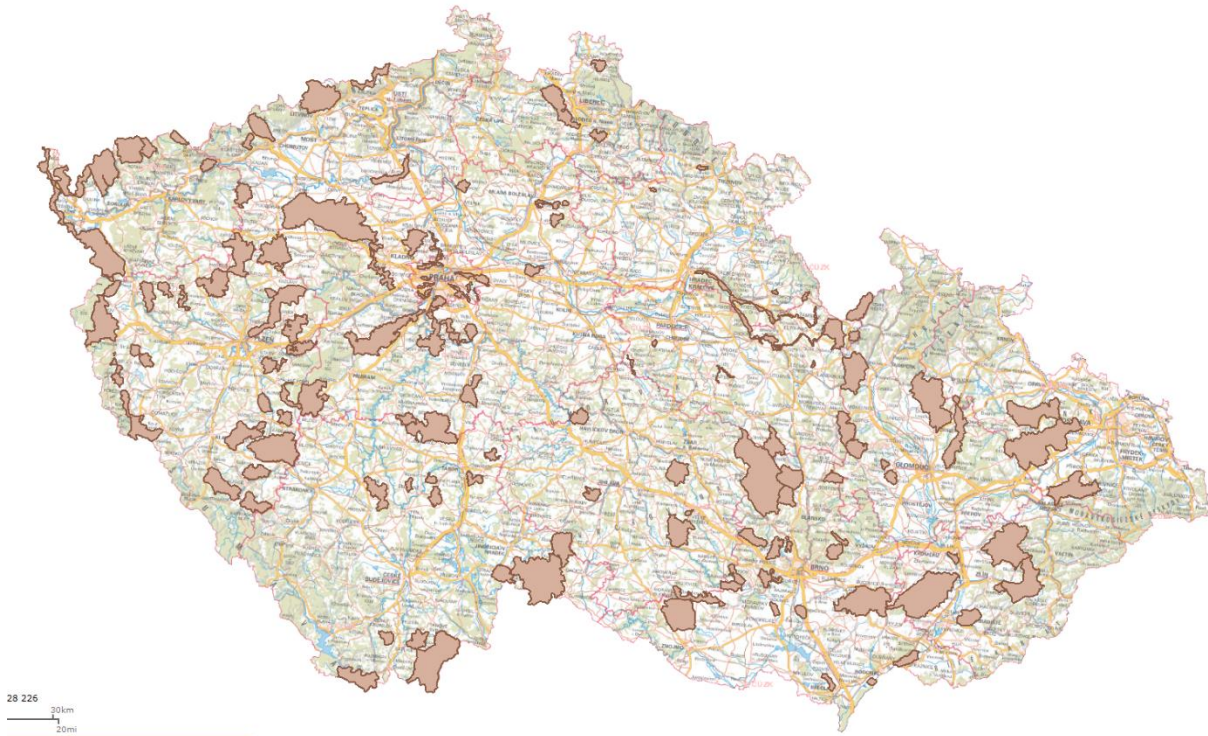
Významné krajinné prvky (VKP)

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.

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.



Obrázek 15 Územní rozložení přírodních parků ČR.

Zdroj: <http://webgis.nature.cz/>

Invazivní druhy

Populace původních druhů rostlin a živočichů i jednotlivá cenná společenstva v Česku jsou ohrožena šířením geograficky nepůvodních druhů, zejména pak druhů invazních. Z celkového počtu 1 454 nepůvodních druhů rostlin, které se vyskytují, či byly zaznamenány na českém území, je za invazní považováno 61 druhů. Z celkového počtu 595 nepůvodních druhů živočichů je za invazní považováno 113 druhů. Nejvyšší počet invazních druhů se vyskytuje podél vodních toků a různých komunikací, které usnadňují jejich šíření. Zvýšený počet invazních druhů je evidován taktéž v lidských sídlech a jejich okolí. Z geografického hlediska se vysoký počet invazních druhů vyskytuje v severopanonské podprovincii (území jižní Moravy), kde se zároveň vyskytuje vyšší množství ohrožených druhů rostlin a živočichů. (Zpráva o ŽP ČR 2021)

2.9. Kulturní dědictví

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.

V současnosti je v Ústředním seznamu kulturních památek zapsáno přes 300 rejstříkových čísel (jednotlivých staveb, areálů či movitých předmětů nebo jejich souborů) národních kulturních památek od těch nejstarších (archeologické naleziště Dolní Věstonice včetně souboru nejvýznamnějších nálezů z období kultury lovců mamutů, hradiště a keltské oppidum Závist a další) přes památky středověké (Karlův most, Anežský klášter, hrad Pernštejn či soubor

gotických soch z období krásného slohu v českých zemích) a novověké (zámek Opočno, jízdárna ve Světcích u Tachova nebo vila Tugendhat v Brně) až po památky z konce 20. století (hotel a televizní vysílač na Ještědu u Liberce).

Nadnárodní význam a hodnota byly celosvětově uznány u 16 kulturních statků České republiky zapsáním na Seznam světového dědictví UNESCO.

Památky na seznamu světového dědictví:

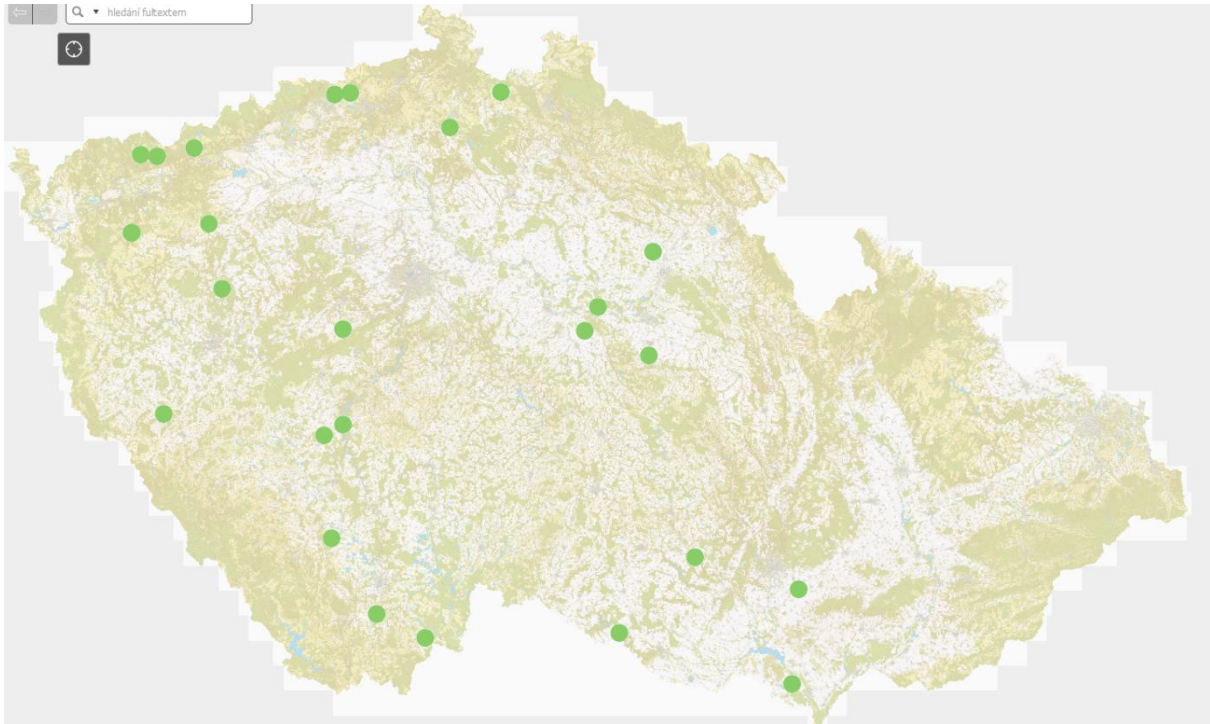
- Historické jádro Prahy
- Historické jádro Českého Krumlova
- Historické jádro Telče
- Historické jádro Kutné Hory
- Poutní kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře
- Lednicko-valtický areál
- Vesnická památková rezervace Holašovice
- Zahrady a zámek v Kroměříži
- Zámek v Litomyšli
- Sloup Nejsvětější Trojice v Olomouci
- Vila Tugendhat v Brně
- Židovská čtvrť a bazilika sv. Prokopa v Třebíči
- Krajina pro chov a výcvik ceremoniálních kočárových koní v Kladrubech
- Hornický region Erzgebirge/Krušnohoří
- Jizerskohorské bučiny
- Lázeňský trojúhelník - Slavná lázeňská města Evropy

V České republice je dnes přes šest set plošně chráněných urbanistických celků, z toho 294 měst (konkrétně je to 39 městských památkových rezervací a 258 městských památkových zón) a 277 vesnic (přesněji 61 vesnických památkových rezervací a 216 vesnických památkových zón). K nim dále patří jako specifická památková rezervace komponovaný areál na Kuksu, technická památková rezervace v Josefovském údolí u Olomučan, památkové rezervace vybraných částí měst Františkovy Lázně, Cheb, Karlovy Vary a Mariánské Lázně a obce Valeč s lázeňskou kulturní krajinou, 27 krajinných památkových zón a 8 archeologických rezervací. Vyžaduje-li to ochrana nemovité kulturní památky nebo jejího prostředí, vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností po vyjádření Národního památkového ústavu územní rozhodnutí o ochranném pásmu. Smyslem ochranného pásma je zachovat charakteristický obraz kulturní památky, a to z hlediska urbanistického či architektonického. Jakékoliv stavební zásahy do okolí kulturní památky nebo v památkové rezervaci či v památkové zóně musí být schváleny orgánem památkové ochrany.

Jedná se o tyto krajinné památkové zóny:

- Jihočeský kraj
 - a. Novohradsko
 - b. Římovsko
 - c. Čimelicko-Rakovicko
 - d. Orlicko
 - e. Libějovicko-Lomecko
- Jihomoravský kraj
 - f. Bojiště bitvy u Slavkova

- Karlovarský kraj
 - g. Lednicko-Valtický areál (zapsaný na seznam Světového dědictví)
 - h. Vranovsko-Bítovsko
 - i. Hornická kulturní krajina Abertamy-Horní Blatná-Boží Dar (zapsaná na seznam Světového dědictví)
 - j. Hornická kulturní krajina Jáchymov (zapsaná na seznam Světového dědictví)
 - k. Bečovsko
 - l. Valečsko
- Kraj Vysočina
 - m. Náměšťsko
- Královéhradecký kraj
 - n. Území bojiště u Hradce Králové
- Liberecký kraj
 - o. Lembersko
 - p. Zahrádecko
- Pardubický kraj
 - q. Slatiňansko-Slavicko
 - r. Kladrubské Polabí (zapsané na seznam Světového dědictví)
- Plzeňský kraj
 - s. Chudenicko
 - t. Plasko
- Středočeský kraj
 - u. Osovsko
 - v. Žehušicko
- Ústecký kraj
 - w. Hornická kulturní krajina Háj-Kovářská-Mědník (zapsaná na seznam Světového dědictví)
 - x. Hornická kulturní krajina Krupka (zapsaná na seznam Světového dědictví)
 - y. Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova



Obrázek 16 Krajinné památkové zóny. <https://geoportal.npu.cz/webappbuilder/apps/93/>

Řada dalších památek v ČR se o zařazení na Seznam uchází (jsou zařazeny na tzv. indikativní seznam), včetně některých památek zahrnujících staré průmyslové objekty a krajinné i městské celky.

V krajině jsou kromě kulturních památek a dalších architektonicky cenných a historicky významných staveb chráněny i ostatní součásti krajinné struktury, jako jsou aleje, rybníky, doklady hospodaření a četné drobné památky, které dohromady utvářejí harmonické prostředí. Krajinné památkové zóny jsou území chráněná přednostně pro kulturní hodnoty krajiny. Znamená to, že nemusejí nezbytně mít výjimečnou přírodní nebo ekologickou kvalitu, i když většinou se zde ochrana kulturního a přírodního dědictví prolíná a doplňuje. Krajinné památkové zóny ilustrují typické rysy české, moravské a slezské kulturní krajiny a Česká republika má v jejich ochraně velký potenciál. Zastoupení řady typů, jimiž jsou například rybníkářské, chmelařské nebo viniční kulturní krajiny, strukturálně výrazné doklady členění polí a podobně, však zatím v této kategorii ochrany chybí.

Archeologie

Státní archeologický seznam České republiky (SAS) eviduje prvky archeologického dědictví jako Území s archeologickými nálezy (UAN) ve smyslu § 22. odst. 2 a §23b zákona 20/1987 Sb. o státní památkové péči. Evidence archeologického dědictví v SAS je založena na rozčlenění UAN na principu očekávatelnosti a předpokladu výskytu archeologických nálezů v krajině do 4 kategorií (UAN I - území s jednoznačným výskytem archeologických nálezů, UAN II - území s důvodně předpokládaným výskytem archeologických nálezů, UAN III - území, kde se výskyt archeologických nálezů v současnosti nepředpokládá, ale není možné ho jednoznačně vyloučit, UAN IV - území bez archeologických nálezů).

2.10. Hluk

Údaje o úrovni hlukové zátěže na celostátní úrovni poskytují zejména výstupy Strategického hlukového mapování realizovaného na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Směrnice Environmental Noise Directive, END). Publikovány jsou výstupy zatím 3 kol mapování, z let 2012 a 2017, které umožňují stanovit základní trendy.

Hlavní kategorií zdrojů hluku ve venkovním prostředí je v Česku i v celé EU silniční doprava. Dle výsledků 3. kola strategického hlukového mapování z roku 2017³⁸ je v Česku vystaveno hluku ze silniční dopravy nad 55 dB dle indikátoru celodenní (24hodinové) hlukové zátěže L_{dvn} celkově cca 2,5 mil. osob, což odpovídá zhruba čtvrtině obyvatel Česka. Z toho nad mezní hodnotu (MH) 70 dB, což je hluková expozice, při jejímž překročení jsou pro zasažená území vytvářeny akční plány na snížení hlukové zátěže, bylo celodenně exponováno 213,6 tis. osob, v nočních hodinách (22–6 hod., dle indikátoru L_n) bylo hluku ze silniční dopravy nad mezní hodnotu 60 dB exponováno 279,6 tis. obyvatel.

Hlukové zátěži ze silniční dopravy jsou vystaveny zejména městské aglomerace nad 100 tis. obyvatel. Pro indikátory celodenní i noční hlukové zátěže je největší podíl obyvatel exponovaných hlukové zátěži zjištěn v aglomeraci Praha, vysokou hlukovou zátěž obyvatel má rovněž aglomerace Liberec, v ostatních aglomeracích je situace poněkud příznivější. Mimo městské aglomerace je hluková situace sledována pouze v blízkosti silnic s intenzitou dopravy nad 3 mil. vozidel ročně. Nejvyšší počty obyvatel exponovaných hlukové zátěži ze silniční dopravy dle indikátorů L_{dvn} a L_n měly kraje Středočeský, Moravskoslezský a Královéhradecký, kterými procházejí hlavní silniční a dálniční tahy s vysokou intenzitou provozu.

Ve srovnání s výsledky minulého kola hlukového mapování (rok 2012) klesl celkový počet obyvatel vystavený hlukové zátěži ze silniční dopravy přesahující mezní hodnotu (v aglomeracích i mimo aglomerace), v případě indikátoru celodenní hlukové zátěže L_{dvn} o 19,3 %. I přes tento celkový pokles se vyskytly aglomerace a kraje, kde došlo mezi 2. a 3. kolem SHM k růstu počtu obyvatel exponovaných vysoké celodenní hlukové zátěži (dle indikátoru L_{dvn}) nad mezní hodnotu. Jednalo se o aglomerace Praha a Liberec a kraje Moravskoslezský a Jihomoravský.

Provoz na hlavních železničních tratích, po kterých projede minimálně 30 tis. vlaků za rok, byl zdrojem celodenní hlukové zátěže (indikátor L_{dvn}) nad mezní hodnotu 70 dB pro celkově 19,0 tis. obyvatel, a to zejména mimo městské aglomerace.

Letiště Václava Havla v Praze způsobovalo hlukovou zátěž nad mezní hodnotu celkem 2,4 tis. obyvatel celodenně a 3,4 tis. osob v noci, z převážné části žijících v aglomeraci Praha.

Hlukovou zátěž ze silniční dopravy snižuje rozvoj silniční infrastruktury odvedením tranzitní dopravy mimo sídla a realizace protihlukových opatření na dopravní infrastrukturu, jako jsou protihlukové stěny (PHS) a nízkohlučný asfalt. Na realizaci protihlukových opatření na silniční infrastrukturu ve správě ŘSD bylo v roce 2021 vynaloženo 576,7 mil. Kč, což představuje

výrazný meziroční nárůst investic o 47,7 %, stavební činnost v roce 2020 však byla ovlivněna pandemií covid-19. Celková délka PHS na silnicích a dálnicích v roce 2020 činila 450,6 km.

(zdroj: Zpráva o životním prostředí České republiky v roce 2021, Cenia, 2022).

2.11. Nehodovost

Po poklesu počtu dopravních nehod, který byl zaznamenán v roce 2020 coby následek snížení mobility v době koronavirové pandemie, se v roce 2021 počet nehod opět zvýšil. Oproti roku 2020 o 4,8 %, v porovnání s rokem 1961 byl zaznamenán nárůst o 277 %. V roce 2021 každý den šetřila Policie ČR v průměru 272 nehod. Nejvíce dopravních nehod v roce 2021 zavinili řidiči motorových vozidel, vyjádřeno podílem se jednalo o 79,5 % všech dopravních nehod. Pomyslné první místo v počtu nehod zaujímá opět hlavní město Praha (17 510, nárůst o 585 nehod). Nad 10 000 dopravních nehod za rok policie šetřila i na území Středočeského (14 954 nehod), Ústeckého kraje (11 232 nehod) a Moravskoslezského kraje (10 006). Ve všech krajích s výjimkou kraje Jihomoravského došlo k nárůstu počtu dopravních nehod. (Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2021)

2.12. Odpady

V současnosti je v odpadovém hospodářství stěžejním trendem snaha o přechod na oběhové hospodářství, kdy dochází k uzavírání toků materiálů v dlouhotrvajících cyklech a důraz je kladen na prevenci vzniku odpadů, opětovné využití výrobků, recyklaci a přeměnu na energii namísto těžby nerostných surovin a skládkování odpadů.

Celková produkce odpadů (součet celkové produkce ostatních a nebezpečných odpadů) mezi lety 2009 a 2021 stoupla o 23,6 % na hodnotu 39 896,6 tis. t. Střednědobě i krátkodobě má výrazně rostoucí trend. Snížení produkce odpadů je možné předcházením jejich vzniku, což je v souladu s principy oběhového hospodářství. Na celkové produkci odpadů se významnou měrou (95,9 % v roce 2021) podílí celková produkce ostatních odpadů. Mezi lety 2009 a 2021 vzrostla celková produkce ostatních odpadů o 27,1 % na 38 259,8 tis. t. Střednědobě i krátkodobě má také výrazně rostoucí trend. Celková produkce nebezpečných odpadů v období 2009–2021 poklesla o 24,3 % na celkových 1 636,7 tis. t. Předcházet vzniku těchto odpadů je možné snížením obsahu nebezpečných látek ve výrobcích.

Celková produkce komunálních odpadů v období 2009–2021 stoupla o 10,9 % na hodnotu 5 904,4 tis. t. Střednědobě se rovněž zvyšuje. Pozitivní skutečností je, že střednědobě dochází k mírnému snižování produkce směsného komunálního odpadu. Mezi lety 2009–2021 se produkce směsného komunálního odpadu snížila o 16,1 % na 2 755,9 tis. t. Produkce obalových odpadů vzrostla mezi roky 2009 a 2020 o 48,6 % na celkových 1 328,7 tis. t. Střednědobě i krátkodobě lze pozorovat výrazně rostoucí trend. (Zpráva o ŽP ČR 2021)

2.13. Světelné znečištění

Světelné znečištění, produkované umělým osvětlením v noci, patří k významným civilizačním problémům s negativními vlivy na oblasti lidského zdraví, životního prostředí, ekonomiky, bezpečnosti a viditelnosti noční hvězdné oblohy. Původcem světelného znečištění je každý

umělý světelný zdroj a vzniká typicky směřováním světla do nežádoucích prostor (např. na nebe, do volné krajiny nebo okny do interiérů), osvětlováním mimo nutné časové období (např. osvětlení parkoviště nákupního centra mimo otevírací dobu), nebo použitím zdrojů s nevhodnými spektrálními charakteristikami (zejména v modré části spektra). Přestože podle odborníků škodí lidem, živočichům i rostlinám, v současné době světelné znečištění v Česku není legislativně ošetřeno a žádný právní předpis nestanoví, který správní orgán řeší veřejný zájem ochrany před tímto znečištěním, ani jaké jsou pro světelné znečištění limitní hodnoty. Vhodným měřítkem pro hodnocení míry světelného znečištění je jas oblohy. Umělý jas oblohy je způsoben umělým světlem přidaným do nočního prostředí a bývá vyjádřen v poměru k přirozenému jasů noční oblohy. V Česku již nenajdeme území, které by nebylo umělým jasnem ovlivněno, protože světlo z měst se vlivem rozptylu v ovzduší šíří desítky nebo i stovky kilometrů daleko. Současná míra světelného znečištění se neustále zhoršuje kvůli narůstajícímu množství svítidel, resp. osvětlovaných ploch.

Česko je z hlediska umělého jasu noční oblohy srovnatelné s ostatními zeměmi Evropy. Celé území Česka lze již považovat za znečištěné umělým jasnem. V oblasti, kde se již ani nespátří temná obloha vlivem umělého osvětlení, žije téměř 7,3 % obyvatel Česka (20,5 % obyvatel Evropy). (Zpráva o ŽP ČR 2021)

2.14. Pravděpodobný vývoj území bez provedení koncepce

Údaje o pravděpodobném vývoji jednotlivých složek životního prostředí bez provedení DSS 3. fáze jsou uvedeny ve vztahu k posuzované koncepci. V přehledu nejsou zahrnuty vývojové trendy nebo změny vyplývající z provádění jiných koncepcí nebo aktivit, které nemají k posuzované koncepci velmi silný nebo silný vztah. Takové změny jsou hodnoceny v koncepcích, které tato opatření nebo aktivity zahrnují. Popis pravděpodobného vývoje životního prostředí v dotčeném území vychází z analýzy území. Prognóza vychází z předpokladu zachování současných trendů tak, jak jsou dokumentovány v posledních 2–3 dekadách. Přestože lze předpokládat úpravu platných legislativních nástrojů ve smyslu omezení znečištění nebo snižování negativních dopadů na životní prostředí obecně, nelze tyto předpoklady začlenit do předkládaného popisu pravděpodobného vývoje životního prostředí v dotčeném území.

V případě neprovedení DSS 3. fáze by nedošlo k zamýšlenému a plánovanému rozvoji v tematických oblastech, na které se tato koncepce zaměřuje. Současně lze očekávat, že by se neprojevil možné pozitivní vlivy plynoucí z naplňování jednotlivých cílů, respektive k nim řazených opatření DSS 3. fáze. Ve střednědobém až dlouhodobém horizontu by převažovala tendence k prolongaci stávajícího stavu a prohlubování trendů ve vývoji životního prostředí i s řadou jeho současných problémů, které jsou popsány v kapitole 4.

Emise skleníkových plynů a adaptace na změnu klimatu

Klimatická změna

Klimatická změna je svou povahou globálním fenoménem (i když její projevy se regionálně mohou zásadně lišit) a její průběh je a do budoucna zůstane nezávislý na tom, zda a jak bude

DSS 3. fáze realizována (eventuální opatření s vlivem na emise skleníkových plynů nebudou mít v časovém rámci relevantním pro implementaci DSS 3. fáze na podobu klimatických trendů vliv). Budoucí vývoj klimatické změny je nicméně důležitý z hlediska podmínek (rizik), za nichž bude probíhat jeho implementace. Aktualizovaná „Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR“² pracuje s prognózou klimatické změny a jejích důsledků rozpracovanou v rámci aktualizované Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015 (Aktualizace 2019) zpracované širokým týmem expertů pod vedením ČHMÚ. Studie pracuje s tzv. RCP scénáři (Representative Concentration Pathways), přičemž pro většinu analýz platí, že do přibližně poloviny století není rozdíl mezi RCP scénáři v rozsahu očekávaných dopadů podstatný a výrazné a hmatatelné rozdíly v odhadovaných hodnotách indikátorů lze spolehlivě indikovat až pro druhou polovinu století (viz <http://www.klimatickazmena.cz>). Z vybraných RCP scénářů, RCP2.6 relativně nejbližší reprezentuje vývoj klimatu při naplnění tzv. Pařížské dohody. Nicméně jeho dosažení je vázáno na poměrně zásadní obrat ve vývoji emisí v průběhu příštích 10 let a tomuto obratu přes politické proklamace reálná data nenasvědčují. Naopak z krátkodobého pohledu nelze vyloučit ani vývoj emisí podle RCP8.5. Scénář RCP4.5 je pak autory označován jako nejrealističtější. Hlavní trendy identifikované citovanou analýzou shrnuje následující tabulka.

Tabulka 9 Hlavní projevy predikovaných scénářů změny klimatu – souhrn

Identifikované hlavní projevy	1. období (do r. 2039)	2. období (2040–2069)			Související příčiny, projevy, důsledky a jejich změny
		RCP2.6	RCP4.5	RCP8.5	
Zvyšování průměrné teploty vzduchu	Růst průměrné roční teploty o 1 °C Růst počtu tropických dnů o 3 až 8	Růst průměrné roční teploty o 1,1 °C Růst průměrné zimní teploty o 1,2 °C Růst počtu tropických dnů o 6 až 10	Růst průměrné roční teploty o 1,3 °C Růst průměrné zimní teploty o 1,4 °C Růst počtu tropických dnů o 10 až 14	Růst průměrné roční teploty o 1,8 °C Růst průměrné zimní teploty o 2,1 °C Růst počtu tropických dnů o 16 až 22	Zvýšení výparu/evapotranspirace Prodloužení bezesrážkových období Četnější výskyt podmínek pro vznik přírodních požárů (včetně lesních) Změny landuse vyvolané klimatickou změnou – jiná bilance... Prodloužení vegetační sezony Častější přechody přes 0 °C v zimě Průběh zimy – méně sněhu (hlavně v nížinách) Nárůst počtu letních a tropických dnů

² Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR. 1. aktualizace pro období 2021 – 2030. MŽP ČR 2021

Identifikované hlavní projevy	1. období (do r. 2039)	2. období (2040–2069)			Související příčiny, projevy, důsledky a jejich změny
		RCP2.6	RCP4.5	RCP8.5	
					Pokles počtu mrazových a ledových dnů Zvýšená proměnlivost průměrných denních teplot v zimě Snížená proměnlivost průměrných denních teplot v létě
Zvýšená pravděpodobnost výskytu dlouhodobého sucha	Růst průměrné roční teploty o 1 °C Růst počtu epizod Růst délky bezesrážkových období	Růst průměrné roční teploty o 1,1 °C Růst počtu epizod Růst délky bezesrážkových období	Růst průměrné roční teploty o 1,3 °C Růst počtu epizod Růst délky bezesrážkových období	Růst průměrné roční teploty o 1,8 °C Růst počtu epizod Růst délky bezesrážkových období	Prodlužování délky vln veder a jejich intenzity Zvýšení výparu/evapotranspirace Poklesy průměrné relativní vlhkosti v létě Prodlužování bezesrážkových období Četnější výskyt podmínek pro vznik přírodních požárů (včetně lesních) Změny landuse vyvolané klimatickou změnou – jiná bilance... Pokles srážek na jaře/létě/ Zvýšená proměnlivost denních srážkových úhrnů v létě
Potenciální změny míry nebezpečí povodní a přívalových povodní	Změny v rozložení srážek v průběhu roku (+5 až +9 %) Zvyšování extrémních srážkových intenzit (SRA>20 +0,5 dne)	Změny v rozložení srážek v průběhu roku (-5 až +10 %) Zvyšování extrémních srážkových intenzit	Změny v rozložení srážek v průběhu roku (0 až +12 %) Zvyšování extrémních srážkových intenzit (SRA>20 +1 den)	Změny v rozložení srážek v průběhu roku (+5 až +20 %) Zvyšování extrémních srážkových intenzit (SRA>20 +1,5 dne)	Zvyšování četnosti dnů s vyššími srážkami (přívalové srážky) a celkový úhrn epizod Prodlužování délky vln veder Zvýšení výparu Prodlužování bezesrážkových období Změny landuse vyvolané klimatickou změnou – jiná bilance... Změny vegetační sezóny (Prodloužení vegetační sezony, změny načasování růstových fází)

Identifikované hlavní projevy	1. období (do r. 2039)	2. období (2040–2069)			Související příčiny, projevy, důsledky a jejich změny
		RCP2.6	RCP4.5	RCP8.5	
					Nárůst srážek v zimě Zvýšená proměnlivost denních srážkových úhrnů v létě
Změna výskytu extrémních jevů – Vysoké teploty	Růst počtu tropických dnů o 3 až 8 Růst počtu a délky horkých vln	Růst počtu tropických dnů o 6 až 10 Růst počtu a délky horkých vln	Růst počtu tropických dnů o 10 až 14 Růst počtu a délky horkých vln	Růst počtu tropických dnů o 16 až 22 Růst počtu a délky horkých vln	Zvýšení výparu Četnější výskyt podmínek pro vznik přírodních požárů (včetně lesních) Změny landuse vyvolané klimatickou změnou – jiná bilance... Prohloubení efektu tepelného ostrova města
Změna výskytu extrémních jevů – Vydatné srážky	Změny v rozložení srážek v průběhu roku Zvyšování extrémních srážkových intenzit	Změny v rozložení srážek v průběhu roku Zvyšování extrémních srážkových intenzit	Změny v rozložení srážek v průběhu roku Zvyšování extrémních srážkových intenzit	Změny v rozložení srážek v průběhu roku Zvyšování extrémních srážkových intenzit	Zvyšování četnosti dnů s vyššími srážkami (přivalové srážky) a celkový úhrn epizod Četnější výskyt extrémních konvektivních meteorologických jevů (bouře) Změny landuse vyvolané klimatickou změnou – jiná bilance... Nárůst srážek v zimě Pokles srážek na jaře/létě Zvýšená proměnlivost denních srážkových úhrnů v létě Snížená proměnlivost denních srážkových úhrnů na jaře Změny vegetační sezóny...Prodloužení vegetační sezony

Identifikované hlavní projevy	1. období (do r. 2039)	2. období (2040–2069)			Související příčiny, projevy, důsledky a jejich změny
		RCP2.6	RCP4.5	RCP8.5	
Změna výskytu dalších extrémních jevů – vítr, bouře, letní smog, ...					Četnější výskyt extrémních konvekčních meteorologických jevů (bouře, větrné smrště) Znečištění atmosféry v důsledku dlouhodobého sucha a/nebo rizika přírodních požárů Dlouhodobá inverzní situace (letní smog ve městech)

Aktualizace Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015, 2019

Z uvedeného vyplývá, že změny klimatu v podmínkách ČR jsou spojeny zejména s předpokladem výskytu výraznějších výkyvů počasí projevující se častějšími přívalovými dešti, delšími obdobími sucha, vlnami horka, teplejšími a vlhčími zimami s menším množstvím sněhu apod. Průvodním jevem regionální změny klimatu je výskyt epizod s vysokou rychlostí větru spojených s přechody hlubokých tlakových níží přes kontinent, zejména v zimě, což představuje rizika např. pro lesní porosty, zemědělství (půdu či některé plodiny), stavby, energetiku (přenosové a distribuční sítě) a obyvatelstvo.

Emise skleníkových plynů

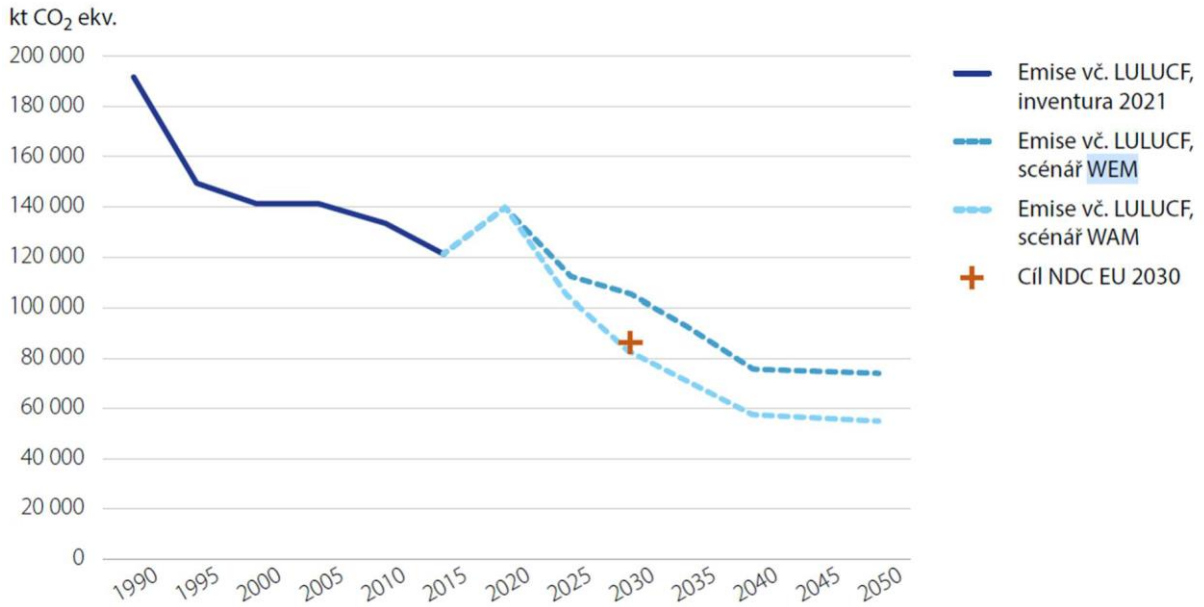
Oficiální prognózu vývoje emisí skleníkových plynů a souvisejících trendů k plnění národních a mezinárodních cílů související s ochranou klimatu poskytuje Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu, schválený vládou 13. ledna 2020. V něm obsažené projekce emisí skleníkových plynů vycházejí z údajů tehdy poslední dostupné inventarizace emisí a propadů skleníkových plynů³. Projekce emisí obsahují dva scénáře (WEM [with existing measures] – počítá s efektem současných politik a opatření na vývoj emisí skleníkových plynů, WAM [with additional measures] – počítá s efektem plánovaných politik a opatření na vývoj emisí skleníkových plynů).

Aktualizované scénáře zohledňující údaje Národního sdělení 2021 o vývoji emisí včetně LULUCF⁴ se shodují v předpokladu stagnace emisí po roce 2040. Evropský cíl k roku 2030, který je současně národně stanovený příspěvek (NDC) pro potřeby implementace Pařížské dohody, stanoví pokles čistých emisí (tj. včetně sektoru LULUCF) o 55 % vůči úrovni emisí v roce 1990. Dle scénáře WEM by emise ČR včetně LULUCF měly do roku 2030 poklesnout o 45,1 % a pro scénář WAM o 57,0 % (obojí vůči roku 1990). Cíl Pařížské dohody by tak ČR splnila pouze při naplnění scénáře s dodatečnými opatřeními (Obr. 17). Lze rovněž očekávat,

³ Tedy Národního sdělení dle Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu. ČHMU: National Greenhouse Gas Inventory Report of the Czech Republic (reported inventories 1990–2017). 2019

⁴ Viz např. Cenia, Vyhodnocení politiky ochrany klimatu v ČR klimatu. 2021.

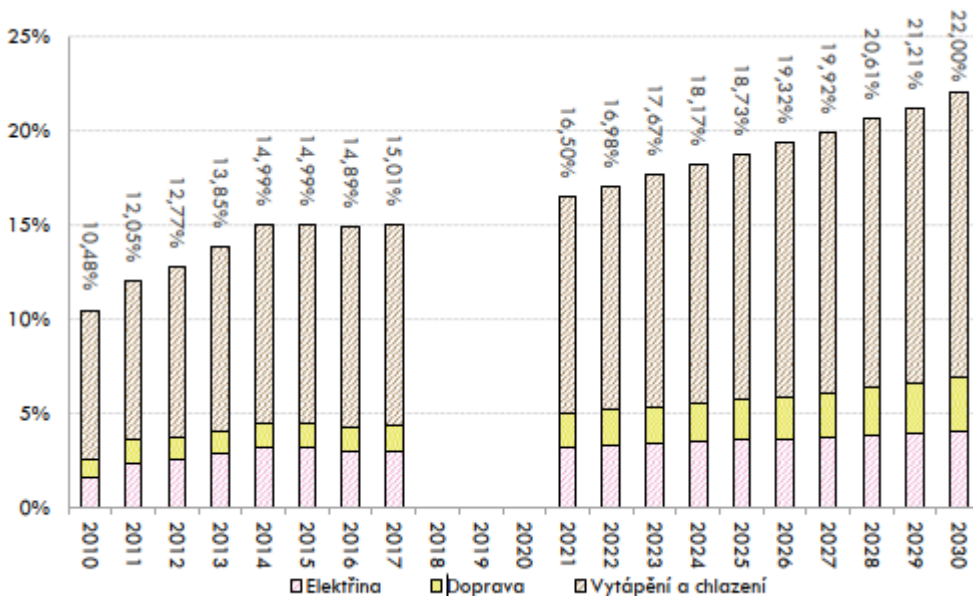
že plnění tohoto cíle bude ovlivňovat nepříznivý vývoj bilance emisí a propadů v LULUCF, který je málo závislý na vývoji výkonu ekonomiky.



Obrázek 17 Výsledky projekcí celkových emisí skleníkových plynů pro scénáře WEM a WAM (včetně LULUCF) aktualizované dle inventury 2021

Vývoj uplatňování OZE

Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu poskytuje odhad vývoje při uplatňování již existujících a připravovaných politik a opatření. Do roku 2040 by obnovitelné zdroje dle schválené Státní energetické koncepce měly tvořit 17-22 % podíl na primárních energetických zdrojích a 18-25 % na hrubé výrobě elektřiny.



Obrázek 18 Odhad vývoje podílu OZE do roku 2030 v dělení na jednotlivé sektory

Zdroj: Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu. 2020

Česká republika v tomto kontextu navrhuje příspěvek k evropskému cíli do roku 2030 na úrovni 22 %, což je nárůst o 9 procentních bodů v porovnání s vnitrostátním cílem ČR na úrovni 13 % pro rok 2020.⁵ Uvedené prognózované trendy reflektují závazky, jejichž splnění vyžaduje realizaci řady souvisejících politik a opatření (včetně legislativních), které jsou postupně připravovány, respektive implementovány ve všech relevantních sektorech ekonomiky. Zároveň ale podléhají dalšímu vývoji, zejména v souvislosti s návrhy na úrovni EU na zpříšňování klimatických cílů (European Green Deal). Vzhledem k rozsahu a zaměření DSS 3. fáze by jeho nerealizace patrně neznamenal zásadní zvrát či zastavení pozitivního vývoje, ale zvýšila by riziko, že ČR nenaplní stanovené, popř. budoucí klimatické cíle.

Ovzduší

Hodnocení budoucího vývoje je zaměřena na látky, které jsou z hlediska ochrany ovzduší prioritní a DSS 3. fáze může mít dopad na jejich emise. Hlavní emise v pozemní dopravě tvoří oxid uhličitý (CO₂), dále oxid uhelnatý (CO), oxidy dusíku (NO_x), prachové částice (PM), těkavé organické látky (VOC) a těžké kovy (např. olovo). Pozemní doprava produkuje zanedbatelné emise oxidů síry (SO_x). S tím, jak klesají primární emise TZL, souvisí imisní situace suspendovaných částic stále více s emisemi oxidů dusíku, jakožto prekurzorů sekundárního aerosolu, který již tvoří na většině území ČR podílově nejvýznamnější část znečištění suspendovanými částicemi.

S postupujícími legislativními a koncepčními opatřeními lze očekávat postupný pokles emisí všech prioritních látek ze zdrojů znečišťování ovzduší v ČR. Nejvýraznější relativní snížení emisí lze očekávat v sektoru individuálního vytápění domácností vlivem dotačních programů, v důsledku postupného uvědomění si ekologických souvislostí ve společnosti v kontextu generační obměny obyvatelstva a rostoucí životní úrovně doprovázené cenovou dostupností nízkoemisních a bezemisních zdrojů tepla pro vytápění.

To ve střednědobém horizontu pravděpodobně povede k měřitelnému zlepšení kvality ovzduší a to především v malých sídlech. Tato objektivní změna však bude obtížně hodnotitelná, protože k ní dojde nejvíce v místech bez dostatečně dlouhé časové řady měření kvality ovzduší (centra malých sídel, kde jsou občasně prováděna kampaňová měření, většinou zde ale nejsou umístěny stálé stanice Státní sítě imisního monitoringu). Svoji roli v hodnocení změny bude i nadále hrát meziroční kolísání rozptylových podmínek, které skryje většinu pozitivních efektů těchto opatření. Hodnotitelné budou tyto efekty pravděpodobně spíše prostřednictvím změny podílu jednotlivých typů zdrojů na imisní koncentraci než absolutní úrovni imisního příspěvku vytápění, která je silně závislá na rozptylových podmínkách v měřeném období.

Ke snižování emisí bude i nadále docházet v průmyslovém sektoru, kde ale nelze očekávat významnou relativní změnu s ohledem na stávající technologickou úroveň, která u významných znečišťovatelů již odpovídá BAT. Prostor pro snižování emisí TZL je zde již poměrně malý. V horizontu 5 let budou mít proto pravděpodobně větší vliv na kvalitu ovzduší pokračující

⁵ Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu, 2020.

snižování emisí NO_x a SO₂ z velkých spalovacích zařízení než vliv snižování emisí primárních TZL. Vzhledem k mechanismům šíření znečištění z velkých spalovacích zdrojů se tyto změny budou projevovat regionálně až celostátně.

V řadě městských lokalit bude i nadále klíčovým faktorem kvality ovzduší automobilová doprava. Svou roli při pomalém snižování imisní zátěže z dopravy ve velkých městech budou sehrávat také procesy tvorby sekundárního aerosolu, které jsou v případě automobilových emisí velmi intenzivní, a kromě skladby emisí závisejí i na meteorologických podmínkách a klimatické změně. Automobilová doprava bude patřit nadále k sektorům s nejvyšším potenciálem snižování emisí oxidů dusíku, a tedy i suspendovaných částic sekundárního původu.

Celkově lze očekávat, že stávající problémy kvality ovzduší budou v horizontu působnosti DSS 3. fáze sice zmírněny, ale ne odstraněny. Míra zlepšení je těžko předvídatelná s ohledem na řadu tuzemských i zahraničních faktorů. Je pravděpodobné, že bez realizace DSS 3. fáze bude nadále v ČR lokálně překračován imisní limit pro nejvyšší denní koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ a v řadě lokalit bude docházet k překročení imisního limitu pro PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu.

Veřejné zdraví

Česká populace stárne, střední délka života ještě stále nedosáhla průměru zemí EU, narůstá výskyt diabetu, přetrvává vysoká nemocnost na kardiovaskulární nemoci a nádorová onemocnění. Životní styl, zejména dostatek pohybu a zdravé výživy, je také neuspokojivý.

Nerealizace DSS 3. fáze by představovala riziko z hlediska vlivů souvisejících se znečištěním ovzduší a hlukovou zátěží, bezpečností dopravy.

Půda a horninové prostředí

Stav zemědělské půdy je přímo závislý na způsobu hospodaření. Degradace zemědělské půdy je dále umocněna probíhající změnou klimatu a extrémními projevy počasí, které přímo ovlivňují zejména intenzitu erozních procesů a tím i erozní ohroženost půd.

Celkově je možné podle uvažovaných klimatických scénářů odhadovat, že škody způsobené vodní i větrnou erozí budou v roce 2030 až dvojnásobné ve srovnání se současným stavem (ÚZEI 2019). Realizace většiny projektů DSS 3. fáze je spojena se záborem ZPF a PUPFL, nicméně příspěvek koncepce v tomto směru lze považovat za velmi malý a je zřejmé, že i v případě jejího neprovedení lze očekávat pokračování současných trendů ve využití území, kde negativním trendem je právě úbytek zemědělské a lesní půdy na úkor zastavěných a ostatních ploch. Lze předpokládat, že uvedený trend bude pokračovat i přes deklarované snahy posílit ochranu zemědělské půdy, i když díky větší pozornosti věnované této tématice v rámci plánovacích a povolovacích procesů patrně pomalejším tempem než doposud.

Voda

S ohledem na přísné legislativní požadavky, které stanoví relativně ambiciózní cíle ochrany vod, a nástroje plánování v oblasti vod, lze v blízké budoucnosti očekávat další postupné zlepšování stavu vod a vodních útvarů. Kvalita podzemních a povrchových vod a vodních zdrojů se bude pravděpodobně dále zlepšovat, i když stále bude negativně ovlivňována přísunem znečišťujících látek z bodových i plošných zdrojů znečištění, přičemž lze předpokládat, že dále narůstat bude význam plošných zdrojů znečištění. Navíc je možné očekávat, že některé procesy, které kvalitu vod významně ohrožují, budou v budoucnu umocněny probíhající změnou klimatu a extrémními projevy počasí jako jsou zejména suché periody a přívalové srážky.

Vyšší teploty a případné nižší srážkové úhrny nebo změny v rozložení srážek během roku mohou způsobit horší doplňování zásob podzemní vody a také nižší průtoky v tocích a jejich vysychání a zaklesávání hladiny ve vodních nádržích během teplé části roku, což by bylo při zachování stávající úrovně znečišťování nevyhnutelně spojeno s dalším zhoršením kvality podzemních i povrchových vod, zvýšením koncentrací znečišťujících látek, zhoršením fyzikálních a fyzikálně chemických parametrů povrchových vod (kyslíkové poměry, trofie a další), zhoršením projevů eutrofizace ve stojatých vodách a celkovým narušením ekologických funkcí a stavu vodních ekosystémů. V této souvislosti narůstá význam opatření, která směřují k udržitelnému hospodaření s vodou a nápravě stávajícího nevyhovujícího stavu a zejména k omezení vnosu znečištění, což v případě zemědělství a lesnictví musí být spojeno se změnami ve způsobu hospodaření na zemědělské a lesní půdě. Implementace některých projektů navrhovaných v rámci DSS 3. fáze naopak může být v závislosti na typu a podobě konkrétních projektů spojena i s negativním ovlivněním povrchových a podzemních vod (např. úpravy vodních toků, omezení přirozené retence vod) a v těchto případech by mohla být nerealizace koncepce vnímána jako pozitivní.

Odpady

Vzhledem k tomu, že problematika odpadů (vznik odpadů a nakládání s odpady) je řešena především v souvisejících koncepcích platných pro celé území ČR (Plán odpadového hospodářství České republiky pro období 2015 – 2024 s výhledem do roku 2035), lze očekávat, že i v případě nerealizace DSS 3. fáze nedojde k žádné významné změně v produkci či nakládání s odpady.

Biodiverzita, ekosystémy, krajina

Co se týče faktorů ovlivňujících stav přírody a krajiny mimo rámec DSS 3. fáze, do budoucna lze očekávat další rozšiřování zástavby ve volné krajině, s čímž souvisí prohlubování stávajících problémů, zejména zhoršování průchodnosti krajiny pro živočichy, degradace, fragmentace a ubývání přírodních biotopů a nízká ekologická stabilita krajiny. To vede rovněž ke zhoršování stavu populací ohrožených druhů a změnám početnosti a diverzity volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Naopak pozitivním trendem je realizace projektů zaměřených na druhovou ochranu, vytváření a obnovu krajinných prvků, obnovu vodního režimu, péči o přírodní biotopy nebo zelenou infrastrukturu v krajině.

Zvláště chráněná území, Natura 2000

Zásadní pro další vývoj ZCHÚ, evropsky významných lokalit a ptačích oblastí a vliv zde umístěných záměrů bude konečná podoba připravovaného nového stavebního zákona a další legislativní změny týkající se nástrojů ochrany životního prostředí a přírody a krajiny. Stav ZCHÚ je do značné míry ovlivňován také stavem okolní volné krajiny, zejména její migrační prostupností a fragmentací.

Kulturní dědictví

Navrhovaná koncepce může mít přímý vztah k problematice ochrany kulturního dědictví. Jedná se především o projekty navržené v rámci DSS 3. fáze, které potenciálně mohou zasahovat do památkově chráněných území.

Ochrana kulturních památek je zejména otázkou alokace zdrojů potřebných k jejich údržbě a existence funkčního systému památkové péče a ochrany. Do budoucna tedy lze očekávat spíše stagnaci případně mírné zlepšování existujících problémů (chátrání památkově cenných objektů, narušování památkově cenných celků necitlivou výstavbou či nevhodnou rekonstrukcí cenných objektů), bez ohledu na realizaci či nerealizaci předmětné koncepce.

Hluk

Navrhovaná koncepce má přímý vztah k problematice hluku a provedení koncepce bude mít pravděpodobně na hlukovou situaci hodnoceného území významnější vliv. V případě provedení projektů, které jsou součástí DSS 3. fáze dojde v některých lokalitách k vymístění zdrojů hluku v intravilánu a snížení hlukové zátěže. Na druhou stranu v jiných lokalitách může dojít k umístování nových zdrojů hluku z dopravy, které však musí splnit hygienické limity hluku.

V případě neprovedení koncepce bude pravděpodobně pokračovat stávající trend, a tedy hluková zátěž zejména v dopravně exponovaných lokalitách se bude i nadále vyvíjet primárně v závislosti na vývoji dopravní intenzity (která má obecně rostoucí trend) a postupu realizace protihlukových opatření (včetně vymístování silniční dopravy z obytných území prostřednictvím budování obchvatů sídel apod.).

Závěrem lze konstatovat, že bez provedení DSS 3. fáze by se řešení uvedených problémů viz kapitola 4 minimálně zpomalilo, bylo by ohroženo plnění závazků a cílů na úrovni EU, k nimž se ČR zavázala a současně by došlo ke snížení opatření k urychlení realizace transevropské dopravní sítě.

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

Tato kapitola, na základě podrobného popisu a analýzy stavu životního prostředí v kapitole 2 a při zohlednění obsahu a zaměření hodnocené DSS 3. fáze, identifikuje složky životního prostředí, respektive jejich charakteristiky, které mohou být provedením koncepce významně ovlivněny.

Mezi oblasti, které by mohly být provedením koncepce významně zasaženy, na základě jejich významnosti pro ochranu ŽP, popřípadě environmentální stability, či současné míry zatížení, budou patřit:

- území chráněná podle zvláštních právních předpisů, zejména v oblastech ochráněných jednotlivými složkovými zákony, které se tématicky věnují životnímu prostředí a veřejnému zdraví;
- území ekologicky citlivá, jenž představují biotop pro vzácné nebo ohrožené rostlinné či živočišné druhy;
- zdroje kulturního dědictví (nelze vyloučit konflikt s územím archeologických nálezů);
- území, kde lze identifikovat vyčerpanou/překročenou asimilační kapacitu daných ekosystémů v rámci negativního zatěžování;
- území, v kterém lze identifikovat koncentrace sledovaných zatěžujících látek v blízkosti environmentálních norem, limitů, anebo prahových hodnot;
- území hustě osídlené, z čehož plyne vysoká pravděpodobnost narušení/ovlivnění životního stylu velkého počtu lidí.

Území se zhoršeným stavem životního prostředí

Zatížení některých složek životního prostředí, především ovlivnění kvality ovzduší emisemi z dopravy, průmyslových a energetických podniků, lokálních topenišť, dálkovým přenosem znečišťujících látek a ovlivnění akustické situace zejména hlukem z dopravy, může mít potenciální rizikový vliv na stav a trendy vývoje životního prostředí a tím současně i na stav a vývoj veřejného zdraví. Za oblasti s nejvíce zatíženým ovzduším je možné považovat intravilány měst, okolí nejzatíženějších komunikací apod.. Za oblasti s hlukovou zátěží obyvatel především v důsledku dopravy je možné považovat okolí komunikací, železničních tratí a intravilány měst. Provedení či neprovedení DSS 3. fáze může mít pozitivní i negativní vliv na výše uvedené zatížení složek životního prostředí.

Území se zvýšenými požadavky na ochranu přírody a krajiny

Mezi území se zvýšenými požadavky na ochranu přírody a krajiny lze řadit především velkoplošná a maloplošná zvláště chráněná území a území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy lokalit Natura 2000 dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Charakteristiky stavu jejich životního prostředí se vzájemně značně liší a nelze je nikterak zobecnit. Dále se za tyto území mohou považovat cenná území, jako jsou přírodní parky, území, kde se nachází skladebné části ÚSES, významné krajinné prvky a další).

Vzhledem k tomu, že DSS 3. fáze neobsahuje územní specifikaci projektů, je na této úrovni komplikované identifikovat jednotlivé – potenciálně ovlivněné – oblasti se zvýšeným významem pro životní prostředí, a tedy i problémy, které se vztahují k jednotlivým oblastem.

V rámci přehledu uvádíme obecné charakteristiky plošně nejvýznamnějších území se zvýšenými požadavky na ochranu přírody a krajiny, u kterých byl identifikován střet s jednotlivými projekty.

Tabulka 10 Obecné charakteristiky plošně nejvýznamnějších území se zvýšenými požadavky na ochranu přírody.

CHKO	
Třeboňsko	Chráněná krajinná oblast Třeboňsko se rozkládá na jihovýchodní části České republiky na hranici s Rakouskem a částmi okresů Jindřichův Hradec a České Budějovice na ploše 700 km ² a je umístěna na ploché, rovinaté krajině. Nejdříve byla v roce 1977 zařazena mezi biosférické rezervace UNESCO v rámci programu Člověk a biosféra a poté, v roce 1979, byla vyhlášena chráněnou krajinnou oblastí. Jedná se o příklad ochrany kulturní krajiny výrazně pozměněné člověkem, která má přesto významnou ochrannářskou hodnotu. Třeboňsko je také ptačí oblastí a významným ptačím územím.
České Středohoří	Chráněná krajinná oblast České středohoří se rozkládá mezi Louny a Českou Lípou. Je součástí podkrušnohorské subprovincie. Rozloha je 1068,9 km ² (celé pohorí 1600 km ²), což jí řadí co do velikosti na druhé místo v Česku. Přirozeně ji dělí řeka Labe. CHKO byla založena v roce 1976. Zaujímá části území sedmi okresů (Česká Lípa, Děčín, Litoměřice, Louny, Most, Teplice a Ústí nad Labem). Nejvyšším bodem je vrchol Milešovky (836,5 m n. m.) a naopak nejnižším je hladina Labe v Děčíně (121,9 m n. m.).
Pálava	Chráněná krajinná oblast Pálava byla vyhlášena výnosem Ministerstva kultury ČSR ze dne 19. 3. 1976 na území o rozloze 83 km ² zahrnujícím hřebeny Pavlovských vrchů, Milovický les a sníženinu jižně od něj až po státní hranici s Rakouskem. CHKO Pálava ochraňuje nejcennější biotopy druhově bohatých skalních, drnových a lučních stepí, lesostepí, teplomilných doubrav a suťových lesů vyvinutých na vápencových kopcích Pavlovských vrchů. Lesní komplex Milovického lesa tvoří teplomilné doubravy a panonské dubohabřiny se dvěma oborami pro chov zvěře.
Šumava	Chráněná krajinná oblast Šumava byla vyhlášena Ministerstvem školství a kultury 27. prosince 1963 na rozloze 168 654 ha. V roce 1975 Ministerstvo kultury ČSR upravilo podmínky ochrany přírody v tomto území. V březnu roku 1991 vyhlásila vláda ČR Národní park Šumava uvnitř dosavadní CHKO. Rozloha CHKO Šumava nepokrytá územím národního parku je 99 624 ha.
Kokořínsko – Máchův kraj	Chráněná krajinná oblast Kokořínsko – Máchův kraj byla vyhlášena roku 1976 jako CHKO Kokořínsko v oblasti, která se v minulosti nazývala Polomené hory, Dubské skály či Dubské Švýcarsko (Daubaer Schweiz). K 1. září 2014 byla CHKO rozšířena o svoji druhou, nenavazující část o rozloze 136 km ² jménem Máchův kraj, rozkládající se v severovýchodním okolí Máchova jezera. Chráněná krajinná oblast zaujímá rozlohu cca 410 km ² .
Křivoklátsko	Chráněná krajinná oblast Křivoklátsko je chráněné území v Česku, které bylo vyhlášeno v roce 1978 na rozloze 628 km ² za účelem ochrany původního krajinného vzhledu včetně mimořádně cenných přírodních lokalit. Nachází se v západním okraji Středočeského kraje zhruba 30 kilometrů od Prahy. Středem chráněné krajinné oblasti vede kaňonovité údolí řeky Berounky, odvodňující většinu území. Nejvyšším vrcholem je Těchovín (616 m) a nejnižším bodem Berounka při výtoku v Hýskově (217 m). Roku 1977 se Křivoklátsko pro svůj význam stalo biosférickou rezervací UNESCO, později i ptačí oblastí v rámci soustavy Natura 2000. Od roku 2008 se uvažuje o přechodu na vyšší stupeň ochrany vytvořením národního parku z přírodně nejcennější části
Český kras	Chráněná krajinná oblast Český kras byla vyhlášena v roce 1972 na rozloze 128 km ² k ochraně nejcennější části barrandienské pánve. Nachází se ve Středočeském kraji mezi Prahou (Radotínem) a Berounem, turisticky nejznámější částí je oblast Karlštejna. Na severu sahá až po Mořinu a Loděnici, na západě po Koněprusy, na jihu po Všeradice a Zadní Třeboň.
Poodří	Chráněná krajinná oblast Poodří, zkráceně CHKO Poodří, byla vyhlášena k 1. květnu 1991. K novému vyhlášení došlo Nařízením vlády ze dne 15. února 2017 č. 51/2017 Sb. o Chráněné krajinné oblasti Poodří, kterým byl zároveň zrušen původní vyhlášovací předpis.[1] Její rozloha je 81,5 km ² . Předmětem ochrany chráněné krajinné oblasti je harmonicky utvářená krajina nivy řeky Odry a jejích přítoků se zachovanými přírodními procesy přirozeného nivního

CHKO	
	ekosystému, s typickým krajinným rázem tvořeným mozaikou enkláv lučních aluviálních porostů, porostů lužního lesa, se značným zastoupením dřevin rostoucích mimo les, se starými rameny vodních toků, trvalými a periodickými tůňemi, prameništi ve svazích říčních teras a rybníky s druhově pestrou florou a faunou s funkcí významné tahové zastávky vodních ptáků a s přírodními hodnotami krajiny spočívajícími v zachovalé dynamice přirozených říčních procesů meandrujících toků a režimu povrchových rozlivů. Předmětem ochrany jsou také mokřadní společenstva a na ně vázané vzácné a zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, rozmístění a urbanistická struktura obcí, včetně dochovaných památek historického osídlení, a předměty ochrany Evropsky významné lokality Poodří a Evropsky významné lokality Cihelna Kunín.
Slavkovský les	Chráněná krajinná oblast Slavkovský les je hornaté území parovinného typu. Rozkládá se mezi Tachovskou brázdou, Chebskou a Sokolovskou pánví; má přibližně tvar trojúhelníku, v blízkosti jeho vrcholů leží lázeňská města Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Františkovy Lázně. Chráněná krajinná oblast byla vyhlášena v roce 1974 na území o rozloze asi 606 km ² pro ochranu krajiny, geologických a botanických hodnot. Ve znaku CHKO je vzácná arnika horská (<i>Arnica montana</i>), typická pro tuto oblast, na pozadí vrchů Lesný, Lysina a Kružný.
Beskydy	Chráněná krajinná oblast Beskydy byla vyhlášena 5. března 1973, vládním výnosem MK ČSR č.j. 5373/1973. Jedná se o největší chráněnou krajinnou oblast České republiky. Správa chráněné krajinné oblasti sídlí v Rožnově pod Radhoštěm. Rozloha chráněné krajinné oblasti je 1 160 km ² , les pokrývá 71 % území a nadmořská výška se pohybuje v rozmezí 350 (Zubří) až 1324 (Lysá hora) metrů.
Jizerské hory	Chráněná krajinná oblast Jizerské hory byla vyhlášena v roce 1967 (s účinností od 1. ledna 1968) na území okresů Liberec, Jablonec nad Nisou a Semily. Rozkládá se na větší části plochy Jizerských hor a na východě přímo sousedí s Krkonošským národním parkem. Její dnešní výměr je 368 km ² , z toho 274 km ² lesní půdy. Rozkládá se v nadmořské výšce 325–1124 m.
Žďárské vrchy	Chráněná krajinná oblast Žďárské vrchy se rozkládá na pomezí Pardubického kraje a kraje Vysočina, přibližně mezi městy Hlinsko, Přibyslav, Žďár nad Sázavou, Nové Město na Moravě a Polička. Její rozloha je 709 km ² , byla vyhlášena v roce 1970.
Český ráj	Chráněná krajinná oblast Český ráj je nejstarší chráněnou krajinnou oblastí v Česku. Vyhlášena byla roku 1955 a v roce 2002 došlo vládním nařízením k jejímu rozšíření o oblast Maloskalska a Prachovských skal. Zaujímá území o rozloze cca 181,5 km ² . Při 50. výročí byl Českému ráji přidělen status Globální geopark UNESCO.
Bílé Karpaty	Chráněná krajinná oblast Bílé Karpaty (CHKO Bílé Karpaty) byla vyhlášena dne 3. listopadu 1980, vyhláškou MK ČSR č. 17 644/80. Sídlo správy je v Luhačovicích. Dům přírody se připravuje ve Veselí nad Moravou. Rozloha je podle vyhlášení: 71 500 ha, podle GIS: 74 688 ha. Leží na území okresů Hodonín, Uherské Hradiště a Zlín. Osu CHKO tvoří pohraniční pohoří Bílé Karpaty. Jižně od města Strážnice zasahuje do CHKO Dolnomoravský úval a v oblasti východně od města Luhačovice je součástí CHKO Vizovická vrchovina.
Národní parky	
Národní park Šumava	NP Šumava je největší ze čtyř národních parků (68 064 ha) České republiky. Hlavním předmětem ochrany jsou jedinečná nerušeně se vyvíjející biologická společenstva. Mimo horských smrčín a pralesních porostů jsou nejvýznamnější slatě, rašeliniště a karová jezera. Na území NP bylo vyhlášeno 24 státních přírodních rezervací a jiných maloplošných chráněných území.
Národní park Podyjí	Byl vyhlášen 1. července 1991 nařízením vlády ČR č. 164/1991 Sb. Celková rozloha NP je 63 km ² .
Národní park České Švýcarsko	Byl vyhlášen v roce 2000, hlavním předmětem ochrany jsou unikátní pískovcové útvary a na ně vázaný biotop. Rozloha parku je 79,23 km ² .

CHKO	
Národní park Krkonošský národní park	Krkonošský národní park byl vyhlášen 17. května 1963 vládním nařízením č. 41/1963. Původní území národního parku bylo v roce 1991 zmenšeno z 385 km ² na současných 363,27 km ² .

Území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy lokalit Natura 2000 jsou řešena v samostatné příloze tohoto dokumentu viz příloha č. 1. Vyhodnocení vlivu na lokality Natura 2000 (Posouzení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45 h a i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů).

Oblasti se zvýšenými požadavky na ochranu kulturních památek

Jedná se především o památkově plošně chráněná území – památkové rezervace (městské, vesnické, archeologické) a památkové zóny (městské, vesnické a krajinné). Aktuálně je v České republice vyhlášeno celkem 26 krajinných památkových zón, z toho 6 je součástí památek zapsaných na Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO.

Obecně lze konstatovat, že významně ovlivněny realizací DSS 3. fáze mohou být kromě výše uvedených území také následující složky životního prostředí:

- klima
- povrchové a podzemní vody
- půda
- veřejné zdraví
- příroda a krajina
- kulturní dědictví

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).

Účelem této kapitoly je identifikace relevantních stávajících problémů životního prostředí, které následně slouží jako rámec pro hodnocení vlivů DSS 3. fáze na životní prostředí.

Problémy životního prostředí, které jsou významné pro koncepci

Na základě analýzy stavu životního prostředí České republiky (viz kapitola 2) a zaměření a obsahu DSS 3. fáze byly stanoveny hlavní problémy životního prostředí ČR, které mohou být zároveň významné pro hodnocenou koncepci. Skupina hlavních okruhů (relevantních složek životního prostředí), které tvoří hodnotící rámec pro hodnocení vlivů DSS 3. fáze na životní prostředí (což je následně předmětem kap. 5 a 6) byla definována na základě analýzy existujícího stavu popř. relevantních vývojových trendů jednotlivých jevů a složek životního prostředí (viz kapitola 2), vymezení charakteristik životního prostředí, které by mohly být

provedením koncepce významně zasaženy (viz kapitola 3) a na základě připomínek a závěrů zjišťovacího řízení SEA DSS 3. fáze.

Ovzduší

- plošné překračování platných imisních limitů pro ochranu lidského zdraví pro suspendované částice o velikosti frakce PM₁₀ a menší;
- plošné překračování hodnot imisních limitů stanovených pro benzo(a)pyren;
- vysoké množství emisí tuhých znečišťujících látek z mobilních zdrojů;

Vývoj emisí znečišťujících látek a kvality ovzduší ukazují v rámci ČR hlavní problémy kvality ovzduší, které jsou významné z hlediska posuzované koncepce. Všechny uvedené problémy jsou potenciálně ovlivnitelné negativně i pozitivně realizací DSS 3. fáze, jejíž projekty ovlivňují převedení silniční dopravy na železnici a důraz je kladen na hromadnou dopravu kratší než 500 km, která by měla být uhlíkově neutrální.

Klima

- variabilita množství a časového chodu srážek (jejich úhrnu v rámci jednotlivých měsíců) a extrémní projevy počasí jako důsledek změny klimatu;
- zvyšování podílu zpevněných ploch;
- nepříznivé změny ve využívání krajiny;
- nedostatečná pozornost adaptačním mechanismům a opatřením reagujícím na klimatické změny;
- podcenění pravděpodobnosti a síly dopadu klimatických změn;

K podstatnému snížení emisí CO₂ z dopravy by mělo dojít i díky cíli dosáhnout do roku 2030 toho, že pravidelná hromadná doprava na vzdálenosti kratší než 500 km by měla být v rámci EU uhlíkově neutrální. V silniční dopravě bude důraz kladen na rozvoj dobíjecích a plnicích stanic pro bezemisní vozidla.

Voda

- 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, přivalové deště, povodně), jako důsledek změny klimatu
- povodňová opatření převážně technického charakteru
- znečištění podzemních vod zimní údržbou komunikací

Navrhovaná DSS 3. fáze 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.

Příroda a krajina

- zrychlující se nárůst urbanizovaného území a zastavěných ploch a s tím spojené nevyhovující hospodaření se srážkovými vodami;
- nízká průchodnost krajiny v důsledku realizace liniových staveb a scelování zemědělských pozemků;
- nízká retenční schopnost krajiny;
- vysoký počet vyhynulých nebo kriticky a silně ohrožených druhů;
- mizení vhodných biotopů a ekosystémů ve vodním a na vodu navazujících prostředí v důsledku nevhodného využívání krajiny;
- šíření nepůvodních, invazních druhů rostlin a živočichů;
- unifikace krajiny v důsledku intenzivního rozvoje dopravní a technické infrastruktury,

Na strategické úrovni DSS 3. fáze 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..

Půda

- 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
- výměra zemědělského půdního fondu postupně klesá;
- nízká retence půdy;
- na území ČR je 18,8 % ZPF (podle databáze BPEJ) potenciálně silně až extrémně ohroženo vodní erozí;
- na území ČR je 5,4 % ZPF (podle databáze BPEJ) potenciálně silně až extrémně ohroženo větrnou erozí;
- nevhodné druhové složení a věková struktura lesů;
- nedostatečné využívání přírodních procesů při lesní obnově;
- hmyzí škůdci (zejména v rámci smrkových porostů).

Dlouhodobě ubývá zemědělská půda, v roce 2021 ubylo celkem 1,5 tis. ha půdy. Dlouhodobě roste rozloha zastavěných ploch, mezi lety 2020 a 2021 vzrostla jejich rozloha o 621 ha. S realizací velkých, zejména liniových staveb dopravní infrastruktury dochází k narůstání fragmentace krajiny včetně fragmentace zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Fragmentace omezuje nejen migraci živočichů, ale i možnosti hospodaření na zemědělské a lesní půdě. Fragmentace území je zvláště patrná v metropolitních regionech a v okolí velkých měst.

Posuzovaná koncepce může přispět k negativním i pozitivním vlivům na půdu a horninové prostředí. Navržené projekty mohou představovat nároky na zábory ZPF a PUPFL.

Zdraví

- vysoký podíl obyvatel zatížených nadměrným hlukem z dopravy, zejména v intravilánech měst a podél zatížených komunikací a tratí.
- riziko dalšího nárůstu hlukové zátěže obyvatel v souvislosti s očekávaným nárůstem dopravních výkonů;

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.

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

Mezi oblasti se zvláštním významem lze zařadit např. maloplošná i velkoplošná zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a další.

Identifikace těchto oblastí a jejich stručné charakteristiky ŽP jsou uvedeny v rámci kapitoly 3. Charakteristiky životního prostředí v oblastech, které by mohly být provedením koncepce významně zasaženy. V kontextu veškerých současných problémů životního prostředí je nutné vycházet z předpokladu, že oblasti se zvláštním významem pro životní prostředí jsou součástí krajiny jako celku a tedy veškeré současné problémy životního prostředí uváděné v rámci kapitoly č. 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) jsou relevantní i pro oblasti se zvláštním významem pro životní prostředí (např. oblasti vyžadující ochranu podle zvláštních právních předpisů).

Hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (NATURA 2000)

Na území ČR bylo vyhlášeno celkem 1112 evropsky významných lokalit (EVL), které svou rozlohou zahrnují cca 10 % území ČR. Na území ČR bylo vyhlášeno také 41 ptačích oblastí (PO).

Celkový stav evropsky významných druhů rostlin se v hodnoceném období 2013–2018 oproti předešlému období mírně zhoršil. Mezi obdobími 2000–2006 a 2007–2012 došlo sice ke zlepšení v kategorii „Příznivý stav“ z 15,3 % na 18,0 % a tento stav zůstal stejný i v období 2013–2018, ale v kategorii nepříznivého stavu došlo mezi obdobími 2007–2012 a 2013–2018 ke zhoršení z 23,0 % na 24,6 %. V nedostatečném stavu se v období 2013–2018 nacházelo 50,8 % druhů rostlin.

I přes postupné zlepšování stavu evropsky významných typů přírodních stanovišť je stále 79,6 % přírodních stanovišť hodnoceno ve stavu nedostatečném či nepříznivém (49,5 %, resp. 30,1 %), v období 2007–2012 to bylo 82,8 % a v období 2000–2006 pak 88,2 %. (Zpráva o ŽP ČR 2021)

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. Vzhledem k seznamu projektů, který je součástí Dopravní sektorové strategie, bylo

řadu dílčích záměru možné konkrétně identifikovat a územně přiřadit. V těchto případech pak bylo snahou identifikovat i konkrétní předměty ochrany, které mohou být dotčeny.

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.

Protože v rámci zjišťovacího řízení nebyl vyloučen vliv na lokality soustavy Natura 2000, je součástí vyhodnocení vlivů SP SZP také „Hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (NATURA 2000)“ – viz příloha č. 1. Ke zmíněné koncepci se vyjádřilo celkově 27 orgánů ochrany přírody, z nichž 8 nevyloučilo možný významný vliv koncepce na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality či ptačí oblasti. V devatenácti případech byl možný negativní vliv vyloučen. Pět orgánů ochrany přírody stanovisko dle § 45i nevydalo.

Vzhledem celorepublikovému rozsahu koncepce lze očekávat ovlivnění v podstatě všech lokalit soustavy Natura 2000.

Mezi vlivy jednotlivých opatření posuzované koncepce lze zařadit:

- zábory území EVL a PO
- zábory stanovišť a biotopů jednotlivých druhů
- rušení (zvýšení hlukové zátěže, vyšší intenzita průjezdů, vyšší koncentrace lidí, rušení spojené s oslněním, umístování ploch zařízení stavenišť)
- fragmentace území, omezení až znemožnění migrační propustnosti
- 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, oslnění/zastínění, změny koncentrace chemických látek), eutrofizace, zvýšená depozice NO_x
- ovlivnění vodního režimu, kolísání vody při průjezdu plavidel, abraze břehů

V závěru naturového posouzení je konstatováno, že posuzovaná koncepce má významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000.

Významný negativní vliv byl identifikován u následujícího projektu:

- RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava-Svinov

V rámci zpracování vyhodnocení SEA a "naturového" hodnocení byly prověřovány ve spolupráci s pořizovatelem koncepce varianty předkládaného návrhu koncepce, neboť u několika z dílčích záměrů, zahrnutých v DSS3 byl vyhodnocen významně negativní vliv na předměty ochrany lokalita soustavy Natura 2000. U dalšího dílčího záměru RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov byly předkladatelem prověřovány jiné varianty, avšak vzhledem k morfologii terénu, technickým požadavkům budoucích staveb a potřebě zachování spoje mezi konkrétními destinacemi nelze jinou variantu v případě předkládané DSS3 předložit. Po předběžných konzultacích s AOPK RP SCHKO Poodří je dotčený předmět ochrany čolek velký (*Triturus cristatus*) možno kompenzovat, v rámci DSS3 je tedy předkládána varianta s nejmenším možným vlivem.

Rovněž u projektu Plavební stupeň Děčín byl vyhodnocen v rámci naturového posouzení významný negativní vliv. Na základě dohody s Ministerstvem dopravy došlo k vyloučení projektu Plavební stupeň Děčín z posuzované koncepce.

V případě projektů I/55 Břeclav, obchvat a Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov byl v naturovém posouzení vyhodnocen převážně mírný (až významný vliv) vzhledem k tomu, již byla navržena a v prvním případě i realizována kompenzační opatření. Proto v těchto dvou případech není na úrovni této koncepce nutné postupovat dle ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

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 DSS 3. fáze.

Vzhledem k tomu, že jako hlavní problematické oblasti z hlediska realizace DSS 3. fáze 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 DSS 3. fáze 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 (2030)

V září 2015 podepsaly země z celého světa na Valném shromáždění OSN Agendu pro udržitelný rozvoj 2030 a jejích 17 cílů udržitelného rozvoje.

- Agenda 2030 je zatím nejširší a nejkomplexnější rozvojovou strategií, na které se podílely všechny členské státy OSN, zástupci občanské společnosti, podnikatelské sféry, akademické obce i občané ze všech kontinentů
- Agenda stojí na třech pilířích – ekonomickém, sociálním a environmentálním. Tyto pilíře jsou neoddělitelně propojené a navzájem se doplňují.

Cíl udržitelného rozvoje relevantní pro DSS 3. fáze:

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

Do podmínek České republiky cíle převádí Strategický rámec Česká republika 2030 přijatý vládou v roce 2017. V říjnu 2018 byla schválena Implementace Agendy 2030 pro udržitelný rozvoj v České republice. Slouží jako převodník plnění jednotlivých Cílů udržitelného rozvoje pro státní správu včetně identifikace vazeb na samotný Strategický rámec Česká republika 2030 a mezer mezi podcíli Agendy 2030 pro udržitelný rozvoj, které Česká republika 2030 nepokrývá.

Komentář

Cíle Agendy 2030 (cíle udržitelného rozvoje), resp. navazujícího dokumentu Strategický rámec Česká republika 2030 jsou v DSS 3. fáze 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 tvorbě pilíře regionálních potřeb a priorit:

1. Zajištění napojení ČR na aglomerace a metropole sousedních států
2. Propojení metropolí v rámci ČR
3. Zajištění dopravní infrastruktury pro nákladní dopravu (železnice, voda)
4. Propojení aglomerací na spádové metropole
5. Zajištění příměstských vztahů metropolí
6. Vzájemné propojení sousedních aglomerací
7. Další mezinárodní vztahy včetně napojení odlehlých regionů
8. Zajištění příměstských vztahů u hlavních center aglomerací

Priorita 1 a 2 jsou zajištěny pomocí závazkového pilíře.

Zelená dohoda pro Evropu (EU Green Deal), 2019

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 DSS 3. fáze respektuje a tento cíl byl vzat v úvahu při návrhu priority 3 zajištění dopravní infrastruktury pro nákladní dopravu (železnice, voda). DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Zelené dohody.

Fit for 55, 2021

Balíček „Fit for 55“ je souborem návrhů na revizi a aktualizaci právních předpisů EU a na zavedení nových iniciativ, který má zajistit, aby byly politiky EU v souladu s klimatickými cíli dohodnutými Radou a Evropským parlamentem.

Rada přijala čtyři soubory pravidel, jež jsou součástí balíčku opatření „Fit for 55“, který EU umožní snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů nejméně o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990.

Jedná se o tato opatření:

- emisní normy CO₂ pro osobní automobily a lehká užitková vozidla,
- nařízení o sdílení úsilí,
- nařízení o využívání půdy a lesnictví,
- rozhodnutí o rezervě tržní stability.

Balíček „Fit for 55“: EU zpřísňuje cíle členských států v oblasti snižování emisí, předběžná dohoda potvrzuje cíl na úrovni EU spočívající ve snížení emisí skleníkových plynů o 40 % ve srovnání s rokem 2005 pro odvětví, na něž se nevztahuje systém EU pro obchodování s emisemi (ETS), konkrétně pro:

- silniční a domácí vodní doprava,

Komentář

Cíl Fit for 55 snížit emise skleníkových plynů DSS 3. fáze respektuje a tento cíl byl vzat v úvahu při návrhu priority 3 zajištění dopravní infrastruktury pro nákladní dopravu (železnice, voda). DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Fit for 55.

Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha). EU, 03/2011

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.

Úkolem je odstranit závislost dopravního systému na ropě, aniž by bylo třeba obětovat jeho účinnost a ohrozit mobilitu. V souladu se stěžejní iniciativou „Evropa méně náročná na zdroje“ zavedenou ve strategii Evropa 20205 a v souladu s novým plánem pro energetickou účinnost na rok 20116 je základním cílem evropské dopravní politiky napomoci vytvořit systém, který podporuje evropský hospodářský pokrok, zvyšuje konkurenceschopnost a nabízí vysoce kvalitní služby mobility a zároveň účinněji využívá zdroje. V praxi je třeba, aby doprava využívala méně energie a aby využívala čistou energii, aby lépe využívala moderní infrastrukturu a snižovala svůj negativní dopad na životní prostředí a zásadní přírodní zdroje jako vodu, půdu a ekosystémy.

Komentář

DSS 3. fáze respektuje cíle Bílé knihy a je s nimi v souladu. Cíl snížení emisí uhlíku byl vzat v úvahu při návrhu priority 3 zajištění dopravní infrastruktury pro nákladní dopravu (železnice, voda). DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Bílé knihy.

Směrnice (EU) 2021/1187 o racionalizačních opatřeních pro urychlení realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T), 2021

Oblast působnosti směrnice se vztahuje na předem určená přeshraniční spojení a chybějící propojení koridorů hlavní sítě TEN-T (uvedených ve zvláštní příloze I, která odpovídá příloze nařízení CEF 2).

Komentář

S posuzovanou strategií má přímou vazbu dle přílohy předem určených úseků přeshraničních a chybějících spojení v koridorech hlavní sítě:

- přeshraniční spojení koridoru hlavní sítě Východ – východní Středomoří

- Dresden – Praha /Kolín železnice,

- Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice, vnitrozemské vodní cesty

- chybějící spojení koridoru hlavní sítě Východ – východní Středomoří

- železnice Praha – Brno

- přeshraniční spojení Rýnsko – dunajský koridor hlavní sítě

- železnice München – Praha, Nürnberg – Plzeň

- silnice Zlín - Žilina

5.2. Vztah strategie ke strategickým dokumentům na národní úrovni

Dopravní politika ČR 2021–2027 s výhledem do roku 2050

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).

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 zaváděny výsledky aplikovaného výzkumu do praxe a využity moderní technologie, dojde ke zlepšení územního plánování zejména ve městech a bude podpořena restrukturalizace ekonomiky směrem k tvorbě vyšší přidané hodnoty. 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.

Komentář:

DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Dopravní politiky DSS 3. fáze. Strategický cíl územní soudržnost je naplněn v rámci pilíře regionálních potřeb. Projektové klastry zajišťují hlavní potřeby ČR v rozvoji dopravní infrastruktury.

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:

DSS 3. fáze je v souladu se Strategickým rámcem Česká republika 2030 s hospodářským modelem a cílem ekonomické aktivity podporuje stabilní a funkční infrastrukturu tento cíl je naplněn v rámci pilíře regionálních potřeb.

Politika územního rozvoje České republiky, Aktualizace č.6, Úplné znění závazné

od 1. 9. 2023

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.

Politika územního rozvoje ČR vymezuje oblasti, osy, koridory a plochy s ohledem na prokázané potřeby rozvoje území státu, které odůvodňují v souladu s § 5 stavebního zákona zásah do působnosti orgánů krajů a obcí v záležitostech týkajících se jejich územního rozvoje, a jestliže je důvodné pro tyto oblasti, osy, koridory a plochy stanovit kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v nich.

Komentář:

Politika územního rozvoje vymezuje koridory a plochy dopravní infrastruktury, které jsou v souladu s knihou 6 – definice projektových klastrů a projektových balíčků. DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Politiky územního rozvoje ČR.

Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050

Řešená témata jsou rozdělena do tří hlavních oblastí (Životní prostředí a zdraví, Klimaticky neutrální a oběhové hospodářství, Příroda a krajina), 10 strategických cílů a 32 specifických cílů. Pro každou oblast je zvlášť uvedena vize do roku 2050. Témata jsou zpracována v obecné rovině a opatření jsou navržena jako typová.

Cílů SPŽP 2030 je dosahováno skrze typová opatření. Naplňování SPŽP 2030 je monitorováno skrze indikátory a koordinováno skrze pravidelná setkávání platformy pro monitoring plnění SPŽP 2030,

SPŽP je zaměřena zejména na tyto tematické oblasti:

- 1.1 Dostupnost vody je zajištěna a její jakost se zlepšuje
- 1.2 Kvalita ovzduší se zlepšuje
- 1.3 Expozice obyvatel a životního prostředí nebezpečným chemickým látkám se snižuje
- 1.4 Hluková zátěž a světelné znečištění se snižují
- 1.5 Přípravenost a resilience společnosti vůči mimořádným událostem a krizovým situacím se zvyšuje
- 1.6 Adaptovaná sídla umožňují kvalitní a bezpečný život obyvatel
- 2.1 Emise skleníkových plynů jsou snižovány
- 2.2 Oběhové hospodářství zaručuje hospodárné nakládání se surovinami, výrobky a odpady v ČR
- 3.1 Ekologická stabilita krajiny je obnovena, hospodaření v krajině je dlouhodobě udržitelné a reaguje na změnu klimatu
- 3.2 Biologická rozmanitost je zachovávána v mezích tlaku změny klimatu

Problematika dopravy je pro SPŽP relevantní v typových opatřeních:

- podpora nemotorové, železniční a veřejné hromadné dopravy
- podpora a zavádění „smart“ přístupů k monitoringu, technologií a řízení v dopravě.
- podpora a zavádění „smart“ přístupů k monitoringu, technologií a řízení v dopravě.
- realizace vhodných protihlukových opatření u vybraných silnic a železnic snižujících negativní dopad na krajinný ráz.
- zohlednění potřeby snižování hlukové zátěže při plánování dopravní obslužnosti území.
- zohlednění snižování světelného znečištění již při projektování a povolování staveb

- rozvoj veřejné dopravy a integrovaných dopravních systémů, posílení propojenosti individuální a veřejné dopravy (např. záchytná parkoviště).
- elektrifikace železničních tratí, podpora železniční nákladní dopravy.
- zajištění plnění cílů v sektoru dopravy (alternativní paliva, OZE v dopravě a energetická účinnost v dopravě – podpora využití alternativních paliv (elektro, vodík, bioCNG, bioLNG), pokročilá biopaliva, výstavba a modernizace železničních tratí – elektrifikace, využití alternativních paliv na neelektrifikovaných tratích)

Přijetí a realizace adekvátních opatření v oblasti dopravy jsou zcela zásadní pro naplnění specifických cílů ke zlepšení kvality ovzduší a snížení hlukového zatížení v sídlech, ale i k omezování emisí skleníkových plynů. Zahušťování dopravní sítě je příčinou zaboru často velice úrodné zemědělské půdy. Dopravní síť a zejména vysoká intenzita provozu na komunikacích způsobuje fragmentaci krajiny i ekosystémů, proto je mobilita řešena i z pohledu ochrany biodiverzity, migrační dostupnosti pro živočichy a využívání krajiny.

Komentář:

Předkládaná koncepce je v souladu s cíli SPŽP ČR. Shodnou prioritou je ochrana ovzduší. Koncepce není v rozporu s cíli přijatými SPŽP a přímo rozvíjí strategické cíle hluková zátěž a světelné znečištění, kvalita ovzduší ekologická stabilita krajiny.

V některých ohledech mohou mít přesto konkrétní záměry realizace dopravní infrastruktury, jež jsou součástí DSS 3. fáze 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 pilíře regionálních potřeb.

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 CO₂ekv. v porovnání s rokem 2005;
- snížit emise ČR do roku 2030 alespoň o 44 Mt CO₂ekv. v porovnání s rokem 2005.

Dlouhodobé indikativní cíle Politiky ochrany klimatu v ČR jsou:

- směřovat k indikativní úrovni 70 Mt CO₂ekv. vypouštěných emisí v roce 2040;
- směřovat k indikativní úrovni 39 Mt CO₂ekv. vypouštěných emisí v roce 2050.

Komentář:

DSS 3. fáze bude mít potenciálně vliv na emise CO₂. Bez využití potenciálu úspor energie a emisí v dopravě není ČR schopna dosáhnout 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 DSS 3. fáze je v souladu s Politikou ochrany klimatu v ČR například prioritami 1-8.

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:

Adaptační opatření jsou zohledněna v jednotlivých projektových klastrech. DSS 3. fáze přispívá k naplňování adaptačních opatření Strategie přizpůsobení se změně klimatu.

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 imisní 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 a komentář vztahu navržených opatření k DSS 3. fáze.

- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01

Návrh opatření – kompletní dostavba Pražského okruhu (PO)

Pražský okruh patří k nejvýznamnějším dopravním stavbám v ČR. Po svém dokončení vzájemně propojí celkem devět komunikací dálničního typu směřujících z Prahy a spojujících hlavní město s okolními regiony. Převede tranzitní dopravu ze zastavěného území Prahy na novou kapacitní komunikaci vedoucí v maximální možné míře mimo sídla. Dostavba PO přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a zdraví obyvatel městských částí zasažených stávající dopravou. Pražský okruh rovněž rozvádí příměstskou dopravu po okraji hlavního města Prahy.

Opatření je v souladu s projektovým klastrem 1000 Multimodální klastr uzel Praha, dokončení dálnice D0 (511, 518, 519,520).

- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02

Opatření definovaná v kapitole C.4.1 jsou závazná pro splnění imisních limitů v zóně Střední Čechy. Jelikož je však žádoucí obecně vytvářet podmínky pro další snižování emisí znečišťujících látek tak, aby znečištění ovzduší dále klesalo, byla stanovena podpůrná opatření, která by měla být příslušnými orgány veřejné správy dle jejich možností a relevance pro danou oblast v maximální míře realizována.

V případě zóny Střední Čechy se s ohledem na charakter znečištění bude jednat především o podpůrná opatření ke snížení vlivu dopravy na úroveň znečištění ovzduší. Viz níže uvedený seznam podpůrných opatření

- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihozápad - CZ03

Opatření definovaná v kapitole C.4.1 jsou závazná pro splnění imisních limitů v zóně Jihozápad. Jelikož je však žádoucí obecně vytvářet podmínky pro další snižování emisí znečišťujících látek tak, aby znečištění ovzduší dále klesalo, byla stanovena podpůrná opatření, která by měla být příslušnými orgány veřejné správy dle jejich možností a relevance pro danou oblast v maximální míře realizována.

V případě zóny Jihozápad se s ohledem na charakter znečištění bude jednat především o podpůrná opatření ke snížení vlivu dopravy na úroveň znečištění ovzduší. Viz níže uvedený seznam podpůrných opatření

- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad - CZ04

Opatření definovaná v kapitole C.4.1 jsou závazná pro splnění imisních limitů v zóně Severozápad. Jelikož je však žádoucí obecně vytvářet podmínky pro další snižování emisí znečišťujících látek tak, aby znečištění ovzduší dále klesalo, byla stanovena podpůrná opatření, která by měla být příslušnými orgány veřejné správy dle jejich možností a relevance pro danou oblast v maximální míře realizována.

V případě zóny Severozápad se s ohledem na charakter znečištění bude jednat především o podpůrná opatření ke snížení vlivu dopravy na úroveň znečištění ovzduší. Viz níže uvedený seznam podpůrných opatření

- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severovýchod - CZ05

Opatření definovaná v kapitole C.4.1 jsou závazná pro splnění imisních limitů v zóně Severovýchod. Jelikož je však žádoucí obecně vytvářet podmínky pro další snižování emisí znečišťujících látek tak, aby znečištění ovzduší dále klesalo, byla stanovena podpůrná opatření, která by měla být příslušnými orgány veřejné správy dle jejich možností a relevance pro danou oblast v maximální míře realizována.

V případě zóny Severovýchod se s ohledem na charakter znečištění bude jednat především o podpůrná opatření ke snížení vlivu dopravy na úroveň znečištění ovzduší. Viz níže uvedený seznam podpůrných opatření

- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno - CZ06A

Návrh opatření - Kompletní dostavba Velkého městského okruhu v Brně (VMO) a navazujících komunikací

Cílem opatření je snížení negativních vlivů dopravy na kvalitu ovzduší v centru města a obydlených oblastech prostřednictvím kompletní dostavby VMO a vybraných navazujících komunikací. Cílem je mimo jiné přispět i ke snížení tranzitní dopravy v centru města.

Opatření je v souladu s projektovým klastrem 8000 Multimodální klastř Vídeň – Přerov – Ostrava – st.hr. Polsko (nad rámeček Brno – Břeclav st.hr.).

- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod - CZ06Z

Opatření definovaná v kapitole C.4.1 jsou závazná pro splnění imisních limitů v zóně Jihovýchod. Jelikož je však žádoucí obecně vytvářet podmínky pro další snižování emisí znečišťujících látek tak, aby znečištění ovzduší dále klesalo, byla stanovena podpůrná opatření, která by měla být příslušnými orgány veřejné správy dle jejich možností a relevance pro danou oblast v maximální míře realizována.

V případě zóny Jihovýchod se s ohledem na charakter znečištění bude jednat především o podpůrná opatření ke snížení vlivu dopravy na úroveň znečištění ovzduší. Viz níže uvedený seznam podpůrných opatření

- Program zlepšování kvality ovzduší zóna střední Morava - CZ07

Opatření definovaná v kapitole C.4.1 a C.4.2 jsou závazná pro splnění imisních limitů v zóně střední Morava. Jelikož je však žádoucí obecně vytvářet podmínky pro další snižování emisí znečišťujících látek tak, aby znečištění ovzduší dále klesalo, byla stanovena podpůrná opatření, která by měla být příslušnými orgány veřejné správy dle jejich možností a relevance pro danou oblast v maximální míře realizována.

V případě zóny střední Morava se s ohledem na charakter znečištění bude jednat především o podpůrná opatření ke snížení vlivu dopravy na úroveň znečištění ovzduší. Viz níže uvedený seznam podpůrných opatření

- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frydek-Místek - CZ08A

Opatření definovaná v kapitole C.4.1 a C.4.2 jsou závazná pro splnění imisních limitů v aglomeraci Ostrava/Karviná/Frydek-Místek. Jelikož je však žádoucí obecně vytvářet podmínky pro další snižování emisí znečišťujících látek tak, aby znečištění ovzduší dále

klesalo, byla stanovena podpůrná opatření, která by měla být příslušnými orgány veřejné správy dle jejich možností a relevance pro danou oblast v maximální míře realizována.

Viz níže uvedený seznam podpůrných opatření

- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko - CZ08Z

Opatření definovaná v kapitole C.4.1 a C.4.2 jsou závazná pro splnění imisních limitů v zóně Moravskoslezsko. Jelikož je však žádoucí obecně vytvářet podmínky pro další snižování emisí znečišťujících látek tak, aby znečištění ovzduší v zóně Moravskoslezsko dále klesalo, byla stanovena podpůrná opatření, která by měla být příslušnými orgány veřejné správy dle jejich možností a relevance pro danou oblast v maximální míře realizována.

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.

Podpůrná opatření k omezení znečištění ovzduší z dopravy

- *Plány udržitelné městské mobility*
- *Rozvoj bezemisní dopravy*
- *Odklon tranzitní a části vnitroměstské dopravy mimo obydlené části obcí*
- *Zvýšení plynulosti dopravy v obcích*
- *Omezování a zákazy vjezdu*
- *Parkovací politika*
- *Nízkoemisní zóny*
- *Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné a individuální dopravě*
- *Organizační opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy*
- *Technická opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy*
- *Omezení resuspenze z dopravy*
- *Emisní požadavky na lodě v kotvištích*

Komentář

DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Programů zlepšování kvality ovzduší (PZKO) a je s Programy zlepšování kvality ovzduší a Podpůrnými opatřeními k omezení znečištění ovzduší z dopravy v souladu.

Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030

Hlavním cílem Koncepce nákladní dopravy je zajistit přepravní potřeby průmyslu jak v rámci logistiky výrobního procesu, tak v rámci procesu distribučního. Nákladní doprava tak nesmí být omezujícím faktorem ekonomického rozvoje a zahraničního obchodu. Stejně důležité přitom je zajistit nákladní dopravu tak, aby dopady na životní prostředí, veřejné zdraví a globální změny nejen klimatu byly co nejmenší. Proto je nezbytnou součástí hlavního cíle propojení všech druhů dopravy do jednoho systému na bázi principu komodality v podmínkách tržního prostředí.

Hlavní cíl bude dosažen prostřednictvím následujících priorit:

- Dopravní infrastruktura
- Nákladní doprava a logistika
- Silniční doprava
- Železniční doprava
- Vodní doprava
- Letecká doprava
- Multimodální doprava
- Výzkum a vývoj
- Sociální otázky a nedostatek pracovních sil
- Zpoplatnění nákladní dopravy a internalizace externalit
- Energetika pro nákladní dopravu
- Výhledové záměry
- Infrastruktura a architektura prostorových dat

Komentář

Přímou vazbu k předkládané koncepci mají projekty:

- Železniční infrastruktura

Opatření

- *V návaznosti na zdvojkolejnění tratě Velký Osek – Hradec Králové - Choceň zvýšit kapacitu úseku Choceň – Ústí nad Orlicí ponecháním stávající trati pro nákladní dopravu a regionální osobní dopravu a vybudováním novostavby trati pro dálkovou osobní dopravu ve variantě MAX.*
- *Zvýšit kapacitu a atraktivitu navrhované varianty modernizace trati Plzeň – Domažlice st. hr.*

- *Z investic menšího rozsahu je nutné prověřit samostatný projekt na propojení levobřežní a pravobřežní tratí v prostoru mezi Litoměřicemi a Mělníkem.*
- *Provéřit zdvoukolejnění tratě Praha-Satalice – Všetaty včetně Tišické spojky (další možný vstup do uzlu Praha pro nákladní vlaky od východu).*
- *Řešit kapacitu průjezdů významnými železničními uzly (např. řešení mimoúrovňových křížení).*
- *Ve Studiích proveditelnosti důsledně dbát na nesnižování a v případě potřeby i zvyšování kapacity zhlaví návrhem takového uspořádání výhybek, které umožní maximalizovat počet relevantních současných jízdnic, případně posunových, cest.*
- *Provéřit možnost zvýšení kapacity v úseku Přerov – Ostrava variantně:*
- *Silniční infrastruktura*
 - *Dokončení dálnice D0 (pražský okruh),*
 - *dálnice D35 v úseku Opatovice n/L – Mohelnice,*
 - *dálnice D3,*
 - *dálnice D7,*
 - *další úseky dálnic a silnic I. třídy dle dokumentu Dopravní sektorové strategie a jeho Akčního plánu.*
- *Infrastruktura vodních cest*
 - *V rámci studie proveditelnosti průplavního spojení DOL se zabývat variantou splavnění Odry v úseku Kožle – Bohumín jako samostatným projektem, který bude případně možné realizovat i bez případného pokračování oderské větve DOL.*

DSS 3. fáze přispívá k naplňování příslušných strategických cílů Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030.

Shrnutí vyhodnocení souladu DSS 3. fáze s cíli ochrany životního prostředí

Z výše uvedeného vyhodnocení vyplývá soulad DSS 3. fáze s cíli v oblasti ochrany životního prostředí stanovenými v relevantních koncepčních dokumentech na mezinárodní i národní úrovni. Pozitivní je zejména zohlednění řady cílů v oblasti ochrany klimatu a adaptace na klimatickou změnu.

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 sektorová strategie 3. fáze pro období 2024-2030 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 DSS 3. fáze, v různé míře použity k hodnocení a zpracování dokumentu Vyhodnocení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí.

Způsob stanovení referenčního hodnotícího rámce v oblasti ŽP

Základní rámec pro vyhodnocení souladu projektů a multimodálních klastrů koncepce s požadavky na ochranu životního prostředí tvoří referenční cíle ochrany životního prostředí. Referenční cíle ochrany životního prostředí především umožňují posoudit, jak mohou jednotlivé projekty a multimodální klastry DSS 3. fáze 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 DSS 3. fáze na životní prostředí pomocí stanovených indikátorů.

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 DSS 3. fáze bylo postupováno v souladu s obvyklým, výše uvedeným postupem. Všechny referenční cíle respektují problémové okruhy DSS 3. fáze a jejich strukturu ovlivnily a také požadavky závěru zjišťovacího řízení. Tímto způsobem byl sestaven seznam referenčních cílů, u nichž byla nalezena přímá vazba k jednotlivým projektům a multimodálním klastrům DSS 3. fáze.

5.3. Sada referenčních cílů životního prostředí

Níže uvedená sada referenčních cílů ochrany životního prostředí představuje rámec pro Vyhodnocení koncepce. Při vyhodnocování projektů a multimodálních klastrů je ve Vyhodnocení v tabelární formě posouzeno, nakolik mohou 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.

V souhrnu je tak v rámci hodnocení projektů „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ sledováno 7 cílů, kterým odpovídá 7 determinant:

- Klima
- Voda
- Půdní fond
- Příroda a krajina
- Odpady
- Kulturní památky
- Přírodní zdroje

Tabulka 11 Referenční cíle ochrany životního prostředí

	cíl
Snižovat produkci skleníkových plynů	Klima
Minimalizovat vlivy na povrchové a podzemní vody, CHOPAV, OPVZ, zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území;	Voda
Minimalizovat zábory ZPF a PUPFL	Půdní fond
Zachování biodiverzity, přírodních a krajinných hodnot, minimalizace vlivů na ZCHÚ, VKP ÚSES, krajinný ráz, světelné znečištění, zábor přírodních biotopů, suchozemské i vodní ekosystémy, migrační propustnost	Příroda a krajina
Minimalizovat produkci odpadů, přechod na oběhové hospodářství	Odpady
Chránit kulturní dědictví	Kulturní památky
Snižovat spotřebu a racionálně využívat neobnovitelné zdroje surovin, minimalizovat vlivy na: horninové prostředí, sesuvná území, svahové nestability, poddolovaná území, potřeba nerostných surovin	Přírodní zdroje

V rámci vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí byly vyhodnoceny jednotlivé projekty a multimodální klastry předkládaného dokumentu 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

Na základě informací v kapitolách 2 a 3, požadavků 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 (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“) a závěru zjišťovacího řízení, byla vymezena témata životního prostředí a veřejného zdraví a související specifické problémy, které mohou být implementací DSS 3. fáze ovlivněny (viz kap. 4). Tato témata a specifické problémy tvoří rámec pro hodnocení vlivů DSS 3. fáze, tj. níže je hodnoceno, jak implementace DSS 3. fáze může jednotlivá témata a související specifické problémy životního prostředí a zdraví ovlivnit⁶.

6.1. Vyhodnocení knihy 1 – Vyhodnocení plnění dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze

Knihy 1 Vytváří rámec pro návrhovou část projektu a vyhodnocuje data o zaznamenaných a očekávaných trendech v jednotlivých dopravních módech (silnice, železnice a voda) v

⁶ Celkový popis metodického přístupu k vyhodnocení vlivů DSS 3. fáze na životní prostředí je popsán v kapitole 8.2

předcházejících letech. V přílohách jsou uvedeny tabulky týkající se jednotlivých dopravních módů.

Komentář zpracovatele SEA k celkovému rozsahu a obsahu knihy 1 a možným vlivům na složky životního prostředí a veřejného zdraví:

Vzhledem k obsahu dokumentu, který zahrnuje tabulkovou část s popisem realizovaných a připravovaných staveb a reakci na výsledky kontroly NKÚ, je tato část DSS 3. fáze bez vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví.

6.2. Vyhodnocení knihy 5 – Základní východiska

Knihy je rozdělena do analytické části, SWOT analýzy a základních strategických principů. V této části je popsán vztah DSS 3. fáze ke koncepčním dokumentům na národní a mezinárodní úrovni. Jedná se o tyto dokumenty:

- Evropská dopravní politika a z ní vyplývající evropská legislativa
- Požadavky na infrastrukturu plynoucí z revize nařízení TEN-T SUMPy a AFIR
- Směrnice (EU) 2021/1187 o racionalizačních opatřeních pro urychlení realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T)
- Strategický rámec ČR 2030 a vliv na sektor doprava
- Demografický vývoj České republiky a jeho perspektivy
- Státní energetická koncepce (resp. Národní akční plán čisté mobility) a princip DNSH
- Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050 a Politika ochrany klimatu a princip DNSH
- Politika územního rozvoje ČR, Strategie regionálního rozvoje a Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR
- Dopravní politika ČR
- Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030
- Koncepce veřejné dopravy
- Strategie BESIP 2021-2030
- Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050
- Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030
- Rovné příležitosti

Komentář zpracovatele SEA k celkovému rozsahu a obsahu knihy 5 části koncepce a možným vlivům na složky životního prostředí a veřejného zdraví:

Kapitola základních východisek je dle názoru zpracovatelů SEA vyhodnocení zpracována stručně, přehledně a dostatečně. V rámci popisu koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030 jsou vyjmenována opatření pro jednotlivé druhy dopravní infrastruktury, tato opatření jsou však součástí knihy, kde jsou vyhodnocena z hlediska vlivů na složky životního prostředí a veřejného zdraví.

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.

6.3. Vyhodnocení knihy 6 – Definice projektových klastrů a projektových balíčků

V knize je vysvětlen princip prioritizace projektů na pilířích: závazkový, regionálních potřeb, dalších potřeb. Závazkový pilíř je rozdělen do časových horizontů do roku 2030, 2040, 2050.

Pilíř regionálních potřeb je řešen v následujících prioritách:

1. Zajištění napojení ČR na aglomerace a metropole sousedních států
2. Propojení metropolí v rámci ČR
3. Zajištění dopravní infrastruktury pro nákladní dopravu (železnice, voda)
4. Propojení aglomerací na spádové metropole
5. Zajištění příměstských vztahů metropolí
6. Vzájemné propojení sousedních aglomerací
7. Další mezinárodní vztahy včetně napojení odlehlých regionů
8. Zajištění příměstských vztahů u hlavních center aglomerací

Pilíř dalších potřeb, kde jsou stanoveny na základě přípravy projektů správců dopravní infrastruktury včetně námětů pro delší časový horizont, pro které je k dispozici v současnosti pouze omezené množství informací.

Projektové balíčky jsou zaměřeny na specifické oblasti, obvykle sestávají z menších projektů, které nejsou v Sektorových strategiích sledovány jmenovitě, a počítá se s vytvořením finančního rámce pro jednotlivé balíčky. Tyto prostředky budou alokovány na jednotlivé projekty obvykle na základě dílčí koncepce.

Komentář zpracovatele SEA k celkovému rozsahu a obsahu knihy 6 a možným vlivům na složky životního prostředí a veřejného zdraví:

Knihy 6 stanovuje multimodální klastry, které řeší principy DNSH. Hodnocení priorit je zaměřeno na multimodální přístup, jde tedy o náhradu řešení na bázi klastrů, které byly řešeny pro jednotlivé druhy dopravy individuálně. V této knize jsou samostatně definovány základní potřeby a cílové a doplňkové potřeby v rámci multimodálních klastrů. Vyhodnocení projektů je součástí příloh 5, 6 a 7.

6.4. Vyhodnocení knihy 7 – Posouzení klastrů z hlediska pokrytí kapacity

V následující tabulce je hodnocen možný vliv jednotlivých projektů zahrnutých v multimodálních klastrech a následně je vyhodnocen celý multimodální klaster. Hodnocení vychází z dílčích projektů vyhodnocených samostatně pro silniční, železniční a vodní dopravu a naturového posouzení. Na úrovni jednotlivých multimodálních klastrů se pak objevuje nejhorší možné vyhodnocení odkazující na konkrétní projekt.

Vlivy na lokality soustavy Natura 2000 a jejich minimalizace jsou primárně řešeny v naturovém posouzení příloha č.1, níže v tabulce jsou tedy uvedeny jen zásadní aspekty.

Komentář k identifikovaným kumulativním vlivům je uveden v kapitole 6.8. U identifikovaných kumulativních vlivů se jedná o kumulace vlivů:

Vlivů na vody – v případě multimodálních klastrů může docházet ke zvětšení nepropustných ploch, zásahům do OPVZ a CHOPAV – v těchto případech je třeba minimalizovat zásahy do CHOPAV a OPVZ a navrhovat zasakování srážkových vod v zájmovém území.

Vlivů na půdní fond – v případě realizace multimodálního klastru může docházet k záborům ZPF a PUPFL v místech trvalých i dočasných záborů a z toho důvodu je nutné minimalizovat zábory v rámci technického řešení projektů.

Vlivy na přírodu a krajinu – v multimodálních klastrech může docházet k vícenásobnému křížení prvků ÚSES, VKP a migračních koridorů, proto je nutné navrhovat v rámci projektů dostatečné parametry objektů, které zajistí migrační propustnost území a funkci ÚSES a VKP.

Vlivy na odpady – v souvislosti s realizací multimodálních klastrů je třeba uvažovat s návrhem vyrovnané zemní bilance, případně možnosti využití přebytku nebo nedostatku zemin v rámci projektů daného klastru a tím minimalizovat vlivy související s ukládáním a transportem zemin.

Vlivy na kulturní památky - v souvislosti s realizací multimodálních klastrů je třeba minimalizovat zásahy do památkově chráněných území vhodným technickým řešením projektů

Vlivy na přírodní zdroje - v případě realizace multimodálního klastru může docházet k velkoplošným záborům přírodních zdrojů v místech trvalých i dočasných záborů a z toho důvodu je nutné minimalizovat trasování projektů v rámci technického řešení projektů.

Tabulka 12 Vyhodnocení klastrů.

Multimodální klastř/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
Multimodální klastř uzal Praha	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
Zkapacitnění a modernizace železničního uzlu Praha	+1	0	-1	-1	0	-1	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní. Projekty zasahují do území Pražské památkové rezervace a jejího ochranného pásma a proto jsou vlivy na kulturní památky hodnoceny jako potenciálně mírně negativní.	Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č. 20/1987 Sb.
KŽ Praha Masarykovo nádraží – Letiště Václava Havla	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy	Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	
Dokončení dálnice	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
KŽ Nové spojení II	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
Multimodální klastr Státní hranice SRN – Ústí nad Labem – Praha / Kolín	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Na základě dohody s Ministerstvem dopravy došlo k vyloučení projektu Plavební stupeň Děčín z posuzované koncepce. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. S ohledem na další dílčí záměry lze předpokládat pouze mírně negativní ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000.
KŽ Praha – Děčín st. hr.	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem	Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území,

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
KŽ Děčín Prostřední Žleb – Lysá n/L – Kolín	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
D8 Praha – Petrovice st. hranice	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
Labsko-vltavská vodní cesta	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Na základě dohody s Ministerstvem dopravy došlo k vyloučení projektu Plavební stupeň Děčín z posuzované koncepce.</p> <p>Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.</p>	Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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. Labsko-vltavská vodní cesta zahrnuje celou řadu dílčích projektů, u kterých byl identifikován možný mírně negativní vliv.
VRT Praha – Lovosice	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.</p>	Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
VRT Ústí n/L – st. hr.	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy</p>	Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	
VRT Lovosice – Ústí n/L st. hr.	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
Multimodální klastr Praha – Brno	-1	-1	-1	0 až (-2)	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na dílčí záměry lze konstatovat mírně negativní ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000. Pouze v případě jedné z variant nové trasy železničního koridoru ve střetu s EVL Hemže – Mýtkov, lze předpokládat až významně negativní ovlivnění. Variantu s územním střetem s EVL Hemže – Mýtkov je třeba vyloučit. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako nulový až potenciálně významně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
KŽ Praha – Česká Třebová – Brno	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	
KŽ Libice n/C / Velký Osek – Choceň – Ústí n/O	+1	-1	-1	0 až (-2)	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. V případě nové trasy mezi Chocní a Ústím nad Orlicí je nutné zvolit variantu bez významného negativního vlivu, v souladu s vymezením EVL Hemže – Mýtkov, která byla vymezena s ohledem na tento projekt. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako nulový až potenciálně významně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.</p>	<p>Také v případě tohoto železničního koridoru již řada dílčích záměrů prošla posouzením vlivu na životní prostředí a byla ukončena. V případě nové trasy mezi Chocní a Ústím nad Orlicí je nutné zvolit variantu bez významného negativního vlivu, v souladu s vymezením EVL Hemže – Mýtkov, která byla vymezena s ohledem na tento projekt.</p> <p>Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.</p> <p>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.</p>
D1 Praha – Brno	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. V rámci dílčích projektů nebyl identifikován dílčí záměr, který by byl ve střetu s lokalitami soustavy Natura 2000.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.</p>
KŽ Kolín – Havlíčkův Brod – Brno	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.</p>	<p>Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.</p>

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
D43 / I/43 Moravská Třebová – Brno	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
VRT Praha – Brno	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
Multimodální klastr Brno – Břeclav st. hr. Slovensko / Rakousko	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod. Celkové vyhodnocení významně negativního vlivu odráží vedení VRT ve střetu s EVL Poodří. Navržena bude realizace kompenzačních opatření. Další části klastru byly vyhodnoceny maximálně na úrovni mírně negativních vlivů.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
KŽ Brno – Břeclav – Lanžhot st. hr.	+1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod.	V současné době již probíhá rekonstrukce úseku procházející přes PO Soutok – Tvrdonicko a EVL Soutok Podluží. Další úpravy nejsou ve střetu s lokalitami soustavy Natura 2000. Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
D2 Brno – Břeclav st. hr.	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
VRT Brno – Vranovice	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory ZPF (I. a II. třídy ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
Multimodální klastr St. hr. Bavorsko – Plzeň – Praha	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod.
KŽ Česká Kubice st. hr. – Plzeň – Praha	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
D5 Rozvadov st. hr. – Praha	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vodu je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
I/20, I/29, I/19, I/34 Plzeň – Písek – Tábor – Pelhřimov – Humpolec	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vodu je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
Berounský tunel	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
Multimodální klastr Praha – Ostrava	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
KŽ Česká Třebová – Přerov / Prosenice	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
D11 Praha – Opatovice n/L	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod.
D35 Opatovice n/L – Olomouc – Lipník n/B	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
Multimodální klastr Ostrava – st. hr. Slovensko	-1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
KŽ Ostrava hl. n. – Ostrava Kunčice – Havířov – Český Těšín – Mosty u J. st. hr.	+1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
KŽ Dětmorovice – Český Těšín	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/11 Třanovice – Mosty u J. st. hr.	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
D56 Ostrava – Frýdek-Místek	-1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
I/58 Příbor – Ostrava	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
Multimodální klastr Vídeň – Přerov – Ostrava – st.hr. Polsko (nad rámec Brno – Břeclav st.hr.)	-1	-1	-1	-2	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vodu je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. Celkové vyhodnocení významně negativního vlivu odráží vedení VRT ve střetu s EVL Poodří. Další části klastru byly vyhodnoceny maximálně na úrovni mírně negativních vlivů. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně významně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. Navržena bude realizace kompenzačních opatření ve střetu VRT s EVL Poodří.
KŽ Břeclav st.hr. – Otrokovice – Přerov – Ostrava – Bohumín – Petrovice u K. st.hr.	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Brno – Přerov	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
D52 Mikulov st.hr. – Brno	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod.	dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
D1 Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín st.hr.	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
D48 Běloutín – Chotěbuz st.hr.	-1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
D55 Břeclav (D2) – Hulín	-1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Minimalizovat zásahy do sesuvných

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
I/ Břeclav (D2) – Břeclav st.hr.	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. V rámci dílčích projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Úsek mezi Břeclaví a státní hranicí prochází přes lokality soustavy Natura 2000, v případě rozšiřování či úprav je nutné navrhovat s ohledem na EVL Soutok – Podluží a PO Soutok – Tvrdonicko.
VRT Přerov – Ostrava	+1	-1	-1	-2	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. V současné době probíhá hodnocení na úrovni záměru, kde je konstatován významný negativní vliv na několik předmětů ochrany EVL Poodří. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně významně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Navržena budou kompenzační opatření, která jsou projednávána s příslušným orgánem ochrany přírody. Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
KŽ (VRT) Ostrava – Katovice	+1	0	-1	-1	0	0	0	N	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. V rámci trasy dojde ke křížení s PO Heřmanský stav – Odra – Poolší a EVL Niva Olše – Věřňovice. Ovlivnění lze minimalizovat vhodným technickým řešením. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	
Multimodální klastr (Praha) – Hradec Králové – Trutnovsko st. hr.	-1	-1	-1	-1 až (-2)	-1	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vodu je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Celkové vyhodnocení až významně negativního vlivu odráží vedení VRT ve střetu s EVL Libické luhy. Řešitelné je pravděpodobně výběrem vhodného technického řešení v místě křížení.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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. Celkové vyhodnocení až významně negativního vlivu odráží vedení VRT ve střetu s EVL Libické luhy. Řešitelné je pravděpodobně výběrem vhodného technického řešení v místě křížení.
KŽ Poříčany (VRT) – Nymburk	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
D11 Opatovice n/L – Královec st. hr.	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně).

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
VRT Poříčany – Hradec Králové / (Pardubice) – st. hr. Polsko	+1	-1	-1	-1 až -2	-1	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní. Až významně negativní ovlivnění je předpokládáno v souvislosti s křížením EVL Libické luhy, kde je plánován rozsáhlý územní zábor, viz příloha 3b. Řešitelné je pravděpodobně výběrem vhodného technického řešení v místě křížení, navržena a upřednostněna musí být varianta bez významného negativního vlivu (např. vedení po estakádě, minimalizace přístupových a obslužných komunikací apod.).	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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. Až významně negativní ovlivnění je předpokládáno v souvislosti s křížením EVL Libické luhy, kde je plánován rozsáhlý územní zábor, viz příloha 3b. Řešitelné je pravděpodobně výběrem vhodného technického řešení v místě křížení, navržena a upřednostněna musí být varianta bez významného negativního vlivu (např. vedení po estakádě, minimalizace přístupových a obslužných komunikací apod.).
Multimodální klastr střední Morava – st. hr. Slovensko	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Hranice na Moravě – Horní Lideč st.hr.	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
D49 / I/49 Hulín – Horní Lideč st.hr.	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky,

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
Multimodální klastr Brno – Olomouc	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
KŽ Nezamyslice – Olomouc	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
D46 Vyškov – Olomouc	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
Multimodální klastr Brno – Zlín	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Kojetín – Hulín	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vodu je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
KŽ Otrokovice – Zlín	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
Multimodální klastr Olomouc – Zlín	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vodu je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod.
D55 Olomouc – Přerov	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
Multimodální klastr Praha – České Budějovice	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Praha – Tábor – České Budějovice	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
D3 Praha – Tábor – České Budějovice	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
KŽ Berounský tunel, Beroun – Zdice – Písek	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	S ohledem na hodnocení na úrovni záměru lze konstatovat maximálně mírně negativní vliv na EVL Karlštejn – Koda. Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
D4 Praha – Nová Hospoda	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. V rámci zkapacitnění stávajícího úseku lze předpokládat maximálně mírně negativní vlivy na EVL Andělské schody, EVL Aglaia a EVL Dobříšský park. Další střety nebyly v rámci dílčích projektů identifikovány. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ zkapacitnění úseku Praha Hostivař – Benešov (nová trať)	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
Multimodální klastr České Budějovice – Dvořiště st. hr.	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
KŽ České Budějovice – Horní Dvořiště st.hr.	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
D3 České Budějovice – Dolní Dvořiště st.hr.	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
Multimodální klastr Praha – Most- Karlovy Vary	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	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.
VRT (Praha) – Most	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
D7 Praha – Chomutov	-1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
I/28 Louny – Most	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Most – Karlovy Vary – Cheb – Cheb.st.hr.	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	
D6 Praha – Karlovy Vary – Pomezí st.hr.	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
Multimodální klastr Praha – Liberec – st. hr. Polsko/SRN	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
KŽ Praha – Lysá n/L – Čachovice – Mladá Boleslav – Liberec	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
D10 Praha – Ohrazenice	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
I/35 Ohrazenice – Liberec – Bílý Kostel n/N	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Liberec – Hrádek n/N st.hr.	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Liberec – Frýdlant – Zawidów st.hr.	+1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod.	CHOPAV a ochranných pásem vod. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
I/35 Bílý Kostel n/N – Hrádek n/N st.hr.	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
Multimodální klastr Plzeň – Karlovy Vary	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
KŽ Plzeň – Cheb	+1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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. Minimalizovat

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod.	zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
I/20 Plzeň – Karlovy Vary	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
Multimodální klastr Plzeň – České Budějovice	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vodu je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
KŽ Plzeň – České Budějovice	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vodu je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	
KŽ Písek – Protivín	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
KŽ Ražice – Putim	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/20 Plzeň – České Budějovice	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
Multimodální klastr České Budějovice – st. hr. Vitorazsko	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky,

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
KŽ České Budějovice – České Velenice st.hr.	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
I/34, I/24 České Budějovice – Třeboň – Halámky st.hr.	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
Multimodální klastr Plzeň – Most	-1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod.	prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Plzeň – Žatec – Chomutov	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/27 Plzeň – Most	-1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
Multimodální klastr Karlovy Vary – Ústí nad Labem	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
KŽ Most – Teplice – Ústí n/L	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
I/13 Karlovy Vary – Teplice	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
I/63 Teplice – Řehlovice	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
Multimodální klastr Ústí nad Labem – Liberec	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
KŽ Děčín – Česká Lípa – Liberec	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/13 Žďárek – Děčín – Bílý Kostel n/N	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
Multimodální klastr Ústí nad Labem – Mladá Boleslav	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	
KŽ Česká Lípa – Bakov nad Jizerou	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/16 Nová Ves – Bezděčín	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vodu je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
Multimodální klastr Liberec – Mladá Boleslav – Hradec Králové	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Čachovice – Nymburk	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	
I/38 Bezdčín – Poděbrady (D11)	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/35, D35 Turnov – Jičín – Hradec Králové	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Doubí u Turnova – Turnov – Jičín – Hradec Králové	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Loukov – Turnov – Stará Paka – Jaroměř – Hradec Králové	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	
Multimodální klastr České Budějovice – Jihlava	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Veselí nad Lužnicí – Jihlava	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/19, I/34 Tábor – Pelhřimov – Humpolec – Havlíčkův Brod	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
Multimodální klastr Jihlava – Pardubice – Hradec Králové	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
												ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod.
KŽ Jihlava – Havlíčkův Brod	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vodu je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
I/38, I/34, I/37 Jihlava – Havlíčkův Brod – Ždírec nad Doubravou – Pardubice – Hradec Králové	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
Multimodální klastr dalších přeshraničních spojení a napojení odlehlých regionů	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/38 Hatě st. hr. – Znojmo – Jihlava; Havlíčkův Brod – Poděbrady (D11)	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											emisi skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	
I/53 Znojmo – Pohořelice	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Šatov st.hr. – Znojmo – Brno, nová trať	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/38, I/9 Mladá Boleslav – Česká Lípa – Nový Bor – Rumburk st. hr.	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Česká Lípa – Rumburk	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
I/7 Chomutov – Hora sv. Šebestiána st.hr.	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/44 Mohelnice – Šumperk – Jeseník – Mikulovice st.hr.	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Zábřeh n. M. – Šumperk / Jeseník – Glucholazy st. hr.	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
Multimodální klastry příměstských spojení	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											negativní z důvodu potenciálního zásahu do CHLÚ, výhradních ložisek apod.	
KŽ severní obchvat pro nákladní dopravu Tišická spojka – Neratovice – Kralupy n/V – Kladno Ostrovec	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Praha Ruzyně – Kladno Ostrovec	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/61 D7 – Kladno – D6	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Praha Vysočany – Neratovice	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	
I/9 Zdiby – Mělník	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Praha Smíchov – Rudná – Beroun	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Praha – Vrané n. V – Davle	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/12 Praha – Úvaly	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
I/2 Praha – Kostelec nad Černými lesy	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Brno – Třebíč / Ivančice	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/23 Brno – Náměšť n/O	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
Brněnský diameter	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Brno – Kyjov – Moravský Písek	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	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.
I/50 Holubice – Kožušice – Starý Hrozenkov st.hr.	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Boskovická spojka	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Ostrava Svinov – Opava – Krnov	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	
I/11, I/57 Ostrava – Opava – Krnov	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Studénka – Letiště L. Janáčka / Koprivnice	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Frýdlant n/O – Ostravice	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/11 Ostrava – Třanovice	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											emisi skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Plzeň – Klatovy	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/27 Plzeň – Klatovy	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/26 Plzeň – Staňkov	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Radnice – Ejpovice; Rokycany – Příkosice	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Liberec – Tanvald – Desná	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/13 Stráž n/N – Frýdlant	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
KŽ Liberec – Hodkovice n/M, současná trať	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Raspenava – Bílý Potok p.S.	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
KŽ Frýdlant – Nové Město p.S.	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/65 Rádelský mlýn – Jablonec n/N	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně).
KŽ Olomouc – Uničov	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/46 Olomouc – Šternberk	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Olomouc – Hlubočky	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ České Budějovice – Český Krumlov	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/39 České Budějovice – Český Krumlov	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. 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.
KŽ Jaroměř – Náchod / (Trutnov)	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
I/33 Jaroměř – Náchod st.hr.	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Pardubice – Skuteč	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Zlín – Vizovice	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/49 Otrokovice – Zlín – Vizovice	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Jihlava – Třebíč	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Kostelec u J. – Slavonice	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Mladá Boleslav – Sobotka – (Jičín)	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/16 Kosmonosy – Sobotka – Jičín	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
KŽ Most – Postoloprty – Žatec / Louny	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	
KŽ Most – Litvínov – Louka u L. – Hrob	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.
I/27 Most – Dubí	-1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
KŽ Oldřichov u D. – Litvínov	+1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
KŽ Pruněrov – Kadaň	+1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je	Minimalizovat zábory do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ, VKP a prvků ÚSES.

Multimodální klastr/Potřeba	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění	Doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření
											<p>třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.</p>	<p>Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

Ozn.	Projektový balíček	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění
101000	Obchvaty a modernizace na silnicích I. třídy klasifikace E, F, G	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem a s -1 vlivem na klima, -1 vlivů na vodu a přírodu a krajinu. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Některé projekty mohou zasahovat do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní.
102000	Příspěvek na obnovu silnic II. a III. třídy	0	0	0	0	0	0	0	R	DB	K	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem. Jedná se o finanční balíček na obnovu silnic II a III. třídy.
105000	Rozvoj státních terminálů nákladní dopravy a seřaďovacích nádraží	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem a s +1 vlivem na klima, -1 vlivů na vodu a přírodu a krajinu. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rozvoj terminálů nákladní dopravy a seřaďovacích nádraží pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní. Projekty pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Některé projekty mohou zasahovat do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní.
106000	Podpora rozvoje privátních přístavů nákladní dopravy	+1	-1	0	-1	0	0	0	L	DB	K	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem a s +1 vlivem na klima, -1 vlivů na vodu a přírodu a krajinu. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit podporu rozvoje privátních přístavů nákladní dopravy pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní. Projekty pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jejich umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Některé projekty mohou zasahovat do ochranných pásem vod a

Ozn.	Projektový balíček	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění
												CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní.
107000	Rekreační plavba – přístaviště	+1	-1	0	-1	0	0	0	L	DB	K	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem a s +1 vlivem na klima, -1 vlivů na vodu a přírodu a krajinu. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekreační plavbu pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní. Projekty pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jejich umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Některé projekty mohou zasahovat do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní.
108000	Rekreační plavba – ostatní projekty	+1	-1	0	-1	0	0	0	L	DB	K	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem a s +1 vlivem na klima, -1 vlivů na vodu a přírodu a krajinu. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekreační plavbu – ostatní projekty pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní. Projekty pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jejich umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Některé projekty mohou zasahovat do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní.
113000	Projekty oprav železniční infrastruktury zařazené do kategorie projektů	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem a s +1 vlivem na klima, -1 vlivů na vodu a přírodu a krajinu. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekty oprav železniční infrastruktury pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní. Projekty pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jejich umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Některé projekty mohou zasahovat do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní.
116000	Železniční přejezdy a jejich náhrady	+1	0	-1	0	0	0	0	L	DB	K	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem a s +1 vlivem na klima. Železniční přejezdy a jejich

Ozn.	Projektový balíček	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění
												náhrady vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit náhrady přejezdů díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.
117000	Staniční budovy a bezbariérové přístupy na železnici, stavby SŽ	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	K	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem z důvodu stávajících staničních budov.
118000	Vodní cesty mimo TEN-T	+1	-1	0	-1	0	0	0	R	DB	K	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem a s +1 vlivem na klima, -1 vlivů na vodu a přírodu a krajinu. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit budování vodních cest mimo TEN-T pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní. Projekty pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jejich umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Některé projekty mohou zasahovat do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní.
119000	Modernizace nebo optimalizace ostatních konvenčních tratí	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem a s +1 vlivem na klima, -1 vlivů na vodu a přírodu a krajinu. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace a modernizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jejich umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Některé projekty mohou zasahovat do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní.
120000	Zavádění ETCS a GMS-R na tratích mimo definované klastry, CDP, DOZ	0	0	0	0	0	0	0	R	DB	K	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem. Jedná se o projekty, které jsou především umístěny na pozemky stávajících tratí a nevyžadují tedy další zábory a nové zásahy do prvků ÚSES, ZCHÚ, CHOPAV, OPVZ, CHLÚ.
121000	Změna trakční soustavy, výkon TNS	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	-	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem. Jedná se o projekty, které jsou především umístěny na pozemky stávajících tratí a nevyžadují tedy další zábory a nové zásahy do prvků ÚSES, ZCHÚ, CHOPAV, OPVZ, CHLÚ.

Ozn.	Projektový balíček	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Zdůvodnění
122000	Elektrizace tratí mimo definované klastry	+1	0	0	0	0	0	0	R	DB	K	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem a s +1 vlivem na klima,. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit elektrizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy, kde se nyní využívala motorová trakce. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.
123000	Veřejné napájecí a dobíjecí stanice pro alternativní pohony	+1	0	0	0	0	0	0	L	DB	K	Projektový balíček s projekty se zanedbatelným vlivem a s +1 vlivem na klima. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit budování napájecích a dobíjecích stanic pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.

6.5. Vyhodnocení knihy 8 – Popis kritérií k multikriteriální analýze

Součástí knihy je definice pojmů, popis kritérií multikriteriální analýzy.

Hodnocení projektových klastrů je prováděno pomocí bodování dle jednotlivých kritérií, která jsou seskupena do následujících souborů kritérií:

- Územní význam
 - Kritérium: Hlavní síť TEN-T
 - Kritérium: Globální síť TEN-T
 - Kritérium: Propojení metropolí – základní a doplňkové potřeby
 - Kritérium: Infrastruktura pro nákladní dopravu
 - Kritérium: Propojení aglomerací ITI na spádové metropole – základní a doplňkové potřeby
 - Kritérium: Příměstské vztahy metropolí
 - Kritérium: Propojení metropolí – cílové potřeby
 - Kritérium: Propojení aglomerací ITI na spádové metropole – cílové potřeby
 - Kritérium: Propojení sousedních aglomerací ITI
 - Kritérium: Významná mezinárodní spojení mimo TEN-T a napojení odlehlých regionů
 - Kritérium: Příměstské vztahy v aglomeracích
- Stav klastru
 - Kritérium: Základní potřeby
 - Kritérium: Doplňkové potřeby
 - Kritérium: Cílové potřeby
- Životní prostředí
 - Kritérium: Emise skleníkových plynů
 - Kritérium: Emise znečišťujících látek v urbanizovaném území
 - Kritérium: Energetická náročnost dopravy
 - Kritérium: Hluková zátěž
 - Kritérium: Nehodovost
 - Kritérium: Fragmentace krajiny
 - Kritérium: Zábor území
- Zjednodušená CBA
 - Kritérium: Poměr využití infrastruktury k investičním nákladům
 - Kritérium: Průměrná rychlost dosažení center vzdušnou vzdáleností
- Kapacita
 - Kritérium: Odstranění omezujících míst
 - Kritérium: Soulad kapacity
- Podmínky pro multimodalitu
 - Kritérium: Multimodální nákladní doprava
 - Kritérium: Multimodální osobní doprava
- Technologie
- Vyváženost rozvoje multimodálního klastru

Komentář zpracovatele SEA

Návrh hodnocení projektových klastrů je prováděn pomocí bodování dle jednotlivých kritérií, která jsou seskupena do následujících souborů kritérií, který je součástí knihy 8 respektuje kritéria životního prostředí a veřejného zdraví. Zohlednění životního prostředí a výběr jednotlivých kritérií hodnotící životní prostředí je možné hodnotit pozitivně.

DSS 3. fáze je zpracována jednovariantně.

6.6. Vyhodnocení knihy 10 – Pořadí klastrů

Knihy 10 stanovuje pořadí klastrů na základě potřeby – základní, cílové a doplňkové. U jednotlivých klastrů je uveden termín realizace, dokončení, zahájení realizace a ukončení.

Komentář zpracovatele SEA k celkovému rozsahu a obsahu knihy 10 a možným vlivům na složky životního prostředí a veřejného zdraví:

Vzhledem k obsahu dokumentu, který zahrnuje tabulkovou část s popisem realizovaných a připravovaných staveb a údaje o stavu a plánu jejich realizace, je tato část DSS 3. fáze bez vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví.

6.7. Metoda hodnocení návrhové části koncepce

Pro zjištění, zda a jakým způsobem může návrh DSS 3. fáze 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 projektu na referenční cíl

Realizací daného projektu se předpokládá významně pozitivní ovlivnění dané složky životního prostředí, její charakteristiky nebo sledované jevy v dotčeném území. Obecně, dopady lze považovat za signifikantní neboli v tomto kontextu za potenciálně významně pozitivní za předpokladu, že:

- jsou rozsáhlé v průběhu času nebo prostoru v kontextu pozitivního ovlivňování;
- jsou v souladu s politikou životního prostředí, územním plánováním, či strategiemi udržitelného rozvoje;
- by mohly mít významný pozitivní vliv na chráněné nebo ekologicky citlivé oblasti, vzácné nebo ohrožené rostlinné či živočišné druhy, anebo zdroje kulturního dědictví;

+1 potenciálně mírně pozitivní vliv projektu na daný referenční cíl

Realizací daného projektu se předpokládá mírně pozitivní vliv na danou složku životního prostředí, její charakteristiky nebo sledované jevy v dotčeném území.

- jsou malého rozsahu v průběhu času nebo prostoru v kontextu pozitivního ovlivňování;
- jsou v souladu s politikou životního prostředí, územním plánováním, či strategiemi udržitelného rozvoje;
- by mohly mít mírně pozitivní vliv na chráněné nebo ekologicky citlivé oblasti, vzácné nebo ohrožené rostlinné či živočišné druhy, anebo zdroje kulturního dědictví;

0 zanedbatelný nebo komplikovaně zprostředkovatelný potenciální vliv (velmi malý rozsah)

- 1 potenciálně mírně negativní vliv projektu na daný referenční cíl

Realizací daného projektu nelze vyloučit negativní vlivy na danou složku životního prostředí, sledovaný jev nebo charakteristiku.

- jsou malého rozsahu v průběhu času nebo prostoru v kontextu negativního ovlivňování;
- nejsou v souladu s politikou životního prostředí, územním plánováním, či strategiemi udržitelného rozvoje;
- by mohly mít mírně negativní vliv na chráněné nebo ekologicky citlivé oblasti, vzácné nebo ohrožené rostlinné či živočišné druhy, anebo zdroje kulturního dědictví;

- 2 potenciálně významný negativní vliv projektu na daný referenční cíl

Realizace daného projektu je s vysokou pravděpodobností spojena s potenciálně významným negativním vlivem na danou složku životního prostředí, sledovaný jev nebo charakteristiku. Zjištění vlivu však automaticky neznamená, že k významně negativnímu ovlivnění vždy dojde. Při hodnocení výroku v této kategorii musí být součástí opatření k vyloučení, minimalizaci nebo kompenzaci vlivů vždy návrh na obsahovou úpravu tohoto výroku. V případě, že předmětná opatření nelze v rámci uplatňování daného výroku použít, je nutné navrhnout vypuštění opatření (výroku) z návrhu koncepce.

Obecně, dopady lze považovat za signifikantní neboli potenciálně významný negativní za předpokladu, že:

- jsou rozsáhlé v průběhu času nebo prostoru;
- jsou intenzivní (překračující) ve vztahu k asimilační kapacitě dané lokality (regionu);
- jsou nad nebo v blízkosti environmentálních norem, limitů, anebo prahových hodnot;
- jsou v nesouladu s politikou životního prostředí, územním plánováním, či strategiemi udržitelného rozvoje;

• by mohly mít vliv na chráněné nebo ekologicky citlivé oblasti, vzácné nebo ohrožené rostlinné či živočišné druhy, anebo zdroje kulturního dědictví;

? vliv nelze vyhodnotit

Díky obecnosti zadání koncepce (nebo jednotlivých úkolů) není možné hodnotit její vlivy. V takovémto případě je užíván symbol „?“ (vliv nelze vyhodnotit).

Rozsah vlivu

L lokální (působící v rámci širšího území např. v rozsahu správního území obce)

R regionální (působící na území 2 a více obcí)

IS in situ, místně specifický, působící pouze v místě realizovaného projektu

Spolupůsobení vlivu

Spolupůsobení vlivů bylo hodnoceno prostřednictvím kumulativních a synergických vlivů. Kumulativní a synergické vlivy jsou expertně odhadovány na základě identifikace kategorizace a kvantifikace možných vlivů plynoucích z realizace projektů DSS 3. fáze s přihlédnutím k současnému referenčnímu zatížení ŽP a současnému stavu jednotlivých složek ŽP v dotčeném území.

K kumulativní (hromadící se vliv): je dán součtem vlivů stejného druhu (např. emise oxidů dusíku) z různých zdrojů, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán.

S synergický (společný vliv): vzniká působením vlivů různého druhu (např. současné působení více zdrojů různých emisí) na danou složku životního prostředí. Současně bylo využito synergických vlivů jako rámce pro určení případného spolupůsobení vlivů.

Časový horizont vlivů

KD krátkodobé

krátkodobý vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provádění realizace projektu

SD střednědobé

střednědobý vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí, jenž není spojen výhradně s realizací projektu, ale nastane v případě realizace projektu v etapách, při nekompletní realizaci projektu či nerealizování doprovodných částí projektu, případně nastane po dobu zkušebního provozu;

DB dlouhodobé

dlouhodobý vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provozu (užívání) zrealizovaného projektu;

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

Postup vlastního hodnocení:

- Nejprve byly identifikovány vlivy jednotlivých projektů na sedm stanovených cílů, tj. vlivy na klima, vlivy na vodu, vlivy na půdní fond, vlivy na přírodu a krajinu, vlivy na odpady, vlivy na kulturní památky, vlivy na přírodní zdroje. Tyto vlivy jsou pro každý projekt stanoveny v přílohách č. 5 - 7 v příslušných sloupcích tabulky.
- V případě nenulových vlivů je ve sloupci „komentář“ uvedeno vysvětlení hodnocení. V případě projektu se záporným hodnocením (potenciální mírné či významné negativní vlivy) jsou pak uvedena doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření. Vzhledem k typu projektů a jejich rozsahu se jedná o obecná opatření.
- Navazující krok představuje vyhodnocení na úrovni multimodálních klastrů a projektových balíčků. Na úrovni jednotlivých multimodálních klastrů se pak objevuje nejhorší možné vyhodnocení odkazující na konkrétní projekt. Hodnocení projektových balíčků je obdobné.

6.8. Kumulativní a synergické vlivy

Strategický dokument DSS 3. fáze 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 DSS 3. fáze s vlivy ostatních strategických dokumentů. Pozitivní dopady lze očekávat především z hlediska zlepšení kvality ovzduší, snižování hlukové zátěže, vlivů na klima a veřejné zdraví.

Kumulativní vlivy lze předpokládat v lokalitách s větším množstvím záměrů situovaných v jednom území, v tomto případě zejména projektů v jednotlivých multimodálních klastrech. Kumulativní vlivy představují obdobné záměry situované v území, např. souběh silniční a železniční infrastruktury. Ke kumulaci vlivů může docházet v souvislosti s realizací dílčích projektů navržených v této koncepci, ale také s dalšími záměry, které jsou obsaženy v územně plánovacích dokumentacích a konkrétními záměry, které jsou plánovány k realizaci. V případě identifikace těchto vlivů jsou navržena minimalizační opatření v kapitole č.10, která zohledňují i záměry, které jsou plánovány k realizaci.

Hodnocení kumulativních vlivů bylo prováděno souběžně s hodnocením dalších vlivů. První etapu hodnocení představovala analýza území viz kapitolách č.2 a 3 vyhodnocení SEA. Následně byly identifikovány možné střety a provedeno samotné hodnocení.

Na základě principu přiměřenosti ve vztahu k detailu, v jakém byla koncepce zpracována, a vzhledem k tomu, že některé projekty nemají na této úrovni daný konkrétní územní průmět, časovou projekci, je hodnocení kumulativních a synergických vlivů založeno na souhrnném slovním hodnocení.

V případě, že byly zjištěny potenciální negativní vlivy, byla navržena minimalizační opatření v kapitole 10 a monitoring v kapitole 9.

Samořejmě pak může docházet ke kumulacím navržených projektů s dalšími záměry v území, které se netýkají dopravy. Identifikována nebyla taková kumulace vlivů, která by vyloučila realizaci dílčího záměru na úrovni hodnocené koncepce na základě kumulativních vlivů.

V případě synergických vlivů lze s ohledem na podstatu dopravních staveb (převážně silničních) jmenovat zejména vlivy spojené se zvyšováním znečištění ovzduší. Zde je nutné v rámci konkrétních záměrů vyhodnocovat na základě výsledků rozptylových studií možné dopady na veřejné zdraví a případě bioty dopad na cílová společenstva.

Problematika hodnocení kumulativních a synergických vlivů na úrovni koncepce je spojena s jejich určitou obecností, absencí technických detailů a jejich přesného rozsahu. Na úrovni koncepce je tedy hodnocení kumulativních vlivů obtížné. Z tohoto důvodu je velmi důležité tato hodnocení provést v rámci procesu EIA pro konkrétní záměry.

6.9. 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 DSS 3. fáze samostatně nebo ve spojení s jinými vlivy na lokality soustavy NATURA 2000.

Vzhledem k tomu, že tento vliv nebyl vyloučen, je v rámci SEA DSS 3. fáze 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.

6.10. Posouzení vlivu na veřejné zdraví

Hodnocení DSS 3. fáze 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, příloha č.2 zpracoval Mgr. Jan Karel, držitel autorizace pro posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č. 258/2000 Sb., v platném znění.

6.11. Souhrnný komentář k vyhodnocení vlivu na životní prostředí

Výše bylo provedeno tabulkové vyhodnocení projektových balíčků a multimodálních klastrů předkládané koncepce ve vztahu k referenčním cílům pro ochranu životního prostředí. Tabulkové hodnocení projektů železniční doprava je součástí přílohy č.5, vyhodnocení projektů – silniční doprava je součástí přílohy č.6 a vyhodnocení projektů – vodní doprava je součástí přílohy č.7. Tabulkové hodnocení vlivů je u všech projektů a multimodálních klastrů je vždy doplněno doprovodným komentářem.

Železnice

V případě rekonstrukce železničních stanic je třeba konstatovat, že železniční stanice jsou většinou situovány mimo území lokalit soustavy Natura 2000, ZCHÚ, prvky ÚSES, CHOPAV, OPVZ a CHLÚ a při jejich rekonstrukcích vliv není předpokládán.

V rámci rekonstrukcí však často bývají tyto záměry na úrovni projektu doplněny o další úseky navazujících tratí a dalších činností, které ovšem z úrovně návrhu v koncepci nevyplývají. Z tohoto pohledu je nutné na uvedené vyhodnocení těchto typů záměrů v rámci koncepce také pohlížet.

Rovněž v případě rekonstrukcí a optimalizací železničních tratí je třeba brát na zřetel, že na úrovni koncepce se jedná o znalost vedení železnice, nikoliv o znalost konkrétního projektu, který následně může zahrnovat přeložky železnice, sanace skalních svahů, rušení stávajících úrovnových přejezdů a jejich náhradu přejezdy mimoúrovňovými apod.

V případě záměrů sanací skalních svahů a zvýšení stability skalních masívů není možné na úrovni koncepce možný vliv stanovit. S ohledem na udržení provozní bezpečnosti není možné na úrovni koncepce predikovat jak a které části skalních svahů a masívů je nutné sanovat. S ohledem na lokality Natura 2000 a jejich předměty ochrany by měla být navrhována šetrná technická řešení, pokud je to ovšem možné.

V případě nového vedení vysokorychlostních tratí, resp. rychlých spojení, je nutné volit taková technická řešení, která budou minimalizovat zásahy do území lokalit Natura 2000, ZCHÚ, prvků ÚSES, CHOPAV, OPVZ a CHLÚ (technické řešení stavby mostu, umístění výduchů a vyústění pomocných štol v případě tunelů, umístění hydrogeologických a dalších vrtů, minimalizace stavby obslužných a přístupových komunikací). Výstavba a rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území.

Z hlediska vlivů na přírodu krajinu byl u projektu RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava-Svinov je vyhodnocen významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000. U ostatních projektů je převážně hodnocen mírně negativní vliv na přírodu a krajinu.

Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekty výstavby a rekonstrukcí železničních tratí a vedení vysokorychlostních tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy.

Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. V rámci hodnocení byl pouze uveden střet s CHOPAV a OPVZ. V případě zásahu projektu do CHOPAV a OPVZ byl vliv na vody vyhodnocen jako -1 potenciálně mírně negativní.

Projekty výstavby a rekonstrukcí tratí a vedení vysokorychlostních tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Z tohoto důvodu je vliv na půdu vyhodnocen jako potenciálně mírně negativní.

Při realizaci projektů výstavby a rekonstrukce tratí a vedení vysokorychlostních tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. V případě zásahu projektu do CHLÚ a vyhrazených ložisek byl vliv na přírodní zdroje vyhodnocen jako -1 potenciálně mírně negativní.

Při realizaci výstavby a rekonstrukce tratí a vedení vysokorychlostních tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón.

Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci.

Silnice

Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu dálnic a silnic negativně díky uhlíkové stopě, proto při realizaci silnic a dálnic je třeba navrhovat adaptační opatření. Proto u projektů silnic je vliv na klima hodnocen jako potenciálně mírně negativní.

Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Ve fázi provozu je především třeba vyhodnotit vlivy zasolení na vodoteče. V rámci hodnocení byl pouze uveden střet s CHOPAV a OPVZ. V případě zásahu projektu do CHOPAV a OPVZ byl vliv na vody vyhodnocen jako -1 potenciálně mírně negativní.

Projekty výstavby dálnic vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Z tohoto důvodu je vliv na půdu vyhodnocen jako potenciálně mírně negativní.

Výstavba dálnic a silnic představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Z tohoto důvodu je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.

V navazujících stupních projektové přípravy bude nutné postupovat při návrhu světelných zdrojů v souladu ČSN 36 0459 omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení. Prostředí se z hlediska citlivosti na nežádoucí účinky venkovního osvětlení dělí do 5 zón Z0, Z1, Z2, Z3 a Z4 tak, aby byla zachována kompatibilita se zónami životního prostředí v ČSN EN 12464-2 a ČSN EN 12 193. Při návrhu světelných zdrojů je nutné postupovat v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č.j. MZP/202/710/2387) ze dne 30.6.2020.

Při realizaci projektů dálnic a silnic se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. V případě zásahu projektu do CHLÚ a vyhrazených ložisek byl vliv na přírodní zdroje vyhodnocen jako -1 potenciálně mírně negativní.

Při realizaci výstavby dálnic se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů,

minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.

Řada uvedených projektů, vč. těch, na které se odkazují ve svých stanoviscích příslušné orgány přírody, již mají posuzování vlivů ukončené na úrovni projektové EIA. Další řada záměrů je v současné době ve fázi zpracování dokumentace dle přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů. V těchto případech jsou známy technické řešení a poloha. V těchto případech byl uveden odkaz na lokality soustavy Natura 2000, které mohou být v souvislosti s realizací ovlivněny. Z vyhodnocení dílčích projektů vyplývá, že v podstatě všechny projekty je možné technicky upravit do takové míry, aby ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 a jejich předmětů ochrany bylo maximálně na mírně negativní úrovni (poloha, parametry mostních objektů, řešení odvodnění, realizace protihlukových stěn, ochranných bariér proti střetům s ptáky a letouny apod.).

V případě obecného požadavku na výstavbu ochvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030 není objektivní vyhodnocení možné. V současné době, bez znalosti navržené trasy ochvatu, není možné hodnotit ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, ZCHÚ, prvků ÚSES, CHOPAV, OPVZ a CHLÚ. Je třeba upozornit, že navrhované trasy ochvatů musí akceptovat území EVL a PO, v případě střetu je nutné zpracovat variantní řešení a následně preferovat variantu s nejmenším možným vlivem.

Vodní doprava

Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Realizací projektů přístavišť a rekreačních přístavů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima byly vyhodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.

Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vzhledem k typu projektu modernizace přístavišť, rekonstrukcí provozních budov se nepředpokládají významné zábory ZPF a PUPFL. Při realizaci těchto typů projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů.

Při realizaci projektů typu přístavišť a rekreačních přístavů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Případné střety zásahy do památkově chráněných území je třeba řešit v souladu s památkovou ochranou.

Úpravy koryta, břehů a krajiny v nivách řek související s plavebními stupni a budováním nových přístavišť znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Z tohoto důvodu je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně mírně negativní.

V rámci navržených vodních projektů lze předpokládat přerušování říčního kontinua při realizaci příčných staveb ve vodních tocích, ovlivnění vodního režimu (s ohledem na vzdušný nad

příčnými stavbami, kolísání vody). Při úpravách přístavišť, stání plavidel a modernizaci rejd je třeba předcházet zejména havarijním stavům, aby byl minimalizován vliv na předměty ochrany EVL vázané na vodní prostředí.

Na úrovni zanedbatelných vlivů jsou dále hodnoceny projekty z oblasti lodní dopravy, které na jedné straně působí pozitivně tím, že nahrazují část silniční dopravy a tím nepřímo ovlivňují negativní vlivy spojené s dopravou na silnicích, na druhé straně jsou ale tyto projekty spojeny se zvýšením hlukové zátěže a produkcí emisí škodlivých látek do ovzduší. Přesto byly tyto projekty hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů silniční dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.

Vyhodnocení vlivu na lokality soustavy NATURA 2000

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

Významný negativní vliv byl identifikován u následujícího projektu:

RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava-Svinov

Předkladatelem byly prověřovány jiné varianty, avšak vzhledem k morfologii terénu, technickým požadavkům budoucích staveb a potřebě zachování spoje mezi konkrétními destinacemi nelze jinou variantu v případě předkládané DSS3 předložit. Po předběžných konzultacích s AOPK RP SCHKO Poodří je dotčený předmět ochrany čolek velký (*Triturus cristatus*) možno kompenzovat, v rámci DSS3 je tedy předkládána varianta s nejmenším možným vlivem.

Plavební stupeň Děčín

V rámci zpracování vyhodnocení SEA a "naturového" hodnocení byly prověřovány ve spolupráci s pořizovatelem koncepce varianty předkládaného návrhu koncepce, neboť u několika z dílčích záměrů, zahrnutých v DSS3 byl vyhodnocen významně negativní vliv na předměty ochrany lokalita soustavy Natura 2000. V rámci prověření byl vyloučen záměr "Plavební stupeň Děčín", neboť u tohoto záměru byl již vyhodnocen významný negativní vliv v Koncepci vodní dopravy, pro který byl současně prokázán veřejný zájem, nicméně do dnešní doby nebyla stanovena kompenzační opatření, bez kterých v souladu s ust. § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nelze koncepci schválit.

Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov

Na úrovni hodnocení ZÚR Moravskoslezského kraje (aktualizace č. 4) byl konstatován mírný negativní vliv na stanoviště 91E0, čolka velkého, kuňku ohnivou, ohniváčka černočárného, páchníka hnědého a modráška bahenního na území EVL Poodří. V jedné z variant byl vliv na modráška bahenního vyhodnocen až na úrovni významně negativního vlivu. Dále byl vyhodnocen mírně negativní vliv na ledňáčka říčního a významně negativní vliv na motáka pochopa, kteří jsou předmětem ochrany PO Poodří, a to v obou navržených variantách. Dne 29. 6. 2021 MŽP vydalo stanovisko k návrhu ZÚR Moravskoslezského kraje (aktualizace č. 4), ve kterém jsou uvedena kompenzační opatření.

I/55 Břeclav, obchvat

Realizována kompenzační opatření, 1. 7. 2022 konstatováno nabytí jejich účinnosti.

Vyhodnocení multimodálních klastrů

Celkem bylo vyhodnoceno 270 silničních projektů, 418 železničních projektů a 141 projektů vodní dopravy. Následně bylo vyhodnoceno 266 potřeb v rámci 29 multimodálních klastrů. Do uvedeného hodnocení se promítlo vždy nejhorší možné vyhodnocení z dílčích záměrů, které jednotlivé multimodální klastry zahrnovaly.

Významně negativní vliv byl konstatován také pro multimodální klaster Vídeň – Přerov – Ostrava – st. hr. Polsko (nad rámeček Brno – Břeclav), kde dojde k další územní fragmentaci, rozdělení populací předmětů ochrany a pravděpodobně i následnému ovlivnění vodních poměrů v rámci realizace RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov na území EVL Poodří (viz výše). Jako kompenzační opatření pro zábory stanovišť lze navrhnout doplnění příslušného předmětu ochrany v jiných EVL ve stejném biogeografickém regionu či rozšíření hranic EVL o území, kde se předmětné stanoviště vyskytují. Vytvoření uvedených stanovišť cíleným managementem je z tohoto pohledu v reálném čase neuskutečnitelné.

Pro záměr „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov“ byla na úrovni posuzování záměru rámcově projednána a odsouhlasena s AOPK ČR, regionálním pracovištěm Správy CHKO Poodří kompenzační opatření.

Dále byl konstatován mírně až významně negativní vliv v případě multimodálního klastru (Praha) – Hradec Králové – Trutnovsko st. hr., a to s ohledem na trasu VRT Poříčany – Hradec Králové, která kříží EVL Libické luhy, nárokuje si značné zábory předmětů ochrany a významně prohloubí bariérový efekt stávajícího tělesa dálnice. V tomto případě bude možné respektovat pouze řešení s mírným negativním vlivem, kterého může být docíleno výběrem vhodného technického řešení a technologických postupů.

V případě multimodálního klastru Praha – Brno je možné konstatovat pouze mírně negativní ovlivnění EVL Hemže – Mýtkov při vyloučení jedné z variant vedení trasy železnice.

V celé řadě případů dopravních staveb bylo vyhodnoceno ovlivnění na úrovni mírně negativních vlivů. Jedná se o záměry nových tras, jejich rozšiřování apod. V těchto případech lze ve většině případů stanovit i vhodná zmírňující opatření, která vlivy ještě dále sníží. Tato opatření byla stanovena a jsou uvedena v kapitole 10. Do návrhu koncepce na základě projednání zpracovatele a předkladatele koncepce byla zahrnuta a doslovně převzata tato opatření do části Východiska, kapitoly 3. 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.

Ve vztahu k vymezené vrstvě biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců (vlk, medvěd, rys, los) je celá řada záměrů vymezena tak, že biotop ZCHD VS kříží, což je s ohledem na liniové stavby logické. Realizací tak dojde k další fragmentaci území a omezení migrační

prostupnosti. S ohledem na vymezení biotopu ZCHD VS je nutné do jednotlivých projektů zahrnout vhodné mostní objekty (estakády, mosty s dostatečnými parametry, ekodukty). Celkově byl vliv posuzované koncepce vyhodnocen až na úrovni významně negativní.

Na základě výše provedeného hodnocení Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050 a naturového hodnocení (příloha č. 1) je možno konstatovat, že:

- Řada projektů má potenciál významných přínosů k ochraně zdraví obyvatel (např. obchvaty obcí a měst a realizace některých úseků rychlostních silnic a dálnic) a je hodnocena jako mírně až významně pozitivní z hlediska vlivu na veřejné zdraví
- Koncepce může mít významně negativní vliv na životní prostředí, a to na přírodu a krajinu zejména s ohledem na identifikovaný významný negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000 u projektu RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava-Svinov.
- U ostatních složek životního prostředí a u veřejného zdraví lze předpokládat maximálně mírný negativní vliv až významně pozitivní vliv.

7. Vyhodnocení možných přeshraničních vlivů koncepce na životní prostředí

Koncepce DSS3 je navrhována primárně jako plánovací mechanismus k systematizaci přístupu k přípravě a realizaci dopravních staveb. V principu neřeší územní vedení a technická řešení jednotlivých staveb. Na koncepční úrovni tudíž nelze identifikovat možné konkrétní vlivy na území dalších států.

V případě přeshraničních vlivů lze očekávat ovlivnění v případě návazných úseků silniční a železniční sítě, resp. při splavňování úseků vodní cesty. Ovlivnění je možné hodnotit jako potenciálně mírně negativní vliv. Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví související s dopravními stavbami, které kříží hranice budou sdílené. Navazující stavby dopravní infrastruktury přejímají dopravní proud mezi sebou.

Pozitivně je možné hodnotit projekt RS 4 úsek Ústí nad Labem – státní hranice CZ/SRN, kde v místě křížení státní hranice je navržen tunel, kterým bude převedena nákladní doprava, a tedy dojde k minimalizaci vlivů na akustickou situaci v blízkosti stávající železnice v údolí Labe.

V návaznosti na dílčí opatření posuzované koncepce se nachází SCI Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg (DE4545301) a SPA Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg (DE4545452) na Labi a Osterzgebirgstäler SPA (DE5048451) a SCI Mittelgebirgslandschaft um Oelsen (DE5149301) v okolí navrženého tunelu pro vysokorychlostní trať pod Krušnými horami.

Z naturového hodnocení vyplývá, že z hlediska přeshraničních vlivů lze očekávat pouze mírně negativní vliv na lokality navazující na německé straně v souvislosti se stavbou železničního tunelu pod Krušnými horami.

Další přeshraniční vlivy nebyly v souvislosti s posuzovanou koncepcí identifikovány. V rámci hodnocení byly identifikovány významné negativní vlivy opatření a aktivit na referenční cíle životního prostředí na vnitrostátním území ČR. Na základě znalostí obsahu DSS 3. fáze a provedeného hodnocení jejich potenciálních vlivů tedy není žádný důvod předpokládat významné negativní přeshraniční vlivy DSS 3. fáze 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

DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). Vzhledem ke skutečnosti, že hodnocená koncepce byla předložena jen v jedné variantě, byl stav životního prostředí bez realizace koncepce východiskem pro hodnocení jejích případných vlivů. To znamená, že v tabulkách v kapitole 6 a přílohy č. 5 - 7 byly vlivy koncepce na životní prostředí zjišťovány porovnáním se stavem bez realizace koncepce.

V případě nulové varianty by vývoj životního prostředí nebyl ovlivněn aktivitami koncepce. Je však třeba poznamenat, že koncepce může stav životního prostředí ovlivnit pouze částečně, protože životní prostředí může být současně významně ovlivňováno řadou dalších vlivů, včetně vlivů jiných celostátních nebo krajských koncepcí.

Koncepce je navržena v jedné variantě a nebylo tak možné porovnat jednotlivé varianty. Níže je proto tabulkově uvedeno porovnání vlivů koncepce s tzv. nulovou variantou, tedy stavem životního prostředí bez provedení koncepce. Hodnocení vychází z popisu uvedeného v kapitole 2 (pravděpodobný vývoj v jednotlivých oblastech životního prostředí) a z hodnocení vlivů jednotlivých projektů koncepce v kapitole 6 Vyhodnocení.

Pro hodnocení byla použita níže uvedená stupnice:

+ relativně výhodnější řešení

- relativně nevýhodnější řešení

0 srovnatelné řešení

Tabulka 13 Porovnání návrhu koncepce s nulovou variantou

Oblast životního prostředí	Realizace koncepce	Nulová varianta	Komentář
Klima	+/-	-	Z hlediska vlivů na klima je možné řadu projektu hodnotit pozitivně z hlediska snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Avšak u silničních projektů vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů jsou projekty hodnoceny jako potenciálně mírně negativní. Neprovedení koncepce představuje zachování stávajících rizik a pokračující produkci skleníkových plynů v obdobném množství.
Voda	+/-	+	S ohledem na přísné legislativní požadavky, které stanoví relativně ambiciózní cíle ochrany vod a nástroje plánování v oblasti vod, lze v blízké budoucnosti očekávat další postupné zlepšování stavu vod a vodních útvarů. Implementace některých projektů navrhovaných v rámci DSS 3. fáze naopak může být v závislosti na typu a podobě konkrétních projektů spojena i s negativním ovlivněním povrchových a podzemních vod (např. úpravy vodních toků, omezení přirozené retence vod) a v těchto případech by mohla být nerealizace koncepce vnímána jako pozitivní. Vzhledem k navrženým minimalizačním opatřením a k očekávaným celkovým přínosům koncepce je toto akceptovatelné.
Půdní fond	+/-	+/-	Realizace většiny projektů DSS 3. fáze je spojena se zábořem ZPF a PUPFL, nicméně příspěvek koncepce v tomto směru lze považovat za velmi malý a je zřejmé, že i v případě jejího neprovedení lze očekávat pokračování současných trendů ve využití území, kde negativním trendem je právě úbytek zemědělské a lesní půdy na úkor zastavěných a ostatních ploch. Lze předpokládat, že uvedený trend bude pokračovat i přes deklarované snahy posílit ochranu zemědělské půdy, i když díky větší pozornosti věnované této tématice v rámci plánovacích a povolovacích procesů patrně pomalejším tempem než doposud. Vzhledem k navrženým minimalizačním opatřením a k očekávaným celkovým přínosům koncepce je toto akceptovatelné.
Příroda a krajina	+/-	+/-	Co se týče faktorů ovlivňujících stav přírody a krajiny mimo rámec DSS 3. fáze, do budoucna lze očekávat další rozšiřování zástavby ve volné krajině, s čímž souvisí prohlubování stávajících problémů, zejména zhoršování průchodnosti krajiny pro živočichy, degradace, fragmentace a ubývání přírodních biotopů a nízká ekologická stabilita krajiny. Naopak pozitivním trendem je realizace projektů zaměřených na druhovou ochranu, vytváření a obnovu krajinných prvků, obnovu vodního režimu, péči o přírodní biotopy nebo zelenou infrastrukturu v krajině. Vzhledem k navrženým minimalizačním opatřením a k očekávaným celkovým přínosům koncepce je toto akceptovatelné.
Odpady	0	0	Lze očekávat, že i v případě nerealizace DSS 3. fáze nedojde k žádné významné změně v produkci či nakládání s odpady.
Kulturní dědictví	0	0	Navrhovaná koncepce může mít přímý vztah k problematice ochrany kulturního dědictví. Jedná se především o projekty navržené v rámci DSS 3. fáze, které potenciálně mohou zasahovat do památkově chráněných území. Ochrana kulturních památek je zejména otázkou alokace zdrojů potřebných k jejich údržbě a existenci funkčního systému památkové péče a ochrany. Do budoucna tedy lze očekávat spíše stagnaci případně mírné zlepšování existujících problémů (chátrání památkově cenných objektů, narušování památkově cenných celků necitlivou výstavbou či nevhodnou rekonstrukcí cenných objektů), bez ohledu na realizaci či nerealizaci předmětné koncepce.

Oblast životního prostředí	Realizace koncepce	Nulová varianta	Komentář
Přírodní zdroje	0	0	Lze očekávat, že i v případě nerealizace DSS 3. fáze nedojde k žádné významné změně z hlediska přírodních zdrojů.
Vlivy na veřejné zdraví	+	+/-	Nerealizace DSS 3. fáze by představovala riziko z hlediska vlivů souvisejících se znečištěním ovzduší a hlukovou zátěží, bezpečností dopravy. Realizace DSS 3. fáze představuje potenciálně pozitivní vlivy na úrovni mírných až významných vlivů mají na hlukovou zátěž, kvalitu ovzduší, dopravní nehodovost a socioekonomické faktory záměry týkající se významných novostaveb dálnic, městských okruhů a silnic.

Prostřednictvím porovnání vlivů koncepce s nulovou variantou v tabulce výše bylo zjištěno, že realizace koncepce se z pohledu předpokládaných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jeví jako preferovaná varianta.

Na základě hodnocení provedených v rámci předchozích kapitol vyhodnocení lze konstatovat, že nebyly zjištěny takové negativní vlivy DSS 3. fáze 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 DSS 3. fáze mohou varianty fakticky nastat při realizaci koncepce, na úrovni realizace konkrétních projektů s konkrétními charakteristikami.

Je potřeba také upozornit na potřebu podrobit projekty uvedené v DSS 3. fáze, 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 DSS 3. fáze 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 28. března 2023 (č. j.: MZP/2023/710/397).

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 DSS 3. fáze 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 projektů DSS 3. fáze 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 knih 1 a 5 bylo provedeno slovně. Hodnocení projektů a multimodálních klastrů bylo provedeno prostřednictvím tabulkového hodnocení, porovnáním s vybranými referenčními cíli a následně slovně komentováno (viz kapitola 6 Vyhodnocení). Na úrovni dílčích záměrů bylo využito také informačního systému EIA. Řada posuzovaných projektů, vč. těch, na které se odkazují ve svých stanoviscích příslušné orgány přírody v naturových stanoviscích, již mají posuzování vlivů ukončené na úrovni projektové EIA. Další řada záměrů je v současné době ve fázi zpracování dokumentace dle přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů.

Konkrétně bylo využito zpracovaného oznámení dle přílohy č.3 zákona č.100/2001 Sb. pro záměr „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov“, kdy byl konstatován významný negativní vliv na čolka velkého a stanoviště 91F0.

8.3. Problémy při shromažďování požadovaných údajů

Předkladatel i zpracovatel DSS 3. fáze poskytli zpracovateli vyhodnocení SEA pro jeho hodnocení dostatečné množství relevantních údajů, týkajících se samotné DSS 3. fáze.

K dispozici byl návrh koncepce po meziresortním připomínkovém řízení. Součástí návrhu koncepce nebyly mapové podklady ani dopravní model.

Nenastaly žádné problémy při shromažďování údajů.

Určitým omezením hodnocení, nicméně zcela v souladu s principy strategického plánování, je podrobnost koncepce, ve které není uvedena konkrétní lokalizace 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 DSS 3. fáze 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 DSS 3. fáze z hlediska vlivů na životní prostředí lze považovat za důležitou součást jak hodnocení DSS 3. fáze v rámci procedury SEA, tak i při její implementaci.

Při monitorování realizace DSS 3. fáze navíc často nebude možno rozlišit, zda a v jaké míře byl vývoj stavu životního prostředí a veřejného zdraví ovlivněn projekty DSS 3. fáze, 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 DSS 3. fáze na strategické úrovni, zajišťuje dodržení souladu mezi cíli koncepce a případnými dopady projektů v rámci koncepcí nižší úrovně a současně umožňuje také praktické postupné sledování dopadů projektů DSS 3. fáze “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 DSS 3. fáze předkladatelem je uveden v následujícím textu. Česká republika, zastoupena Ministerstvem dopravy, jako předkladatelem koncepce, po schválení DSS 3. fáze 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. Informace o monitoringu budou uvedeny na webových stránkách Ministerstva dopravy.

9.3. Návrh mechanismu monitorování

Česká republika zastoupená Ministerstvem dopravy bude 1 x za rok vyhodnocovat vlivy provádění DSS 3. fáze na životní prostředí a veřejné zdraví. Realizace DSS 3. fáze 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 DSS 3. fáze. Výsledky monitoringu vlivů provádění DSS 3. fáze 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 DSS 3. fáze 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.

9.4. Návrh environmentálních indikátorů

V následující tabulce jsou navrženy monitorovací ukazatele (indikátory) pro hodnocení vlivu DSS 3. fáze 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 DSS 3. fáze k naplňování referenčních cílů ochrany životního prostředí.

Navrženými indikátory jsou pokryty všechny identifikované negativní vlivy, včetně kumulativních a synergických vlivů.

Zdrojem informací a údajů pro sledování vlivů DSS 3. fáze pomocí environmentálních indikátorů budou environmentální hodnocení projektů a veřejně dostupná data o složkách životního prostředí.

Navržený monitoring byl konzultován s předkladatelem koncepce a bude předkladatelem realizován.

Tabulka 14 Návrh environmentálních indikátorů

Složky ŽP a problémové okruhy ochrany ŽP	Sledované indikátory dle zprávy o stavu životního prostředí	indikátor	jednotka	Zdroj dat
Klima	Emise skleníkových plynů	Emise CO ₂ a N ₂ O	t/rok	ČHMÚ
Voda	Vypouštění odpadních vod	Objem vypouštěných odpadních vod	m ³	*
	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	*
	ZCHÚ a NATURA 2000	Zásah ZCHÚ a NATURY 2000 dopravní infrastrukturou	počet	*
Odpady	Recyklace odpadů	Podíl využívaných druhotných surovin	%	*
Veřejné zdraví ⁷	Kvalita ovzduší	rozsah území s překročením imisních limitů znečišťujících látek počet obyvatel v území	ha	ČHMÚ: Ovzduší – pětileté průměrné koncentrace po čtvercích 1 x 1 km
		překročením mezních hlukových hodnot	dB	Cenia: Hluková zátěž obyvatelstva
	Dopravní nehodovost	počet dopravních nehod míra zaměstnanosti a podíl	počet	Policie ČR: Statistika nehodovosti
	Socioekonomické faktory	zaměstnaných podle sektorů	počet	ČSÚ: Veřejná databáze – statistiky
	Socioekonomické faktory	medián mezd v ČR	mzda	ČSÚ: Zaměstnanost a nezaměstnanost podle výsledků VŠPS – roční průměry
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 hodnocení projektů

⁷ Návrh ukazatelů z hlediska veřejného zdraví je specifikován 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

Posuzovaná koncepce má významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000. Významný negativní vliv byl identifikován u následujícího projektu:

RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava-Svinov

V rámci zpracování vyhodnocení SEA a "naturového" hodnocení byly prověřovány ve spolupráci s pořizovatelem koncepce varianty předkládaného návrhu koncepce, neboť u několika z dílčích záměrů, zahrnutých v DSS3 byl vyhodnocen významně negativní vliv na předměty ochrany lokalita soustavy Natura 2000. V rámci prověření byl vyloučen záměr "Plavební stupeň Děčín", neboť u tohoto záměru byl již vyhodnocen významný negativní vliv v Koncepci vodní dopravy, pro který byl současně prokázán veřejný zájem, nicméně do dnešní doby nebyla stanovena kompenzační opatření, bez kterých v souladu s ust. § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nelze koncepci schválit. U dalšího dílčího záměru RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov byly předkladatelem prověřovány jiné varianty, avšak vzhledem k morfologii terénu, technickým požadavkům budoucích staveb a potřebě zachování spoje mezi konkrétními destinacemi nelze jinou variantu v případě předkládané DSS3 předložit. Po předběžných konzultacích s AOPK RP SCHKO Poodří je dotčený předmět ochrany čolek velký (*Triturus cristatus*) možno kompenzovat, v rámci DSS3 je tedy předkládána varianta s nejmenším možným vlivem.

V případě projektů I/55 Břeclav, obchvat a Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov již byla navržena a v prvním případě i realizována kompenzační opatření.

Z rámcového zhodnocení možností případných kompenzačních opatření uvedené v příloze č.1 vyplývá, že kompenzační opatření byla hodnocena pouze na obecné úrovni, a to pro předměty ochrany v evropsky významných lokalitách, kde byl v rámci posouzení koncepce konstatován až významně negativní vliv.

Jako kompenzační opatření pro zábory stanovišť lze navrhnout doplnění příslušného předmětu ochrany v jiných EVL ve stejném biogeografickém regionu či rozšíření hranic EVL o území, kde se předmětné stanoviště vyskytují. Vytvoření uvedených stanovišť cíleným managementem je z tohoto pohledu v reálném čase neuskutečnitelné.

Pro záměr „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov“ byla na úrovni posuzování záměru rámcově projednána a odsouhlasena s AOPK ČR, regionálním pracovištěm Správy CHKO Poodří kompenzační opatření.

S ohledem na zábory stanoviště 91F0 bylo navrženo odstranění odvodňovacího zařízení (meliorace) a provedení lesních výsadeb s odpovídajícím druhovým složením. V rámci náhrady mikrostanovišť by měly být umístěny části pokácených kmenů v území a vyhloubeny drobné tůně. Kompenzační opatření zaměřené na čolka velkého zahrnují vybudování nádrží a revitalizace částí stávajících rybníků (Hykel, 04/2023).

Obdobná opatření zahrnující hloubení tůní již byla stanovena na úrovni koncepce hodnocení ZÚR Moravskoslezského kraje (aktualizace č. 4) byl konstatován mírný negativní vliv na stanoviv rámci záměru „Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov“.

V případě negativního vlivu (významný negativní vliv se stupněm -2) je realizace záměru možná jen ve variantě s nejmenším možným negativním vlivem, a to pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu a až po uložení a zajištění kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit (§ 45i, odst. 9, zákona č.114/1992 Sb.). Jde-li o negativní vliv na lokalitu s prioritními typy stanovišť nebo prioritními druhy, lze záměr schválit jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí. Jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu mohou být důvodem ke schválení jen v souladu se stanoviskem Komise (§ 45i, odst. 10, zákona).

V případě projektů, které byly vyhodnoceny s negativním potenciálním vlivem (viz kapitola 6 a kapitola 12), navrhujeme opatření ke snížení potenciálních negativních vlivů těchto projektů. Minimalizační opatření možných negativních vlivů na lokality soustavy Natura 2000 jsou obsažena v naturovém posouzení. Navrženými opatřeními byly minimalizovány všechny identifikované negativní vlivy, včetně kumulativních a synergických.

V případě projektů s potenciálním vlivem na životní prostředí, budou nejvýznamnějším nástrojem k předcházení, eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů procedura EIA, případně biologické hodnocení a tam, kde to není relevantní, požadavky stavebního zákona.

Do návrhu koncepce do části „Východiska“, kapitoly „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA“ na základě projednání zpracovatele a předkladatele koncepce byla zahrnuta tato opatření, která obsahují všechna minimalizační opatření navržená v kap. 6, kap. 12 a v naturovém posouzení. V návrhu koncepce jsou tato minimalizační opatření uvedena ve východiscích, kapitole 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“.

1. Optimalizovat trasy a technické řešení komunikací v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.
2. Pro projekty nových silnic a dálnic vypracovat dopravní model území se zohledněním navazujících silničních staveb a zejména změn v dopravní zátěži na stávající komunikační síti, identifikovat lokality s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby. Níže uvedená opatření k minimalizaci imisních, akustických a dopravně-bezpečnostních dopadů realizovat na základě těchto modelů, tzn. se zohledněním změn v intenzitách dopravy na komunikační síti území.
3. Imisní příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit rozptylovou studií. V případě překročení imisních limitů v území navrhnout a realizovat opatření vedoucí ke snížení a ke kompenzaci jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry).
4. Akustické příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit akustickou studií. V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené chráněné zástavby.

5. Do akustických a rozptylových studií zahrnout analýzu kumulativních, případně synergických vlivů na lidské zdraví se všemi adekvátními zdroji hluku a emisí působícími v dotčeném území. Výsledky zohlednit při návrhu opatření ke splnění hlukových a imisních limitů.
6. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu vlivem vyvolané dopravy novou zástavbu nepovolit.
7. V lokalitách s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby realizovat dopravně-bezpečnostní opatření. Omezit tranzit zvýšeného objemu dopravy navázaného na nové a modernizované stavby skrz obytné území.
8. Po vybudování nových komunikací mimo zástavbu zamezit průjezdům těžké nákladní dopravy po stávajících komunikacích nižších tříd a případnému vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků.
9. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.
10. Tělesa komunikací pohledově oddělit od zástavby (ozelenění, vegetační pásy, zatunelování).
11. Minimalizovat dopady na změny využití krajiny.
12. Optimalizovat trasy s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.
13. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.
14. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.
15. Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.
16. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.
17. Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 a zvláště chráněná území.
18. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území).
19. Technické řešení a způsob stavby mostních objektů řešit s ohledem na co nejmenší zásah a s co nejmenšími územními nároky na území EVL (např. výsun mostů, delší estakáda místo násypového tělesa apod.).
20. Při návrhu zabezpečování železničních přejezdů na území EVL a PO dávat přednost jiným typům zabezpečení před budováním mimoúrovňových křížení.
21. V souvislosti s realizací tunelů situovat výduchy, pomocné, záchranné štolky, zařízení staveniště mimo lokality soustavy Natura 2000, resp. alespoň mimo výskyt cílových předmětů ochrany.
22. Sanace skalních svahů a skalních masívů provádět s ohledem na předměty ochrany EVL a PO, pokud je to možné, vybírat technická řešení s nejmenším možným vlivem (instalace bariér či ochranných sítí vs. Odtěžení části masívu apod.).

23. Při realizaci vysokorychlostních tratí, jež budou oploceny, je nutné respektovat zachování migračních koridorů a průchodnost v místech střetů s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců, a to pomocí ekoduktů, estakád a dostatečně kapacitních mostních objektů.
24. 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.
25. 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.
26. 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.
27. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
28. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně).
29. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy.
30. V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
31. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.

11. Stanovení indikátorů (kritérií) pro výběr projektu

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 15 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 ₁₀ , PM _{2,5} , NO ₂ a B(a)P	Dojde realizací záměru ke snížení emise znečišťujících látek? Ano/Ne?

Referenční cíl	Otázky pro hodnocení a výběr projektů z hlediska životního prostředí
Omezovat negativní vlivy hluku na zdraví	Dojde prostřednictvím realizace záměru ke snížení hlukové zátěže obyvatelstva? Ano/ne?
Snižovat emise škodlivých látek (polutantů, toxických látek i skleníkových plynů) do ovzduší, vody a půdy, zavádět nejlepší dostupné techniky (BAT)	Přispěje záměr ke snížení emisí znečišťujících látek v důsledku: - Využití moderních technologií - Snížení objemu automobilové dopravy Ano /Ne? Přispěje realizace projektu k významnému snížení produkce skleníkových plynů? Ano /Ne? Je projekt adaptační strategií na změnu klimatu, případně přinese významný pokrok v adaptaci na hlavní dopady klimatické změny? Ano /Ne?
Zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území	Přispěje záměr k revitalizaci toků, snížení podílu zastavěných ploch či zvýšení retence vody v území? Ano (km, m ² , m ³)/Ne?
Chránit podzemní i povrchové vody před kontaminací, se zvláštním zaměřením na ochranu zdrojů pitných vod a vod pro rekreaci	Dojde realizací záměru k zásahu do zdrojů pitných vod? Ano/Ne? Může projekt pozitivně ovlivnit kvalitu povrchových nebo podzemních vod? Ano/Ne? Může projekt negativně ovlivnit kvalitu povrchových nebo podzemních vod? Ano/Ne?
Při plánování a provádění záměrů respektovat zájmy ochrany přírody a krajiny	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. Ano/Ne?
Omezovat fragmentaci krajiny, chránit krajinný ráz	Ovlivní projekt krajinný ráz nebo zvýší fragmentaci krajiny? Ano/Ne?
Omezovat nové zábory ZPF a PUPFL a chránit půdu s důrazem na zabezpečení jejích funkcí;	Bude záměr vyžadovat vynětí ze ZPF nebo PUPFL? Ano (ha)/Ne?
Chránit kulturní i přírodní dědictví	Dojde v rámci projektu ke zlepšení stavu kulturního/přírodního? Ano/Ne?
Snižovat spotřebu a racionálně využívat neobnovitelné zdroje surovin a energie	Je součástí projektu systém třídění a nakládání s odpady? Ano/ne?
Zvýšit míru recyklace zejména stavebních a demoličních odpadů a využívání odpadů jako druhotných surovin	Dojde realizací záměru k využití odpadů jako druhotných surovin? Ano(%)/Ne?
Přispět k podpoře ekologicky šetrné dopravy	Je navrhovaný záměr možné hodnotit jako ekologickou dopravu? Ano/ne?

12. Vlivy koncepce na veřejné zdraví

Nedílnou součástí vyhodnocení „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících

zákonů, ve znění pozdějších předpisů, hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA). HIA vychází z referenčních cílů ochrany veřejného zdraví a smyslem jeho 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, ve znění pozdějších předpisů, 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 sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ 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 2030 s výhledem do 2050, 2021
- Strategie sociálního začleňování 2021 – 2030, 2020
- Strategie BESIP (Národní strategie bezpečnosti silničního provozu) ČR 2021 – 2030, 2020
- Střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR do roku 2020, 2015
- Národní program snižování emisí ČR, aktualizace 2019
- Akční hlukové plány⁸

Dále byly posouzeny národní strategie, které tvoří východiska hodnocené koncepce, z hlediska jejich vztahu k problematice ochrany veřejného zdraví. Na základě tohoto prověření byl mezi vybrané koncepční dokumenty na národní úrovni zařazen též:

- Strategický rámec Česká republika 2030, 2017

Ve vazbě na hodnocenou koncepci lze konkrétně uvést specifický cíl Strategického rámce Česká republika 2030, který zahrnuje následující:

- *Zdraví všech skupin obyvatel se zlepšuje.*

Snižuje se konzumace návykových látek i zátěž obyvatel zdravotně rizikovými látkami a hlukem prostřednictvím lepší kvality životního prostředí. Příslušné limity škodlivých látek a hluku nejsou překračovány.

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);

⁸ 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.

- 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.

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 páchaném 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: Ochrana a zlepšení zdravotního stavu populace:

- reforma primární péče;
- prevence nemocí, podpora a ochrana zdraví; zvyšování zdravotní gramotnosti.

Strategický cíl 2: Optimalizace zdravotnického systému:

- implementace modelů integrované péče, integrace zdravotní a sociální péče, reforma péče o duševní zdraví;
- personální stabilizace resortu zdravotnictví;
- digitalizace zdravotnictví;
- optimalizace systému úhrad ve zdravotnictví.

Strategický cíl 3: Podpora vědy a výzkumu:

- Zapojení vědy a výzkumu do řešení prioritních úkolů zdravotnictví.

Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050:

Životní prostředí a zdraví

- lepší dostupnost a kvalita vody;
- lepší kvalita ovzduší;
- snížení expozice rizikovým látkám;
- snížení expozice hluku a světelného znečištění;
- zvýšení resilience společnosti vůči mimořádným událostem;
- adaptace sídel pro zajištění bezpečného života obyvatel.

Přechod ke klimatické neutralitě a oběhovému hospodářství

- snižování emisí skleníkových plynů;
- podpora oběhového hospodářství.

Příroda a krajina

- obnova ekologické stability krajiny;
- zachování biologické rozmanitosti.

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 zajištění bezpečnosti a veřejného pořádku.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu ČR 2011–2020:

- snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích v důsledku dopravních nehod na polovinu, tzn. v roce 2030 o 50 % méně vůči roku 2020.

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_{2,5};
- vytvořit na národní úrovni podmínky k dosažení a udržení platných imisních limitů stanovených v příloze I k zákonu 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.

12.2. 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 16 Přehled referenčních cílů ochrany veřejného zdraví

Cíl	Označení	Strategický dokument
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
Snížit počty smrtelných a vážných zranění v důsledku dopravních nehod	Dopravní nehody	Zdraví 21, NSBSP
Podílet se na vytváření motivovaných a odolných sociálních skupin žijících	Socioekonomické vlivy	Zdraví 21, Zdraví 2030, SSZ

Cíl	Označení	Strategický dokument
v prostředí, které je příznivé pro jejich zdraví		

Z praktických důvodů se následně ukázalo jako vhodné rozdělit cíl „Socioekonomické vlivy“ do dvou dílčích cílů či skupiny determinant. Tato skupina v sobě zahrnuje dvě poněkud odlišné skupiny vlivů: jedna je spojena s ekonomickou situací a životní úrovní obyvatel, druhá zahrnuje spíše psychosociální faktory typu pobytové pohody, spokojenosti apod. Proto byly socioekonomické vlivy rozděleny do dvou samostatných skupin:

- socioekonomické faktory – zahrnují vlivy na ekonomickou situaci – rozvoj území, nezaměstnanost, příjmy obyvatel apod.
- pohoda bydlení – zahrnuje psychosociální aspekty typu vlivů na pobytovou pohodu, v případě dopravních (převážně liniových) staveb se jedná zejména o bariérový efekt (rozdělení sídel, omezení prostupnosti směrem do krajiny) a obtěžující účinky dopravních staveb

V souhrnu je tak v rámci hodnocení projektů „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ sledováno pět cílů, kterým odpovídá pět determinant:

- Kvalita ovzduší
- Hluková zátěž
- Dopravní nehodovost
- Socioekonomické faktory
- Pohoda bydlení

12.3. 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 31.12.2021 nejlidnatějším krajem kraj Středočeský (13,2 % celkových obyvatel ČR) následovaný rozlohou nejmenším krajem Praha (12,1 % [1]). Naděje dožití pro dvouleté období 2020 – 2021 je nejvyšší v Praze (ženy 82,35 let, muži 79,07 let) [2].

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. 2021 bylo dle ČSÚ (1) v České republice 10 516 707 obyvatel s trvalým nebo dlouhodobým pobytem z toho 49,29 % mužů a 50,71 % žen. 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 přistěhovalých ze zahraničí opět zvyšuje. Přírůstek stěhování v roce 2021 činil 49 969 osob. Přirozený přírůstek obyvatel byl v posledním roce

záporný a to – 28 098 osob. Celkový přírůstek (přirozený i stěhováním) byl v roce 21 871 obyvatel.

Průměrný věk obyvatel v roce 2021 byl 42,8 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 krajích neustále roste, mezi lety 2011 a 2021 vzrostl ze 110,4 na 128,1.

Tabulka 17 Zastoupení kategorií věkové skladby obyvatel [%] – k 31. 12. 2021 [3]

Kategorie	Muži	Ženy
0 – 14 let	16,76	15,54
15 – 64 let	66,00	61,24
nad 65 let	17,34	23,22

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 do roku 2019 mírně zvyšovala, avšak za poslední dvě období se naopak snížila. Dle údajů ČSÚ [2] tento ukazatel pro narozené v roce 2019 činí 76,33 let u mužů a 82,10 let u žen, kdežto hodnoty u narozených v roce 2021 poklesly u mužů o 1,43 roku na 74,09 let a u žen o 1,6 let na 80,5 let, údaje jsou za celou ČR. Nejvyšší hodnota za období 2020-2021 byla zaznamenána v hl. m. Praze (82,35 let) a na Vysočině (81,68 roku), na opačné straně se umístily kraje Karlovarský (78,83 let) a Ústecký (78,98 roku).

Dle ČSÚ v roce 2021 zemřelo v ČR 139 891 osob. Jedná se o vůbec nejvyšší roční počet úmrtí v poválečné historii. Zvýšený počet úmrtí je spojován s pandemií onemocnění Covid-19, která propukla na konci roku 2019 a pokračovala poté v letech 2020 až 2021. Zemřelých bylo v roce 2021 o více než 10 tisíc více než v prvním pandemickém roce 2020. Meziroční nárůst úmrtí vzrostl nejdříve o 15 a pak o dalších 8 % (2020-2021). Úmrtnost se mezi roky 2020 a 2021 zhoršila nejvýrazněji u věkového intervalu 55 až 74 let, a to v průměru o 16 %. Oproti roku 2019 byla jejich úmrtnost vyšší o čtvrtinu.

Příčinám úmrtí dlouhodobě vévodí nemoci oběhové soustavy (34,22 %), jež jsou následovány novotvary (19,81 %). Nemoci dýchací soustavy byly příčinou úmrtí v 5,53 %, nemoci trávicí soustavy ve 3,83 % a vnější příčiny v 3,79 %. Velký podíl úmrtí má v tomto třiletém období na svědomí již zmíněný Covid-19. Onemocnění se zařadilo na druhou příčku v pořadí příčin, a to v krajích Plzeňský, Karlovarský, Královéhradecký a Pardubický. U mužů v Karlovarském kraji byl přímo na prvním místě. Podrobný přehled úmrtnosti podle příčin v letech 2019 – 2021 uvádí následující tabulka.

Tabulka 18 Počet úmrtí podle příčin – ČR v letech 2019 – 2021

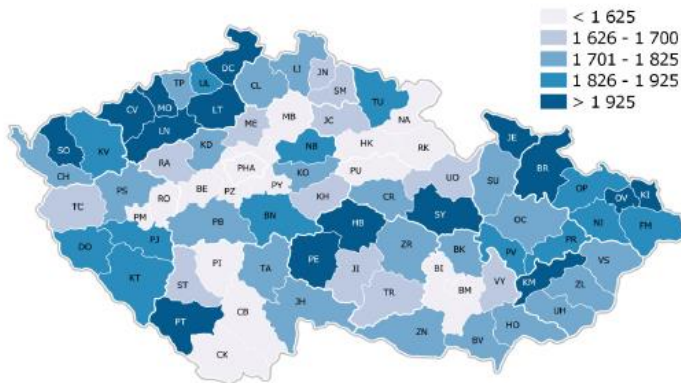
Třídy příčin úmrtí	2019	2020	2021
Zemřelí celkem	112 362	129 289	139 891
Některé infekční a parazitární nemoci (A00 – B99)	2 034	2 068	1 773
Novotvary (C00 – D48)	28 869	28 716	27 717

Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

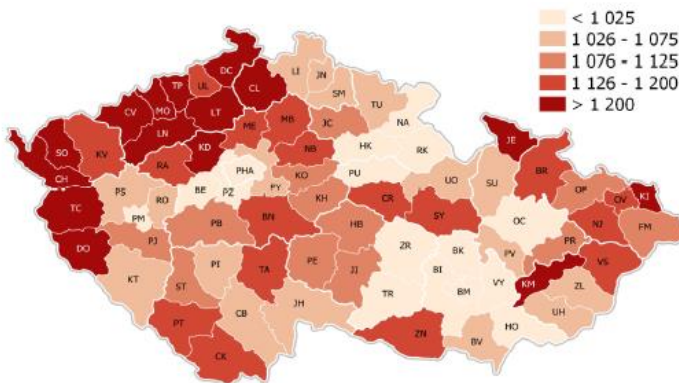
Třídy příčin úmrtí		2019	2020	2021
z toho:	zhoubné novotvary (C00 – C97)	28 043	27 050	27 699
	Nemoci endokrinní, výživy a přeměny látek (E00 – E90)	5 160	5 897	6 091
	Poruchy duševní a poruchy chování (F00 – F99)	1 822	2 023	1 996
	Nemoci nervové soustavy (G00 – G99)	3 719	4 184	3 986
	Nemoci oběhové soustavy (I00 – I99)	47 393	51 299	47 873
Z toho:	infarkt myokardu (I21 – I23)	3 793	3 642	3 392
	ostatní formy ischemické choroby srdeční (I20, I24, I25)	22 336	23 353	21 866
	cévní nemoci mozku (I60 – I69)	7 419	7 552	7 112
	Nemoci dýchací soustavy (J00 – J99)	8 192	8 290	7 735
	z toho záněty plic (J12 – J18)	3 451	3 796	3 552
	Nemoci trávicí soustavy (K00 – K93)	5 023	5 087	5 362
	Vnější příčiny nemocnosti a úmrtnost (V01 – Y98)	5 685	5 633	5 300
	z toho sebevraždy (X60 – X84)	1 191	1 224	1 221
	z toho dopravní nehody (V01-V99, Y85)	720	666	598
	Kódy pro speciální účely (U00 – U99)	0	10 539	25 455
	Z toho: Covid-19 (U07, U10)	0	10 539	25 455

Při srovnání standardizované míry úmrtnosti žen a mužů (viz následující kartogramy) je vidět, že u žen jsou hodnoty o něco nižší (téměř o 700 osob v rámci rozdělení intervalů). Nejvyšší hodnoty standardizované úmrtnosti se nachází v Ústeckém, Karlovarském a Moravskoslezském kraji a to jak u žen, tak i u mužů.

6. Standardizovaná úmrtnost mužů (na 100 000 osob)



7. Standardizovaná úmrtnost žen (na 100 000 osob)



Obrázek 19 Srovnání standardizované úmrtnosti v roce 2020

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 2019 – 2021. Z uvedených dat vyplývá, že se v České republice počet případů pracovní neschopnosti mezi jednotlivými roky navyšuje.

V období mezi roky 2019 až 2021 došlo kvůli onemocnění Covid-19 k meziročnímu nárůstu počtu případů onemocnění. Nejvíce bylo hlášeno případů z důvodu nemoci, a to 2,2 milionů, což je o 500 tisíc případů více než v roce 2019 před začátkem pandemie, v následujícím roce byl růst o něco nižší (o 300 tisíc). Případy způsobené ostatními úrazy dominují nad pracovními úrazy, avšak zaznamenali záporný výkyv, nejprve meziročně ubylo 3,2 tisíc pracovních úrazů (2020 – 41,3 tisíc případů) v dalším roce se počet případů vyrovnal původní hodnotě (2021 – 44,9 tisíc).

Průměrná délka trvání pracovní neschopnosti od roku 2019 meziročně klesla z 42,41 dne v roce 2019, přes 39,42 dne v roce 2020 až na 34,5 dne v roce 2021. Jedná se o nejkratší dobu za posledních 10 let. Tento pokles byl způsoben větším zastoupením krátkodobých neschopností z důvodu nemoci. 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 19 Hlášené případy pracovní neschopnosti pro nemoc a úraz

Rok	Celkem	Nemoc	Pracovní úraz	Ostatní úrazy
Počet případů				
2019	1 914 813	1 711 239	44 552	159 022
2020	2 391 034	2 202 710	41 358	146 966
2021	2 754 773	2 549 749	44 933	160 091
Průměrné trvání 1 případu ve dnech				
2019	42,41	40,85	56,85	55,15
2020	39,42	37,36	62,51	63,78
2021	34,5	32,7	58,0	56,1

12.4. Determinanty vlivů Dopravních –sektorových strategií, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050, 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 látkám 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_{2,5} o 10 µg/m³ 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 2021 bylo v České republice zásobováno pitnou vodou z vodovodů průměrně 96,0 % celkové populace (ČSÚ, 2020). Expozice znečišťujícím látkám 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 22 % mužů a 25 % žen. Chronická onemocnění, u nichž je základní příčinou obezita, způsobila ve světě 60 % z 56, 5 miliónů hlášených úmrtí [14]. 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 [8].

Dopravní –sektorové strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030, s výhledem do roku 2050, určitým způsobem ovlivňují 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.

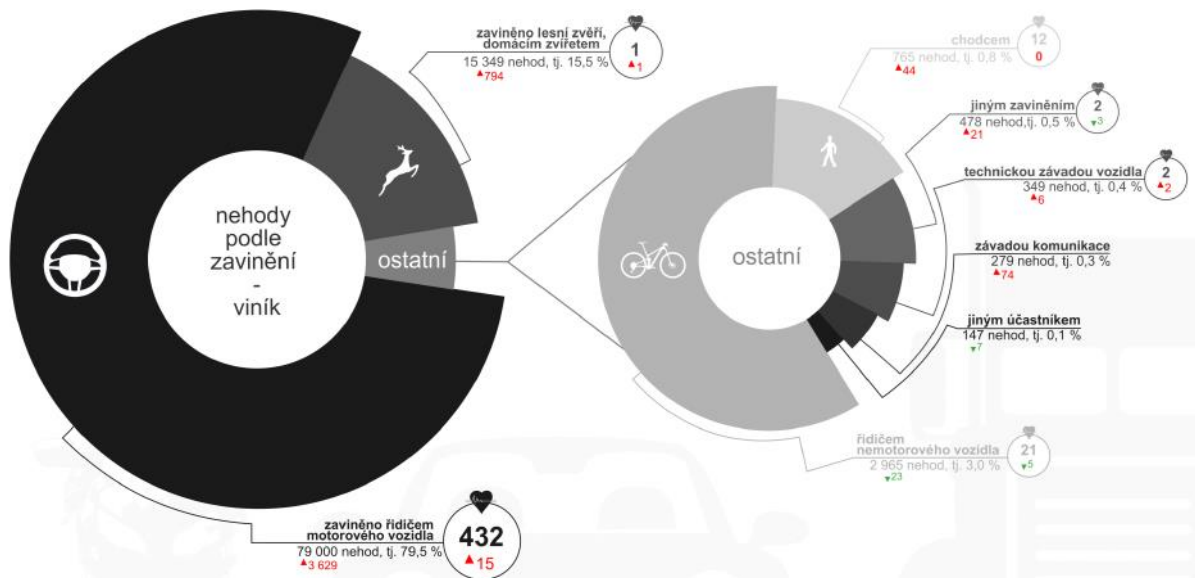
Dopravní nehody

Vedle faktorů životního prostředí je jako velmi významná determinanta, která také ovlivňuje úroveň veřejného zdraví, uvažována dopravní nehodovost. V roce 2021 bylo na území České republiky evidováno celkem 99 332 nehod, při kterých bylo usmrceno 470 osob, těžce zraněných bylo 1624 a s lehkým zraněním vyvázlo 30 581 osob. Pod vlivem alkoholu došlo ke 4 452 nehodám (4,5 % ze všech nehod), přičemž u nich bylo usmrceno 41 osob (8,7 % 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. Podle statistik Policie České republiky byl v roce 2021 zaznamenán druhý nejnižší počet usmrcených osob následkem dopravních nehod, oproti roku 2020, kdy byl nižší o 10 osob (460 osob). Příčinou

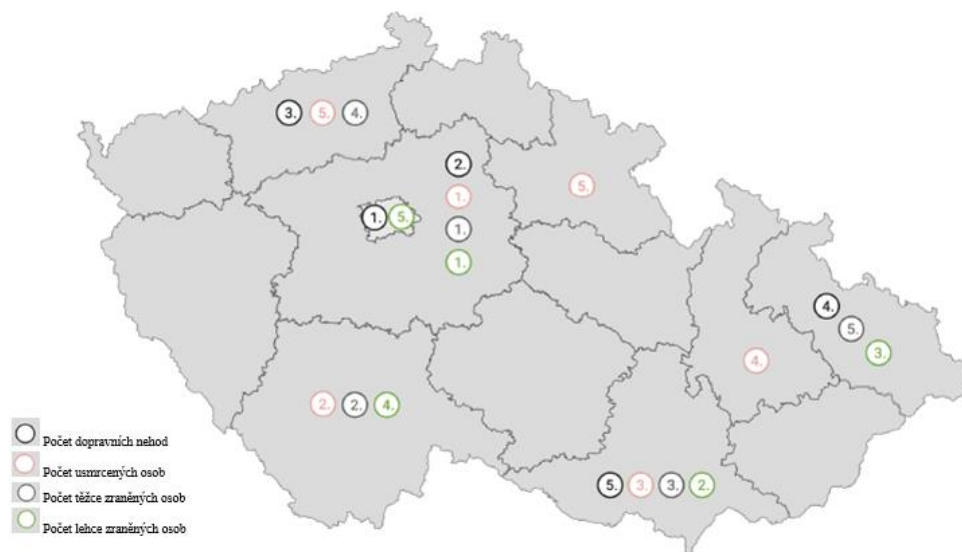
tohoto poklesu bylo celostátní snížení mobility v době pandemie onemocnění Covid-19 a jejich omezeních.

Dopravní nehody v roce 2021 byly nejčastěji zaviněny řidiči motorového vozidla (79,5 % všech dopravních nehod), při nichž bylo usmrceno 432 osob (91,9 % všech usmrcených osob). Řidičem nemotorového vozidla bylo usmrceno 21 osob (4,8 %), u nehod zaviněných chodcem 12 osob (2,6 %).



Obrázek 20 Dopravní nehody v ČR dle viníka v roce 2021

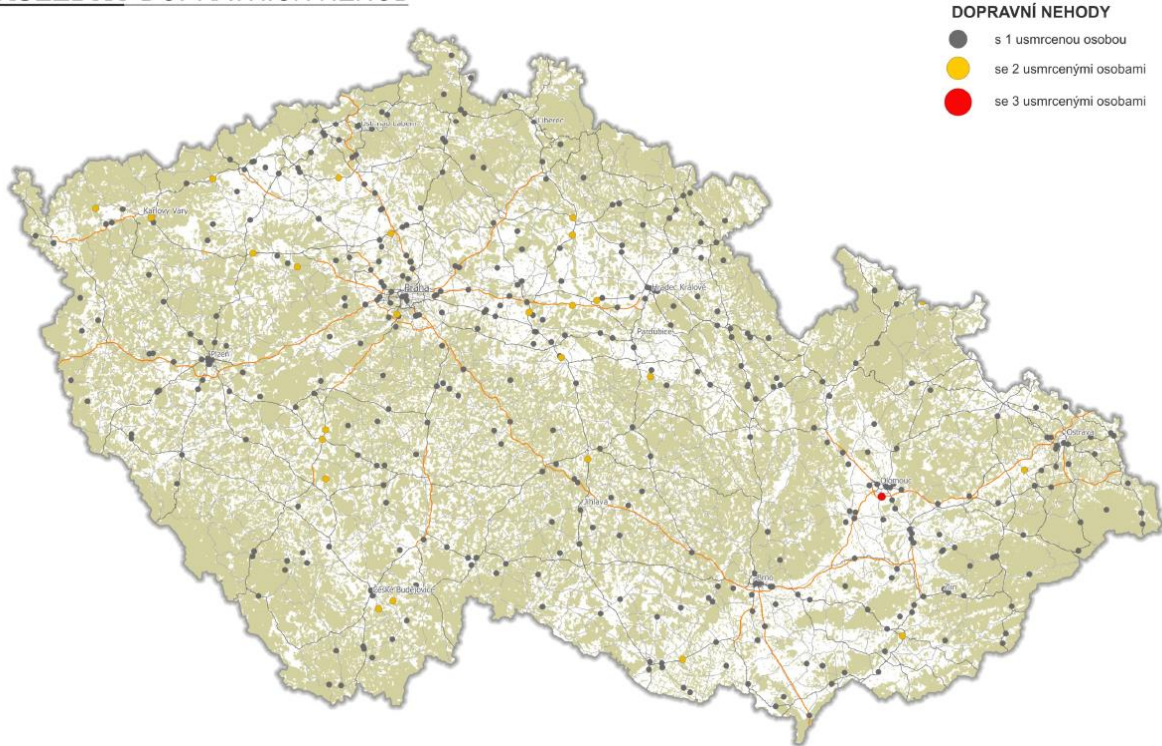
Porovnání nehodovosti v krajích ČR v roce 2021 ukazuje následující obrázek. Co do absolutního počtu nehod v roce 2021 nejvyšší nehodovost je v hl. m. Praha (17 510) a Středočeském kraji (14 954), který měl vysoké počty i v následcích na zdraví osob. Naopak nejméně nehod se stalo v Karlovarském kraji (2 466).



Obrázek 21 Počet dopravních nehod v krajích ČR v roce 2021

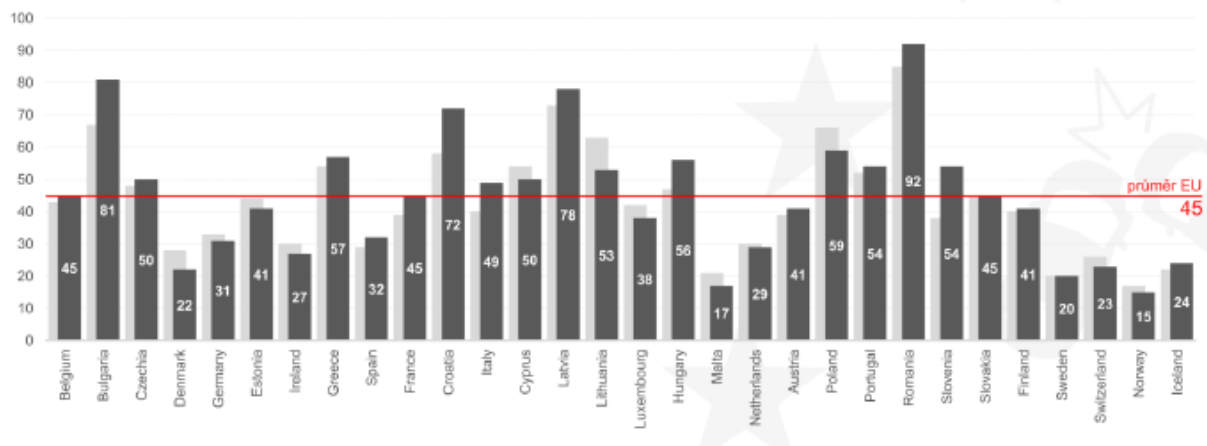
Přesné umístění jednotlivých nehod s usmrcením v rámci České republiky je zobrazeno na následujícím obrázku. Nejvíce usmrcených osob při dopravních nehodách v přepočtu na 10 000 obyvatel bylo v roce 2021 zaznamenáno v Jihočeském kraji (6,99 osob), Královehradeckým kraji (6,81 osob a v Olomouckém kraji (6,49 osob). Velké nehody s více jak 3 usmrcenými osobami se staly kolem Olomouce, Českých Budějovic a též ve Středočeském či Ústeckém kraji.

NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD



Obrázek 22 Umístění dopravních nehod v rámci ČR v roce 2021

Při porovnání České republiky s ostatními zeměmi Evropy je Česká republika z hlediska počtu úmrtí při dopravních nehodách lehce nad evropským průměrem, viz následující obrázek. S 50 zemřelými osobami je ČR 11. zemí v pořadí s nejhorsím výsledkem.



Obrázek 23 Počet usmrcených osob při dopravních nehodách na 1 milion obyvatel v Evropě v roce 2021

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

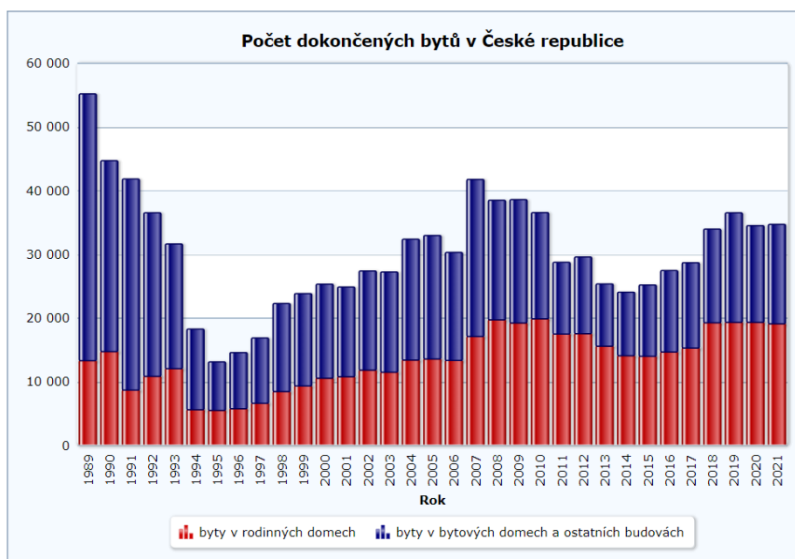
předčasných úmrtí a vyšší míry incidence řady chronických onemocnění než osoby s vyšším socioekonomickým postavením.

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

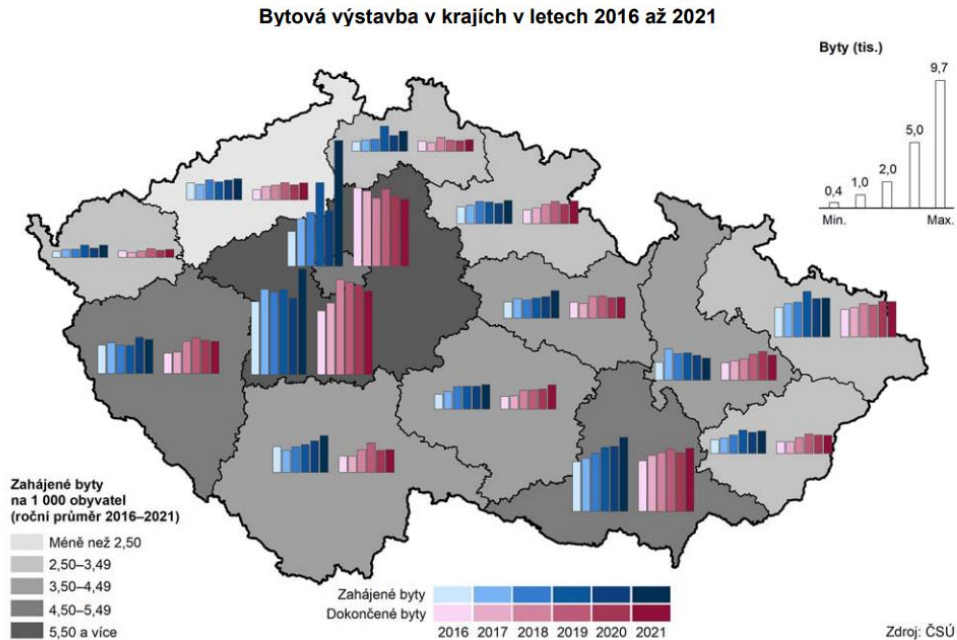
Počet dokončených bytů v České republice od roku 1989 do roku 1995 klesal, poté je trend spíše stoupající. V roce 2021 bylo v České republice dokončeno celkem 34 581 bytů, z toho 18 998 v rodinných domech (viz obrázek níže). Počet zahájených bytů od roku 2013 stoupá, v roce 2013 bylo zahájeno 22 108 bytů, počet zahájených bytů v roce 2021 se meziročně zvýšil o 28,3 % a činil 45 244 bytů.



Obrázek 24 Počet dokončených bytů v ČR v letech 1989 – 2021

Výstavba bytů reaguje na ekonomický vývoj. V důsledku pandemické krize v roce 2020 počet bytů poklesl, ale naopak v roce 2021 prudce vzrostl. Bytové domy se začaly nejvíce stavět

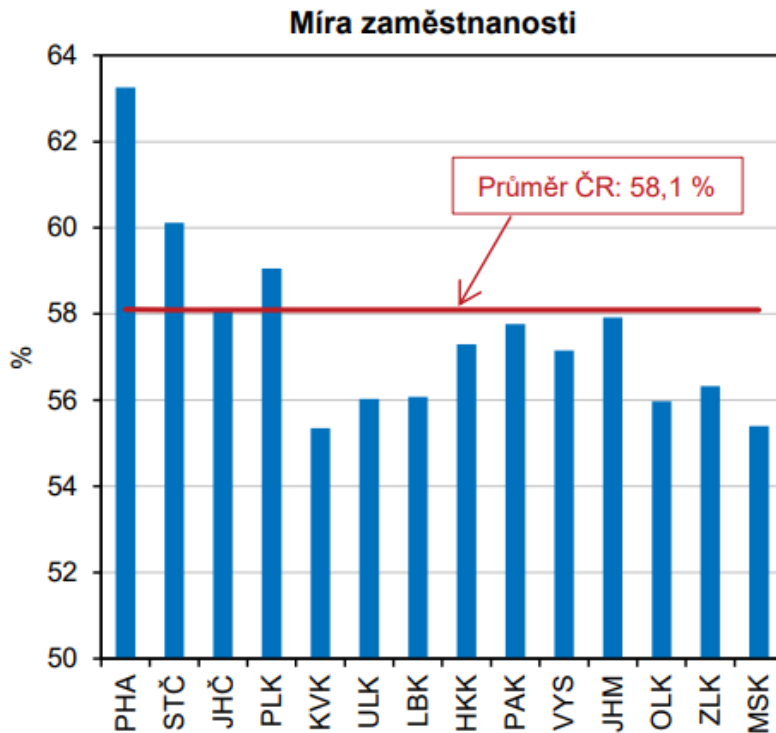
v Praze, v ostatních krajích pak dominovaly byty v rodinném domě. Podle následujícího kartogramu je viditelné, že mezi tři nejvýznamnější stavitele bytů patří hl. m. Praha, Středočeský a Jihomoravský kraj. Naopak krajem s nejnižší intenzitou výstavby dlouhodobě odpovídá Karlovarský a Ústecký kraj.



Obrázek 25 Počet zahájených a dokončených bytů v krajích mezi lety 2016 – 2021.

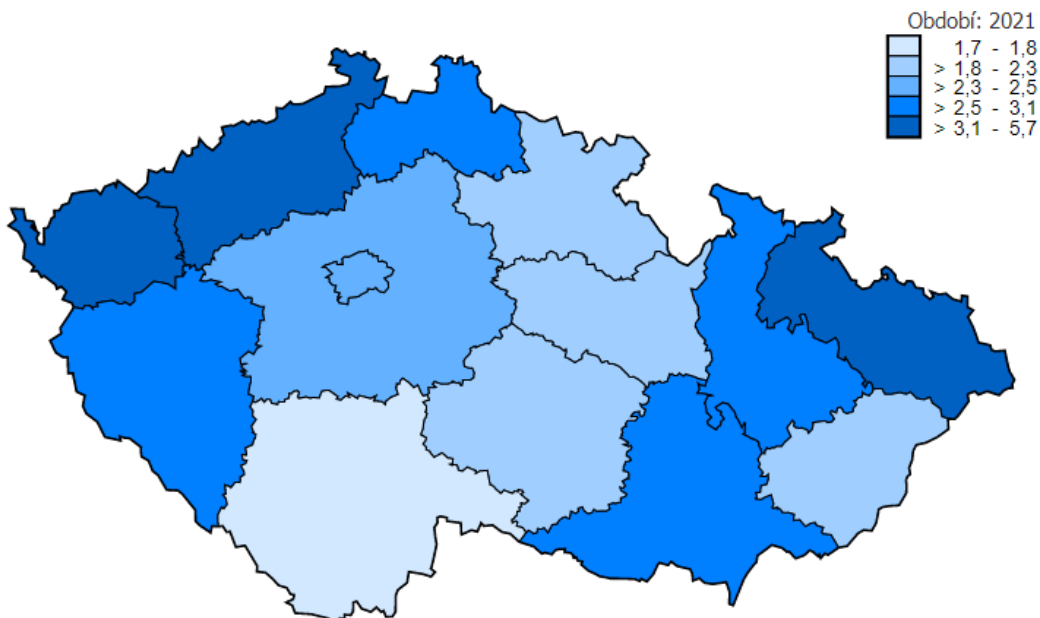
Zaměstnanost

Celková míra zaměstnanosti v roce 2019 (tedy podíl zaměstnaných na populaci starší 15 let) se meziročně zvýšila na 59,2 % dosáhla tak svých nejvyšších hodnot od roku 2014. V roce 2020 se dlouhodobý trend proměnil a míra zaměstnanosti klesla v závislosti na protiepidemiologických opatřeních. V roce 2021 po rozvolňování opatření začal trh práce znovu ožívat, míra zaměstnanosti na celorepublikové úrovni se dostala na hodnotu 58,1 %. V mezikrajském srovnání byla míra zaměstnanosti proměnlivá, v osmi krajích klesla nejrychleji v Karlovarském kraji (na 55,3 %), nejvyšší míra zůstala v Praze (63,3 %), Středočeském (60,1 %) a Plzeňském kraji (59,1 %). Mezi nejnižší se kromě již zmíněného Karlovarského řadily také kraje Moravskoslezský (55,4 %) a Olomoucký (56,0 %), viz následující obrázek.



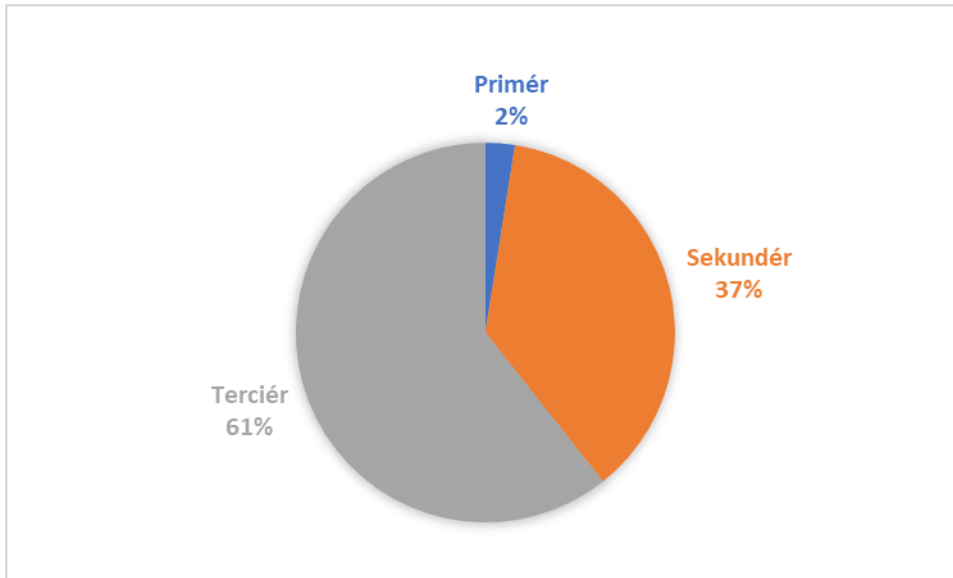
Obrázek 26 Míra zaměstnanosti (%) v krajích v roce 2021

Obecná míra nezaměstnanosti činila v ČR v roce 2019 2,0 %, následoval meziroční nárůst až na hodnotu 2,8 % v roce 2021. Nejnižší hodnoty byly zaznamenány v Pardubickém kraji (2,45 %), Zlínském kraji (2,73 %), následovaný Prahou (2,76 %), nejvyšší v Moravskoslezském a Ústeckém kraji (5,14 a 5,08 %).



Obrázek 27 Obecná míra nezaměstnanosti (%) v krajích v roce 2021.

Při srovnání podílu zaměstnanců podle sektorů má Česká republika největší počet zaměstnaných v terciárním sektoru (sektoru služeb, 61 %). Dlouhodobě počet zaměstnaných v tomto sektoru roste, a stejně tak se zvyšuje i jeho podíl na celkové zaměstnanosti; vývoj významně neovlivnil ani odliv zaměstnanců v roce 2020. Primární sektor (tedy zemědělství, lesnictví a rybnářství) se na zaměstnanosti v republice v roce 2021 podílel pouze 2 %, sekundér (průmysl vč. stavebnictví) 37 %.

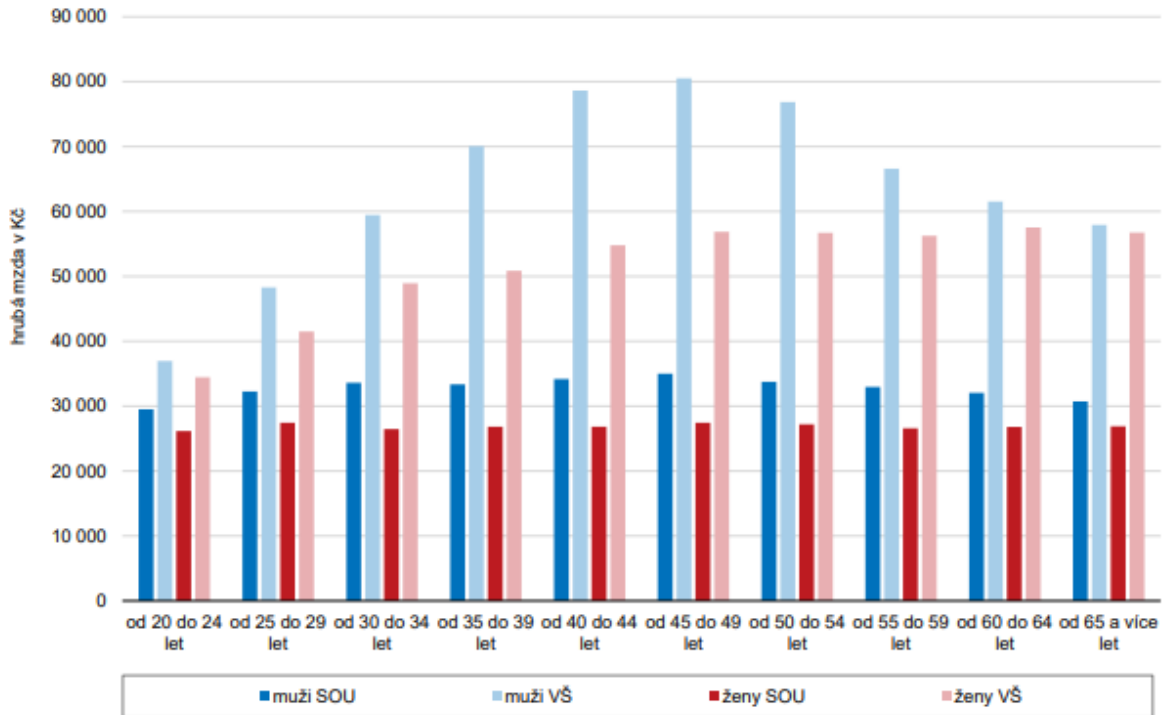


Obrázek 28 Zaměstnaní pracující v ČR podle odvětvových sektorů v roce 2021

Příjmy

Od roku 2013 rostou průměrné hrubé měsíční mzdy každoročně. Tempo růstu mezd však od roku 2019 začalo zpomalovat. Mezi roky 2020 a 2021 se hrubé měsíční mzdy zvýšily ve všech krajích ČR. Nejvyšší hrubé měsíční mzdy byly v roce 2021 vyplaceny v hl. městě Praze (50 494 Kč) oproti nejnižším mzdám v Karlovarském kraji (35 611 Kč) byly téměř o 15 tis. Kč vyšší. V těchto dvou krajích byly zaznamenány i nejvyšší (41 096 Kč) a nejnižší (31 961 Kč) hodnoty mediánu mezd, avšak rozdíl mezi nimi byl menší (9 tisíc korun).

Rozdíl mezi mzdami mužů a žen je největší u vysokoškoláků, a to ve středním věku, kdy nastupuje péče o děti.

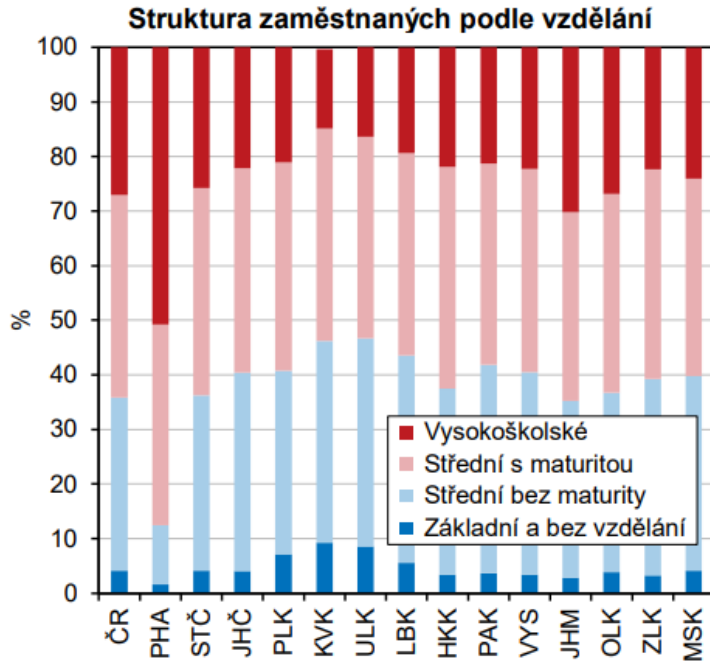


Obrázek 29 Rozdíly průměrných hrubých mezd žen a mužů dle věku a vzdělání v roce 2021 [8]

Vzdělanost

Struktura obyvatel podle vzdělání potvrzuje trend postupného zvyšování vzdělanostní úrovně obyvatelstva. Dvěma nejpočetnějšími skupinami jsou v ČR podle ČSÚ (SLBD,2021) v roce 2021 osoby se středním vzděláním včetně vyučení bez maturity a pak i s maturitou (2 736 983 osob a 2 729 091 osob), které následovali obyvatelé s vysokoškolským vzděláním (1 552 407 osob).

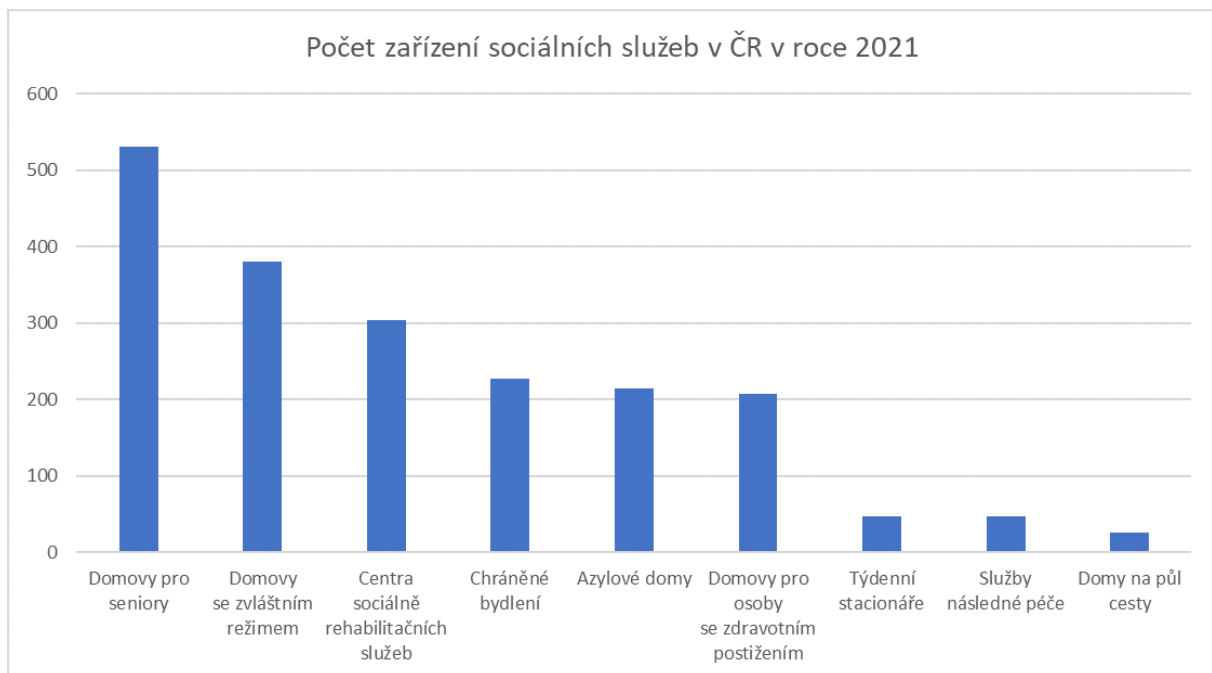
Jak můžeme vidět na následujícím obrázku, nejvyšší podíl zaměstnaných s vysokoškolským vzděláním byl v roce 2021 dosažen v hlavním městě Praze (51 %) a Jihomoravském kraji (30 %). Nejvyšší podíl zaměstnaných pouze se základním vzděláním byl zaznamenán v Karlovarském a Ústeckém kraji (shodně 9 %).



Obrázek 30 Struktura zaměstnaných podle vzdělání v krajích v roce 2021

Zdravotní a sociální služby

V České republice bylo v roce 2021 evidováno 204 nemocnic s celkovou kapacitou 62 335 lůžek, 117 odborných léčebných ústavů se 15 346 lůžky (z nichž 38 připadá léčebnám dlouhodobě nemocným, které mají kapacitu 3 679 lůžek). Zařízení sociálních služeb pro rok 2021 ukazuje následující obrázek. V domově pro seniory bylo v roce 2021 k dispozici 35 842 lůžek s využitím kapacity na 94,2 %. Domovy se zvláštním režimem disponovaly 23 062 lůžky s využitím kapacity na 91,4 %.

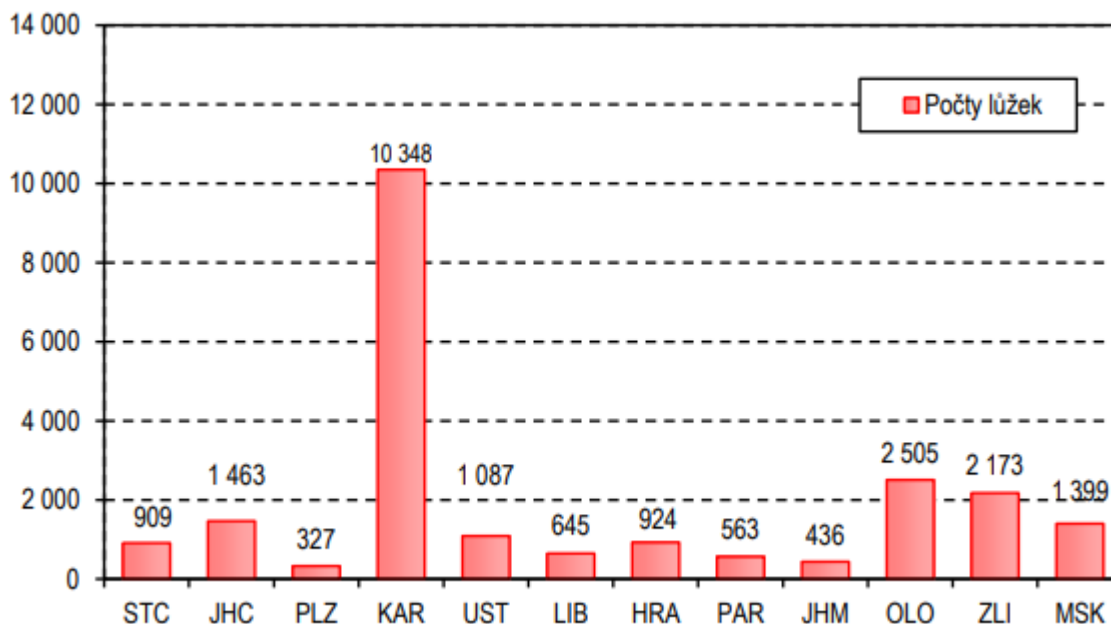


Obrázek 31 Zařízení sociálních služeb v roce 2021

Situaci v lázeňském sektoru v letech 2020 a 2021 významně ovlivnila pandemie onemocnění Covid-19 a její opatření. Omezil se jednak provoz lázeňských zařízení a dále přísun zahraničních hostů (v roce 2018, tvořili cizinci 44 % návštěvníků). Stát proto podpořil léčebné pobyty příspěvkem 4 000 Kč, pro české návštěvníky. V roce 2021 přijelo do lázeňských zařízení v České republice 219 916 klientů (meziroční nárůst byl od roku 2020 přibližně 23 tisíc), procentuální podíl cizinců klesl na 14 %.

Pacienti v rámci komplexní lázeňské péče strávili v lázeňských zařízeních v průměru 24,6 dnů, v případě příspěvkové lázeňské péče pak 20,1 dne na osobu. Tuzemští samoplátcí strávili v lázních 6,6 dne a cizinci 8,7 dne.

V roce 2021 bylo evidováno 93 lázeňských léčeben s 22 779 lůžky. Následující graf ukazuje počty lůžkové kapacity dle krajů. Nejčastěji (na základě zdravotního pojištění) navštěvují lázně osoby s problémy pohybového aparátu (53 %), nervové soustavy (16 %) a nemoci dýchacího ústrojí (11 %).

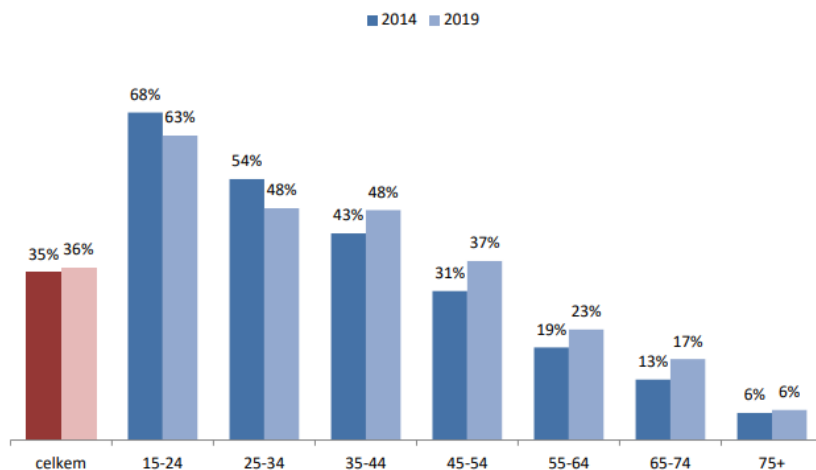


Obrázek 32 Lůžková kapacita lázeňských zařízení v roce 2021.

Zdravé využití volného času

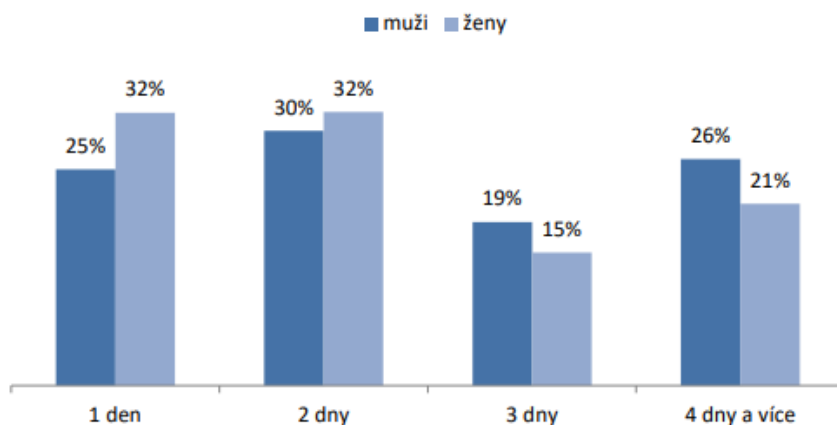
Čas trávený sportem

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 [10]. Nejvíce sportovně aktivní je věková skupina od 15 do 24 let. Mezi lety se mírně snížil procentuální podíl sportovců do 34 let, a naopak se zvýšil podíl ve středním věku.



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.

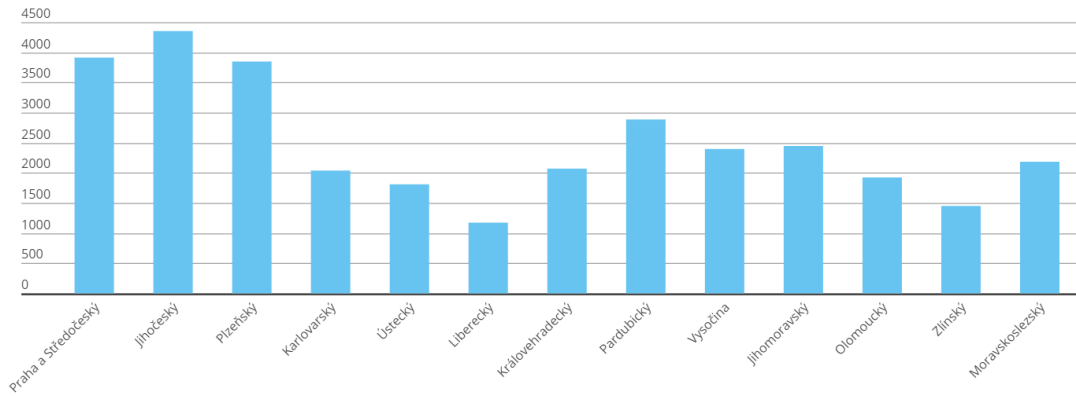
Obrázek 33 Podíl aktivně sportující populace podle věkových tříd v roce 2014 a 2019.



Obrázek 34 Počet dní v týdnu, ve kterých se aktivně sportující věnují sportu.

Cykloturistika má pozitivní dopady nejen na životní prostředí, ale i zlepšuje zdraví a kvalitu života obyvatel. 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.

Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

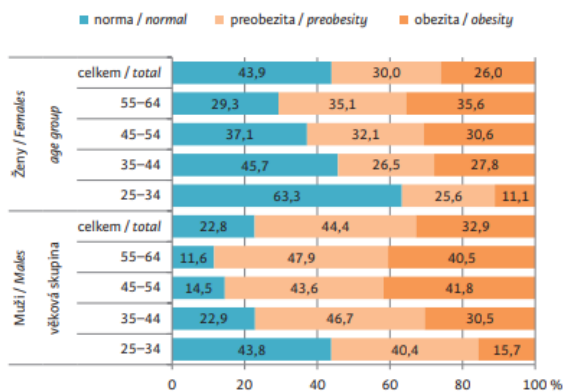


Obrázek 35 Délka cyklotras v krajích v km

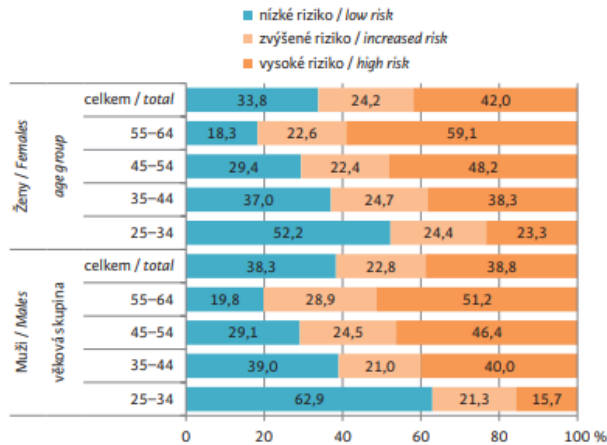
Zdravý životní styl

Mezi rizikové faktory patří zejména konzumace alkoholu, kouření a obezita. Pro rok 2021 byla spotřeba alkoholických nápojů ve výši 163,3 litrů na jednoho obyvatele (meziroční pokles o 10 litrů z doby před krizí plynoucí z pandemie onemocnění Covid-19, tj. 2019 – 173,4 l). Z této hodnoty byla spotřeba piva 82 %. Počet cigaret se od roku 1989 pohybuje okolo 2 000 cigaret na osobu za rok, před krizí v roce 2019 byla hodnota 1 958 cigaret na osobu, poté meziročně klesla.

Nadváha vede ke zvýšení cholesterolu v krvi, vzniku diabetu, kardiovaskulárním nemocem či některým typů nádorového onemocnění. Tělo trpí i po mechanické stránce – zvýšená zátěž kloubů a snížená motorika a s přibývajícím věkem soběstačnost. Podle výsledků studie EHES z roku 2019 jsou na následujících obrázcích znázorněny dva způsoby identifikace obezity. Obrázek vlevo představuje rozložení kategorií Indexu tělesné hmotnosti (Body Mass Index /BMI) podle pohlaví a věkových skupin v intervalu 25 – 64 let a obrázek vpravo vyjadřuje rozložení kategorií rizika zvýšení obvodu pasu podle pohlaví a věku od 25 do 64 let.



Obrázek 36 Kategorie BMI a podíl osob s preobezitou a obezitou ve věkové kategorii populace 25-64 let v ČR podle pohlaví.



Obrázek 37 Rozložení kategorií rizika zvýšení obvodu pasu podle pohlaví a věku od 25 do 64 let v ČR.

Nad hranici normální hmotnosti se dle hodnot BMI pohybuje 67 % populace (77 % mužů a 56 % žen). Obezita se ukázala u 33 % mužů a 26 % žen.

Podle hodnoty obvodu pasu se dá stanovit riziko kardiovaskulárních nemocí. Zvýšené riziko bylo zjištěno u 23 % mužů a 24 % žen. Vyšší, než doporučenou hodnotu obvodu pasu, má asi 64 % populace. Riziko roste spolu s věkem, v posledním intervalu 55-64, bylo v normě necelých 20 % mužů a žen.

12.5. Vyhodnocení analytické části Dopravních sektorových strategií, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 z hlediska vlivů na veřejné zdraví

Analytická část Dopravních sektorových strategií, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 je dostatečně rozpracována, poskytuje oporu pro zdůvodnění a volbu projektů, které jsou uvedeny v návrhové části koncepce. Analytická část se věnuje problematice dopravy z mnoha pohledů, přičemž uvádí principy dopravních dat a souvisejících dokumentů ze sektoru dopravy jako je Evropská dopravní politika a její cíle, požadavky na infrastrukturu plynoucí z nařízení pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T), Strategický rámec ČR 2030 a vliv na sektor doprava (17 cílů udržitelného rozvoje), Státní politika životního prostředí 2030, Politika ochrany klimatu a princip DNSH, Politika územního rozvoje ČR, Dopravní politika, Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030 a veřejné a nákladní dopravy, Strategie BESIP 2021-2030 a další. Vzhledem k širokému záběru analytické části dopravních sektorových strategií, která není pro vyhodnocení dopadu hodnocených strategií až tak relevantní, je analýza zdraví a determinantů zdraví provedena v předkládaném vyhodnocení. V analytické části hodnocených strategií 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 demografický vývoj za posledních 100 let, ale jsou zde uvedeny i prognózy dle dvou scénářů až do roku 2060. Hodnocení je provedeno pro celou ČR a pro kraje. Popis vybraných charakteristik je hodnocen jako dostatečný a relevantní k dalším částem hodnocených strategií.

12.6. Postup vyhodnocení vlivů návrhové části Dopravních sektorových strategií, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 na veřejné zdraví

V následujícím textu je popsán postup vyhodnocení projektů dopravních sektorových strategií na veřejné zdraví, a to individuálně na úrovni jednotlivých projektů a souhrnně na úrovni projektových a multimodálních klastrů a projektových balíčků. Pro vyhodnocení dlouhodobých vlivů 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: Z hlediska časového působení jsou rozlišeny vlivy dlouhodobé, střednědobé a krátkodobé.

+2 potenciální významný pozitivní vliv

Realizace projektu významně pozitivně ovlivní příslušné determinanty vlivů na zdraví.

Hodnocení bylo uplatněno u jednotlivých determinant v následujících případech: u projektů silniční dopravy pro determinanty Kvalita ovzduší, Hluková zátěž a Dopravní nehody v případech nejvýznamnějších staveb s potenciálem převedení značných objemů dopravy mimo soustředěnou zástavbu velkých sídel (nebo většího počtu menších sídel), pro Socioekonomické faktory pak kromě uvedených případů též u projektů významně zlepšující dopravní obslužnost velkých měst, pro železniční dopravu pak pouze pro determinantu Socioekonomické faktory v případě projektů rychlých spojení. U projektů vodní dopravy nebylo toto hodnocení uplatněno. Podrobněji viz kap. 12.7.2. Hodnocení +2 je dále uplatněno u syntetického hodnocení vlivů na veřejné zdraví v těch případech, kde tomu odpovídá hodnocení jednotlivých determinant.

+1 potenciální mírný pozitivní vliv

Realizací projektu 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 projektu 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 projektu bude pravděpodobně spojena s potenciálně významným negativním vlivem na příslušné determinanty vlivů na zdraví. Jako významný negativní vliv je označen takový

vliv, který by byl bez opatření ke zmírnění vlivu již hodnocen z pohledu zpracovatele jako vliv nepřijatelný. Identifikace vlivu však automaticky neznamená, že k nepřijatelnému ovlivnění vždy dojde. Záleží na konkrétním technickém provedení, které u koncepčních materiálů není známé. Navržený záměr (projekt) může zůstat součástí řešení posuzované strategie pouze za podmínky současného návrhu opatření pro předcházení, vyloučení, snížení a kompenzaci negativních vlivů. Podrobněji viz kap. 12.7.2.

-x, +x, případně +x,-x ambivalentní vliv

Byly identifikován jak pozitivní, tak i negativní vlivy, přičemž jejich míra odpovídá stupnici uvedené výše. Z praktických důvodů jsou umožněny obě varianty pořadí hodnot.

Kromě výše uvedené stupnice jsou používány i „mezistupně“, vyjadřující vliv na pomezí dvou hodnocení. Například +1/+2 znamená „+1 až +2“. Z praktických důvodů jsou i zde umožněny obě varianty pořadí hodnot (např. 0/-1 i -1/0).

? nehodnotitelný vliv

Projekt (či spíše soubor projektů) nelze na základě dostupných dat vyhodnotit. Jedná se výhradně o obecně zmíněné projekty, nerealizované do roku 2030 (typicky „I/4 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030“), bez konkrétní specifikace.

Pro stanovení syntézy vlivu na veřejné zdraví a obyvatelstvo byl použit sumarizační postup, tzn. ne hodnocení za jednotlivé determinanty, který je dále vysvětlen.

- nelze průměrovat pozitivní a negativní vlivy, protože průměr +1 a -1 by byl 0, tzn. zanedbatelný vliv, zatímco správně je -1, +1. Takže "kladná" a "záporná" strana byla hodnocena zvlášť.
- nulové položky vstupovaly do obou stran. Aby nedošlo k jejich dvojitému započtení, bylo každé číslo počítáno 2x, ale nula vždy 1x na kladné a 1x na záporné straně.
- přechodové stavy byly převedeny na čísla: 0/+1 = 0,5, +1/+2 = +1,5 atd
- obě strany se zprůměrovaly a přes intervaly předvedly zpět na kódy; např. interval 0,25-0,75 odpovídá střední hodnotě 0,5 a tedy 0/+1
- pokud na jedné straně ambivalentního hodnocení vyšla nula, neuvádí se, pokud na obou, je výsledek 0. Tzn. "0, +1" je ve výsledku jen "+1", "0,0" je ve výsledku jen "0".

Příklad: mám 5 projektů s hodnocením 0; 0; +1; -1,+2; -2/-1

- kladná strana 0; 0; +1; +1; +2; +2... průměr = 1, tzn. +1,

- záporná strana 0; 0; -1; -1; -1,5; -1,5... průměr -0,83, což je v intervalu <-1.25; -0,75> a tedy -1

- výsledek: -1, +1

Vlivy jsou dále rozlišeny na přímé (P) a nepřímé (N). Nepřímým vlivem je vliv vyvolaný zprostředkovaně např. v důsledku přesunu dopravní zátěže. Rozlišení je uvedeno v závorce za příslušnou klasifikací vlivu. Typicky např. „ambivalentní vliv, zahrnující jak pozitivní efekt významného odvedení dopravní zátěže ze soustředěné zástavby velkého sídla, tak i negativní ovlivnění determinanty působením vlastního provozu komunikace“ má výslednou formuli „+2(N), -1(P)“. Rovněž všechny vlivy na socioekonomické faktory z principu jsou hodnoceny jako nepřímé. Pro syntetické vlivy je hodnocení uvedeno až za číselnou klasifikací (tzn. např. „+1/-1 (N, P)“ a to z toho důvodu, že hodnocení sumarizuje více dílčích vlivů, které mohou být přímé i nepřímé, takže výsledná formule by byla jinak velmi nepřehledná.

Územní měřítko vlivů je pak vyjádřeno následující stupnicí:

- IS – in situ, místně specifický, působící pouze v místě realizovaného projektu. V závislosti na prostorovém rozsahu projektu mohou tyto vlivy zasahovat libovolný počet obcí, avšak pouze v prostoru realizace daného projektu (bez vlivů na okolí). Např. u bezpečnostních úprav železniční trati se vliv projeví na území všech obcí, kterými trať prochází, avšak pouze v prostoru dané trati.
- L – lokální vlivy, působící na okolní území, avšak v malém prostorovém měřítku. Typicky se jedná o správní území jedné obce či města, případně s mírným lokálním přesahem do obcí sousedních.
- R – regionální vlivy – projekty nadmístního významu, působící v širším prostorovém měřítku, tzn. na území dvou či více obcí či měst,

Nebyly identifikovány projekty s národním či mezinárodním vlivem.

Vlastní vyhodnocení je provedeno postupem „bottom-up“:

- Nejprve byly identifikovány vlivy jednotlivých projektů na pět stanovených determinantů vlivů dopravních sektorových strategií, tj. Kvalita ovzduší, Hluková zátěž, Dopravní nehodovost, Socioekonomické faktory a Pohoda bydlení. Tyto vlivy jsou pro každý projekt stanoveny v Příloze č. 2 (2.1 silniční doprava, 2.2. železniční doprava, 2.3 vodní doprava) v příslušných sloupcích tabulky.
- Souhrnně je pak vliv z hlediska všech pěti, determinantů vyjádřen v položce „Syntéza – Vlivy na veřejné zdraví a obyvatelstvo“. Jedná se o syntézu hodnocení s přihlédnutím k významu jednotlivých faktorů z hlediska výsledného vlivu na obyvatele a veřejné zdraví.
- Ve sloupci „komentář“ je pak uvedeno vysvětlení hodnocení, souhrnný komentář k použité klasifikaci je uveden v kapitole 12.7.3. V případě projektu se záporným hodnocením (potenciální mírné či významné negativní vlivy) jsou pak uvedeny též požadavky z hlediska ochrany veřejného zdraví.
- Navazující krok představuje vyhodnocení na úrovni projektových a multimodálních klastrů a projektových balíčků (tabulka 19). Vyhodnocení je provedeno dvoustupňově metodou bottom-up, tzn. nejprve z výsledků hodnocení projektů odvozeno hodnocení projektových klastrů a následně je z výsledků hodnocení projektových klastrů odvozeno hodnocení multimodálních klastrů. Hodnocení projektových balíčků je obdobné, avšak jednostupňové. Hodnocení projektových klastrů a projektových balíčků je tedy založeno na výsledné

klasifikaci jednotlivých projektů (nejsou již ovšem uvažovány vlivy na jednotlivé determinanty, nýbrž výhradně souhrnné vlivy na obyvatele a veřejné zdraví), hodnocení multimodálních klastrů je analogicky odvozeno z výsledné klasifikace projektových klastrů. Vyhodnocení je opět provedeno pomocí semikvantitativní stupnice. Pro projektové klastry a projektové balíčky je dále uvedeno zastoupení klasifikace projektů, z nichž se klaster či balíček skládá tak, aby bylo zřejmé, z čeho byla příslušná klasifikace odvozena. Pro multimodální klaster je tato skladba zřetelná přímo z tabulky 19 (pro každý multimodální klaster jsou přímo v tabulce vyjmenovány projektové klastry včetně jejich ohodnocení).

- V závěru (kap. 12.8) je pak uvedeno shrnutí vlivů a je konstatováno, zda a za jakých podmínek jsou navržené dopravní sektorové strategie přijatelné z hlediska ochrany veřejného zdraví.

Krátkodobé vlivy jsou reprezentovány vesměs vlivy stavební činnosti a budou spojeny se všemi projekty, které spočívají v umístění stavby. Z hlediska územního měřítka se bude jednat o vlivy lokální, které se budou týkat bezprostředního okolí příslušné stavby, případně okolí přístupových tras. Jedná se o vlivy přímé, negativní.

Vlivy se budou dotýkat determinant Kvalita ovzduší, Hluková zátěž a Pohoda bydlení a dle povahy stavby jsou klasifikovány jako velmi mírně až mírně negativní (0/-1 až -1). Jejich působení je řešitelné pomocí obvyklých opatření. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem nejsou již krátkodobé vlivy dále hodnoceny (resp. hodnocení je uvedeno v předchozích větách) a jsou uvedena již přímo opatření, směřující k minimalizaci těchto vlivů (kap. 12.7.4).

Na úrovni projektových a multimodálních klastrů a projektových balíčků je hodnocení krátkodobých vlivů z principu bezpředmětné (týká se vždy konkrétní stavby, tzn. projektu).

Střednědobé vlivy se z principu vyskytovat mohou, na úrovni strategie jsou však prakticky nehodnotitelné, neboť vyplývají z etapizace jednotlivých projektů, která v současnosti není přesně stanovena a obvykle se vyvíjí v závislosti na průběhu jejich projektové přípravy. Typicky mohou být spojeny zejména s významnými silničními stavbami, kdy dokončení určité stavby vyvolá přesměrování dopravního proudu v rámci stávajících komunikací až do doby, než je dokončena navazující část, tvořící s předchozí stavbou ucelený dopravní tah. Jedná se o vlivy nepřímé, negativní. V rámci principu předběžné opatrnosti lze tyto vlivy vztáhnout ke všem projektům silničních staveb (příloha 2, tabulka 2.1.) s územním měřítkem vlivu R (regionální), a to přinejmenším na úrovni požadavku na prověření jejich neexistence.

Vlivy se budou dotýkat determinant Kvalita ovzduší, Hluková zátěž, Dopravní nehodovost a Pohoda bydlení. Míru vlivů – pokud se budou vyskytovat – lze klasifikovat jako mírně negativní (-1). Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem nejsou již střednědobé vlivy dále hodnoceny (resp. hodnocení je uvedeno v předchozích větách) s tím, že opatření k minimalizaci těchto vlivů jsou adekvátně obsažena v příslušné kapitole (kap. 12.7.4) – jedná se zejména o požadavek na vypracování dopravního modelu území se zohledněním navazujících silničních staveb a změn v dopravní zátěži na stávající komunikační síti a uplatnění z toho vyplývajících opatření k minimalizaci imisních, akustických a dopravně-bezpečnostních dopadů.

Na úrovni projektových a multimodálních klastrů a projektových balíčků se střednědobé vlivy nepředpokládají – jejich vznik je spojen právě se situací, kdy je z daného (převážně projektového) klastru realizována pouze část (určitý projekt), po dokončení celého dopravního tahu (projektového klastru) vliv zaniká.

12.7. Vyhodnocení vlivů návrhové části Dopravních sektorových strategií, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050, na veřejné zdraví

12.7.1. Vyhodnocení cíle Dopravních strategií na veřejné zdraví a jeho determinanty

Hlavním cílem dopravních strategií 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 projektech strategie, která zahrnuje značný počet projektů výslovně zaměřených na zvýšení bezpečnosti dopravy.

12.7.2. Vyhodnocení návrhové části Dopravních sektorových strategií, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 na veřejné zdraví na úrovni projektových a multimodálních klastrů a projektových balíčků

Následující tabulka uvádí vyhodnocení návrhové části strategie na úrovni projektových a multimodálních klastrů a projektových balíčků. Jak je uvedeno výše, hodnocení je provedeno metodou „bottom-up“ a vychází tudíž z výsledků hodnocení jednotlivých projektů, kterými jsou tyto klastry a balíčky naplňovány (viz násl. Kap. a Příloha č. 2). Uvedeny jsou jen klastry a projektové balíčky, které mají v návrhové části Dopravních sektorových strategií, 3. fáze uveden alespoň jeden projekt.

Tabulka 20 Hodnocení projektových a multimodálních klastrů a projektových balíčků.

Ozn.	Multimodální klaster	Hodnocení	Ozn.	Projektový klaster	Hodnocení	Zastoupení projektů
1000	Multimodální klaster uzel Praha	-1, +1	101Z	Zkapacitnění a modernizace železničního uzlu Praha	-1/0, +1	Projektový klaster obsahuje 6 projektů se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „0/+1“, 2 projekty s hodnocením „+1/+2“, 6 projektů s hodnocením „-1, +1“, 1 projekt s hodnocením „-1, +2“.
			102Z	KŽ Praha Masarykovo nádraží – Letiště Václava Havla	-1, +1	Projektový klaster obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 2 projekty s hodnocením „+1“, 1 projekt s hodnocením „+1/+2“, 4 projektů s hodnocením „-1, +1“.
			104S	Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520)	-1, +1/+2	Projektový klaster obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 2 projekty s hodnocením „+1“, 4 projektů s hodnocením „-1, +2“.
2000	Multimodální klaster Státní hranice SRN – Ústí nad Labem – Praha / Kolín	-1/0, +1	201Z	KŽ Praha – Děčín st.hr.	-1/0, 0/+1	Projektový klaster obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „0/+1“, 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
			202Z	KŽ Děčín Prostřední Žleb – Lysá n/L – Kolín	-1, +1	Projektový klaster obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 7 projektů s hodnocením „-1, +1“.
			203Z	VRT Praha – odb. Nová Ves	-1, +1/+2	Projektový klaster obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +2“.
			205Z	VRT Ústí n/L – st.hr.	-1, +1/+2	Projektový klaster obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +2“.
			206Z	VRT Lovosice – Ústí n/L st. hr.	-1, +1/+2	Projektový klaster obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +2“.
			207S	D8 Praha – Petrovice st.hr.	0/+1	Projektový klaster obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „+1“.
			208V	Labsko-vltavská vodní cesta	0	Projektový klaster obsahuje 43 projekty se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „0/-1“, 1 projekt s hodnocením „0/+1“, 1 projekt s hodnocením „+1“.

Ozn.	Multimodální klastř	Hodnocení	Ozn.	Projektový klastř	Hodnocení	Zastoupení projektů
3000	Multimodální klastř Praha – Brno	-1/0, +1	301Z	KŽ Praha – Česká Třebová – Brno	-1/0, 0/+1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem, 3 projekty s hodnocením „0/+1“, 4 projektů s hodnocením „-1, +1“.
			302Z	KŽ Libice n/C / Velký Osek – Choceň – Ústí n/O	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 4 projektů s hodnocením „-1, +1“.
			304Z	KŽ Kolín – Havlíčkův Brod – Brno	-1/0, 0/+1	Projektový klastř obsahuje 3 projekty se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „0/+1“, 8 projektů s hodnocením „-1, +1“.
			305Z	VRT Praha – Poříčany	-1, +1/+2	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +2“.
			306Z	VRT Poříčany – Brno	-1, +1/+2	Projektový klastř obsahuje 3 projekty s hodnocením „-1, +2“.
			308S	D43 / I/43 I/73 Moravská Třebová – Brno; Skalice n/S – Lačnov	-1/0, 0/+1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem, 7 projektů s hodnocením „0/+1“, 2 projekty s hodnocením „-1, +1“, 2 projekty s hodnocením „-1, +1/+2“, 1 projekt nerealizovaný do roku 2030.
4000	Multimodální klastř Brno – Břeclav st.hr. Slovensko / Rakousko	-1, +1	401Z	KŽ Brno – Břeclav – Lanžhot st.hr.	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty s hodnocením „-1, +1“.
			402Z	VRT Brno – Rakvice	-1, +1/+2	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +2“.
			403S	D2 Brno – Břeclav st.hr.	+1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „+1“.
			501Z	KŽ Česká Kubice st.hr. – Plzeň – Praha	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem, 7 projektů s hodnocením „-1, +1“.
			502Z	Berounský tunel	-1, +1/+2	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1“, 1 projekt s hodnocením „-1, +2“.
			503S	D5 Rozvadov st.hr. – Praha	+1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „+1“.

Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

Ozn.	Multimodální klastř	Hodnocení	Ozn.	Projektový klastř	Hodnocení	Zastoupení projektů
			504S	I/20, I/29, I/19, I/34 Plzeň – Písek – Tábor – Pelhřimov – Humpolec – Havlíčkův Brod	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „0/+1“, 5 projektů s hodnocením „+1“, 1 projekt s hodnocením „+1/+2“, 4 projektů s hodnocením „-1, +1“, 2 projekty nerealizované do roku 2030.
6000	Multimodální klastř Praha – Ostrava (nad rámec Praha – Brno a Brno – Ostrava)	-1/0, +1	602S	D11 Praha – Opatovice n/L	+1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty s hodnocením „+1“.
			603S	D35 Opatovice n/L – Olomouc – Lipník n/B	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „0/+1“, 2 projekty s hodnocením „+1“, 4 projektů s hodnocením „+1/+2“, 1 projekt s hodnocením „-1, +1/+2“.
7000	Multimodální klastř Ostrava – st.hr. Slovensko	-1, +1	701Z	KŽ Ostrava hl.n. – Ostrava Kunčice – Havířov – Český Těšín – Mosty u J. st.hr.	-1/0, 0/+1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 2 projekty s hodnocením „0/+1“, 2 projekty s hodnocením „-1, +1“.
			703S	I/68, I/11 Třanovice – Mosty u J. st.hr.	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
			704S	D56, I/56 Ostrava – Frýdek–Místek	+1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „+1“.
			705S	I/58 Příbor – Ostrava	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
			706Z	Paskov – Ostrava Kunčice – Ostrava Svinov / Polanka n/O	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
8000	Multimodální klastř Vídeň – Přerov – Ostrava – st.hr. Polsko (nad rámec Brno – Břeclav st.hr.)	-1, +1	801Z	KŽ Břeclav st.hr. – Otrokovice – Přerov – Ostrava – Bohumín – Petrovice u K. st.hr.	-1/0, 0/+1	Projektový klastř obsahuje 4 projektů se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „+1/+2“, 3 projekty s hodnocením „-1, +1“.
			802Z	KŽ Brno – Přerov	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „0/+1“, 5 projektů s hodnocením „-1, +1“.
			803Z	VRT Brno – Přerov – Ostrava	-1, +1/+2	Projektový klastř obsahuje 2 projekty s hodnocením „-1, +2“.

Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

Ozn.	Multimodální klastř	Hodnocení	Ozn.	Projektový klastř	Hodnocení	Zastoupení projektů
			804Z	KŽ (VRT) Ostrava – Katovice	-1, +1/+2	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +2“.
			805S	D52 Mikulov st.hr. – Brno	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty s hodnocením „+1“; 1 projekt s hodnocením „-1, +1/+2“.
			806S	D1 Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín st.hr.	0/+1	Projektový klastř obsahuje 5 projektů se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „0/+1“; 4 projektů s hodnocením „+1“; 1 projekt s hodnocením „-1, +1/+2“.
			807S	D48 Běloutín – Chotěbuz st.hr.	+1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „+1“.
			808S	D55 Břeclav (D2) – Hulín	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 3 projekty s hodnocením „+1“; 5 projektů s hodnocením „-1, +1/+2“.
			809S	I/55 Břeclav (D2) – Břeclav st.hr.	-1, +1/+2	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1/+2“.
9000	Multimodální klastř (Praha) – Hradec Králové – Trutnovsko st.hr.	-1/0, +1	902Z	VRT Poříčany – Hradec Králové / (Pardubice) – st.hr. Polsko	-1, +1/+2	Projektový klastř obsahuje 2 projekty s hodnocením „-1, +2“.
			903S	D11 Opatovice n/L – Královec st.hr.	-1/0, +1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „0/+1“; 1 projekt s hodnocením „+2“; 1 projekt s hodnocením „-1, +2“.
10000	Multimodální klastř střední Morava – st.hr. Slovensko	-1, +1	1001Z	KŽ Hranice na Moravě – Horní Lideč st.hr.	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „0/+1“; 2 projekty s hodnocením „-1, +1“.
			1002S	D49 / I/49 Hulín – Horní Lideč st.hr.	-1, +1/+2	Projektový klastř obsahuje 2 projekty s hodnocením „+1/+2“; 2 projekty s hodnocením „-1, +1/+2“.

Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

Ozn.	Multimodální klastr	Hodnocení	Ozn.	Projektový klastr	Hodnocení	Zastoupení projektů
11000	Multimodální klastr Brno – Olomouc	-1, +1	1101Z	KŽ Nezamyslice – Olomouc	-1, +1	Projektový klastr obsahuje 1 projekt s hodnocením „0/+1“, 2 projekty s hodnocením „-1, +1“.
12000	Multimodální klastr Brno – Zlín	-1, +1	1201Z	KŽ Kojetín – Hulín	-1, +1	Projektový klastr obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
			1202Z	KŽ Otrokovice – Zlín	-1, +1	Projektový klastr obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
13000	Multimodální klastr Olomouc – Zlín	+1	1301S	D55 Olomouc – Přerov	+1	Projektový klastr obsahuje 2 projekty s hodnocením „+1“.
14000	Multimodální klastr Praha – České Budějovice	-1/0, +1	1401Z	KŽ Praha – Tábor – České Budějovice	-1/0, 0/+1	Projektový klastr obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
			1404S	D4 Praha – Nová Hospoda	+1	Projektový klastr obsahuje 2 projekty s hodnocením „+1“.
			1405S	D3 Praha – Tábor – České Budějovice	-1/0, +1/+2	Projektový klastr obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „+1“, 1 projekt s hodnocením „+1/+2“, 4 projektů s hodnocením „+2“, 2 projekty s hodnocením „-1, +1/+2“, 2 projekty s hodnocením „-1, +2“.
15000	Multimodální klastr České Budějovice – Dvořiště st.hr.	0/+1	1501Z	KŽ České Budějovice – Horní Dvořiště st.hr.	0/+1	Projektový klastr obsahuje 1 projekt s hodnocením „0/+1“.
16000	Multimodální klastr Praha –	0/+1	1601Z	KŽ Most – Karlovy Vary – Cheb – Cheb.st.hr.	-1/0, 0/+1	Projektový klastr obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.

Ozn.	Multimodální klastř	Hodnocení	Ozn.	Projektový klastř	Hodnocení	Zastoupení projektů
	Most – Karlovy Vary		1603S	D7 Praha – Chomutov	0/+1	Projektový klastř obsahuje 8 projektů se zanedbatelným vlivem, 4 projektů s hodnocením „+1“.
			1604S	I/28 Louny – Most	0	Projektový klastř obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem.
			1605S	D6 Praha – Karlovy Vary – Pomezí st.hr.	+1	Projektový klastř obsahuje 3 projekty se zanedbatelným vlivem, 2 projekty s hodnocením „0/+1“, 1 projekt s hodnocením „+1“, 4 projektů s hodnocením „+1/+2“, 1 projekt s hodnocením „+2“.
17000	Multimodální klastř Praha – Liberec – st.hr. Polsko / SRN	-1/0, 0/+1	1701Z	KŽ Praha – Lysá n/L – Čachovice – Mladá Boleslav – Liberec	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „0/+1“, 5 projektů s hodnocením „-1, +1“.
			1702Z	KŽ Liberec – Hrádek n/N st.hr.	0	Projektový klastř obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem.
			1704S	D10 Praha – Ohrazenice	0/+1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „0/+1“, 1 projekt s hodnocením „+1“.
21000	Multimodální klastř Plzeň – Karlovy Vary	-1/0, 0/+1	2102S	I/20 Plzeň – Karlovy Vary	-1/0, 0/+1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem, 2 projekty s hodnocením „-1, +1/+2“.
22000	Multimodální Klastř Plzeň – České Budějovice	-1, +1	2201Z	KŽ Plzeň – České Budějovice	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
			2204S	I/20 Písek – České Budějovice	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 3 projekty s hodnocením „0/+1“, 3 projekty s hodnocením „+1“, 1 projekt s hodnocením „-1, +1/+2“.
23000	Multimodální klastř České Budějovice – st. hr. Vitorazsko	-1/0, +1	2302S	I/34, I/24 České Budějovice – Třeboň – Halámky st.hr.	-1/0, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „0/+1“, 2 projekty s hodnocením „+1“, 2 projekty s hodnocením „+1/+2“, 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.

Ozn.	Multimodální klastř	Hodnocení	Ozn.	Projektový klastř	Hodnocení	Zastoupení projektů
24000	Multimodální klastř Plzeň – Most	+1	2401Z	KŽ Plzeň – Žatec – Chomutov	+1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „+1“.
			2402S	I/27 Plzeň – Most	+1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 6 projektů s hodnocením „+1“, 1 projekt s hodnocením „-1, +1“, 2 projekty s hodnocením „-1, +1/+2“, 2 projekty nerealizované do roku 2030.
25000	Multimodální klastř Karlovy Vary – Ústí nad Labem	-1/0, 0/+1	2501Z	KŽ Most – Ústí n/L	0	Projektový klastř obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem.
			2502S	I/13 Karlovy Vary – Teplice; I/63 Teplice – Řehlovice	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „+1“, 1 projekt s hodnocením „-1, +1“, 1 projekt s hodnocením „-1, +1/+2“.
26000	Multimodální klastř Ústí nad Labem – Liberec	-1/0, 0/+1	2601Z	KŽ Děčín – Česká Lípa – Liberec	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „0/+1“, 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
			2602S	I/13 Žďárek – Děčín – Bílý Kostel n/N	-1/0, 0/+1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „+1“, 1 projekt s hodnocením „-1, +1/+2“, 1 projekt nerealizovaný do roku 2030.
27000	Multimodální klastř Ústí nad Labem – Mladá Boleslav	-1/0, +1	2702S	I/16 Nová Ves – Bezděčín	-1/0, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 2 projekty s hodnocením „+1“, 2 projekty s hodnocením „-1, +1“.
28000	Multimodální klastř Liberec – Mladá Boleslav	-1/0, +1	2803Z	KŽ Loukov – Turnov – Stará Paka – Jaroměř – Hradec Králové	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
			2804S	I/38 Bezděčín – Poděbrady (D11)	+1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty s hodnocením „+1“.

Ozn.	Multimodální klastr	Hodnocení	Ozn.	Projektový klastr	Hodnocení	Zastoupení projektů
	– Hradec Králové		2805S	I/35, D35 Turnov – Jičín – Hradec Králové	-1/0, +1	Projektový klastr obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „+1“, 2 projekty s hodnocením „+1/+2“, 2 projekty s hodnocením „-1, +1/+2“.
29000	Multimodální klastr České Budějovice – Jihlava	0	2901Z	KŽ Veselí nad Lužnicí – Jihlava	0	Projektový klastr obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem.
30000	Multimodální klastr Jihlava – Pardubice – Hradec Králové	-1/0, +1	3002Z	KŽ Pardubice – Hradec Králové	-1, +1	Projektový klastr obsahuje 2 projekty s hodnocením „-1, +1“.
			3003S	I/38, I/34, I/37 Jihlava – Havlíčkův Brod – Ždírec nad Doubravou – Pardubice – Hradec Králové	-1/0, +1	Projektový klastr obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „+1“, 1 projekt s hodnocením „-1, +1/+2“, 1 projekt nerealizovaný do roku 2030.
31000	Znojmsko	-1/0, 0/+1	3102S	I/38 Hatě st.hr. – Znojmo – Jihlava; Havlíčkův Brod – Poděbrady (D11)	-1/0, +1	Projektový klastr obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem, 2 projekty s hodnocením „+1“, 2 projekty s hodnocením „-1, +1“, 3 projekty s hodnocením „-1, +1/+2“, 1 projekt s hodnocením „0/-1, +1/+2“, 1 projekt nerealizovaný do roku 2030.
			2303S	I/53 Znojmo – Pohořelice	0	Projektový klastr obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem.
34000	Jesenicko	0/+1	3401Z	KŽ Zábřeh n.M. – Šumperk / Jeseník – Glucholazy st.hr.	0/+1	Projektový klastr obsahuje 2 projekty s hodnocením „0/+1“.
41000	Praha	-1, +1	4102Z	KŽ Praha Ruzyně – Kladno Ostrovec	-1, +1	Projektový klastr obsahuje 2 projekty s hodnocením „-1, +1“.
			4106S	I/61 D7 – Kladno – D6	+1/+2	Projektový klastr obsahuje 1 projekt s hodnocením „+1/+2“.
			4107S	I/9 Zdiby – Mělník	-1, +1	Projektový klastr obsahuje 1 projekt s hodnocením „0/+1“, 1 projekt s hodnocením „-1, +2“.

Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

Ozn.	Multimodální klastř	Hodnocení	Ozn.	Projektový klastř	Hodnocení	Zastoupení projektů
42000	Brno	-1, +1	4201Z	KŽ Brno – Třebíč / Ivančice	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „+1“, 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
			4203Z	KŽ Boskovická spojka	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
			4206S	I/50 Holubice – Kožušice – Starý Hrozenkov st.hr.	0/+1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „+1“, 1 projekt nerealizovaný do roku 2030.
			4207S	I/42, I/41 Brněnský okruh a navazující úseky	-1, +1/+2	Projektový klastř obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 9 projektů s hodnocením „-1, +1/+2“.
43000	Ostrava	-1, +1	4301Z	KŽ Ostrava Kunčice – Frýdek–Místek – Valašské Meziříčí	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty s hodnocením „-1, +1“.
			4302Z	KŽ Ostrava Svinov – Opava – Krnov	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
			4305S	I/11, I/57 Ostrava – Opava – Krnov	-1, +1/+2	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1“, 2 projekty s hodnocením „-1, +1/+2“.
			4306S	I/11 Ostrava – Třanovice	-1, +1/+2	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1/+2“.
44000	Plzeň	-1/0, 0/+1	4403S	I/27 Plzeň – Klatovy	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty s hodnocením „+1“, 1 projekt s hodnocením „-1, +1/+2“.
			4404S	I/26 Plzeň – Staňkov	0/+1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1“, 1 projekt s hodnocením „0/-1, 0/+1“, 1 projekt nerealizovaný do roku 2030.
45000	Liberec	-1/0, +1	4505S	I/14 Liberec – Tanvald – Desná	-1, +1/+2	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1/+2“.
			4506S	I/13 Stráž n/N – Frýdlant	+1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „+1“.

Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050
 Vyhodnocení koncepce dle přílohy č.9 k zákonu č. 100/2001 Sb.

Ozn.	Multimodální klastř	Hodnocení	Ozn.	Projektový klastř	Hodnocení	Zastoupení projektů
			4507S	I/65 Rádelský mlýn – Jablonec n/N	0	Projektový klastř obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem.
46000	Olomouc	-1, +1	4603S	I/46 Olomouc – Šternberk	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „+1“, 2 projekty s hodnocením „-1, +1/+2“.
47000	České Budějovice	+1	4702S	I/39 České Budějovice – Český Krumlov	+1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty s hodnocením „+1“.
48000	Hradec Králové	-1, +1	4802S	I/33 Jaroměř – Náchod st.hr.	-1, +1/+2	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „+1/+2“, 1 projekt s hodnocením „-1, +1/+2“.
			4803S	I/11 Hradec Králové – Vamberk; I/14 Vamberk – Solnice	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „-1, +1“, 4 projektů s hodnocením „-1, +1/+2“.
			4804Z	KŽ Týniště n/O – Častolovice – Solnice	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „+1“, 2 projekty s hodnocením „-1, +1“.
49000	Pardubice	-1, +1	4902S	I/2 obchvat Pardubic, I/36 Pardubice – Časy D35	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 2 projekty s hodnocením „+1“, 3 projekty s hodnocením „-1, +1/+2“.
51000	Jihlava	-1, +1	5101Z	KŽ Jihlava – Třebíč	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
			5102Z	KŽ Kostelec u J. – Slavonice	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „-1, +1“.
52000	Mladá Boleslav	-1, +1	5202S	I/16 Kosmonosy – Sobotka – Jičín	-1, +1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „+1“, 1 projekt s hodnocením „-1, +1/+2“.
53000	Most	+1	5305S	I/27 Most – Dubí	+1	Projektový klastř obsahuje 1 projekt s hodnocením „+1“.

Ozn.	Projektový balíček	Hodnocení	Zastoupení projektů
101000	Obchvaty a modernizace na silnicích I. třídy klasifikace E, F, G	-1/0, +1	Projektový balíček obsahuje 15 projektů se zanedbatelným vlivem, 2 projekty s hodnocením „0/+1“, 13 projekty s hodnocením „+1“, 2 projekty s hodnocením „+1/+2“, 6 projektů s hodnocením „-1, +1“, 16 projektů s hodnocením „-1, +1/+2“, 17 projektů nerealizovaných do roku 2030.
102000	Příspěvek na obnovu silnic II. a III. třídy	0	Projektový balíček obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem.
105000	Rozvoj státních terminálů nákladní dopravy a seřaďovacích nádraží	0	Projektový balíček obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem.
106000	Podpora rozvoje privátních přístavů nákladní dopravy	0	Projektový balíček obsahuje 5 projektů se zanedbatelným vlivem.
107000	Rekreační plavba – přístaviště	0	Projektový balíček obsahuje 50 projektů se zanedbatelným vlivem.
108000	Rekreační plavba – ostatní projekty	0	Projektový balíček obsahuje 7 projektů se zanedbatelným vlivem.
113000	Projekty oprav železniční infrastruktury zařazené do kategorie projektů	-1/0, 0/+1	Projektový balíček obsahuje 67 projektů se zanedbatelným vlivem, 3 projekty s hodnocením „0/+1“, 1 projekt s hodnocením „0/-1, +1“, 23 projektů s hodnocením „-1, +1“.
116000	Železniční přejezdy a jejich náhrady	0, 0/+1	Projektový balíček obsahuje 12 projekty s hodnocením „0/+1“.
117000	Staniční budovy a bezbariérové přístupy na železnici, stavby SŽ	0	Projektový balíček obsahuje 99 projektů se zanedbatelným vlivem.
118000	Vodní cesty mimo TEN-T	0	Projektový balíček obsahuje 28 projektů se zanedbatelným vlivem, 1 projekt s hodnocením „0/-1“, 1 projekt s hodnocením „0/+1“, 1 projekt s hodnocením „+1“.
119000	Modernizace nebo optimalizace ostatních konvenčních tratí	0, 0/+1	Projektový balíček obsahuje 4 projektů se zanedbatelným vlivem, 2 projekty s hodnocením „0/+1“, 12 projekty s hodnocením „-1, +1“.
120000	Zavádění ETCS a GMS-R na tratích mimo definované klastry, CDP, DOZ	0, 0/+1	Projektový balíček obsahuje 2 projekty se zanedbatelným vlivem, 5 projektů s hodnocením „0/+1“.
121000	Změna trakční soustavy, výkon TNS	0	Projektový balíček obsahuje 4 projektů se zanedbatelným vlivem.
122000	Elektrizace tratí mimo definované klastry	0, +1	Projektový balíček obsahuje 3 projekty s hodnocením „+1“.
123000	Veřejné napájecí a dobíjecí stanice pro alternativní pohony	0	Projektový balíček obsahuje 7 projektů se zanedbatelným vlivem.

Jak je patrné, celkově převažuje ambivalentní hodnocení s převahou pozitivních vlivů, případně hodnocení neutrální až pozitivní. U žádného klastru nebyly identifikovány převažující negativní vlivy. Nevyskytují se ani vlivy potenciálně významně negativní (-2). Potenciální mírně negativní vlivy (-1) či velmi mírně negativní vlivy (-1) souvisejí zejména s rizikem lokálního zhoršení kvality prostředí v blízkém okolí některých infrastrukturních staveb – jedná se zejména o silniční a železniční stavby, kde v místech přiblížení k zástavbě může dojít k nárůstu hluku, případně znečištění ovzduší, vzniku dělicích efektů apod. Převážně jsou tyto projekty (a tím i jejich promítnutí do koridorů) hodnoceny jako ambivalentní (mohou přinést zlepšení,

avšak při nevhodném provedení i zhoršení situace) s tím, že výsledný vliv záviset na realizaci konkrétních projektů

12.7.3. Hodnocení projektů Dopravních sektorových strategií, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 na veřejné zdraví a jeho determinanty

Silniční doprava

V rámci silniční dopravy byly jako projekty se zanedbatelným vlivem na jednotlivé determinanty lidského zdraví hodnoceny dopravní odpočívky, Střediska správy a údržby dálnic, rozšíření mimoúrovňových křižovatek, drobné úpravy komunikací, křižovatky a přestavby křižovatek, úpravy vedení trasy silnic mimo zástavbu a rekonstrukce silnic a mostů.

Potenciálně pozitivní vlivy na úrovni mírných (+1) až významných (+2) vlivů mají na hlukovou zátěž, kvalitu ovzduší, dopravní nehodovost a socioekonomické faktory záměry týkající se významných novostaveb dálnic, městských okruhů a silnic. Tyto projekty mají předpoklady pro odvedení dopravní zátěže a tím pádem zlepšení kvality ovzduší a dopravní bezpečnosti, a také snížení hlukové zátěže v obydlených oblastech. V případě že se tyto záměry přibližují k obytné zástavbě, může v těchto oblastech docházet ke zhoršení kvality ovzduší a nárůstu hlučnosti, a to na úrovni velmi mírně negativních (0/-1) až mírně negativních (-1) vlivů. Přesto u většiny novostaveb dálnic, rychlostních silnic a městských obchvatů výrazně převažují přínosy záměru nad negativními dopady. Potenciální vliv na socioekonomické faktory lze u těchto záměrů hodnotit na škále od mírně pozitivních vlivů (+1) po významně pozitivní vlivy (+2), a to vzhledem k tomu, že přispívají ke zlepšení dopravní obslužnosti, plynulosti dopravy, podpoře rozvoje města atd. V případě, že se novostavby silnic, dálnic a městských obchvatů přibližují k obytné zástavbě, mohou mít v nejbližší zástavbě mírně negativní (-1) vliv na socioekonomické faktory (navýšení hluku, zhoršení kvality ovzduší, snížení pohody bydlení a tím i negativní vlivy na obyvatelstvo dané lokality). Z hlediska bariérového efektu jsou tyto projekty hodnoceny na úrovni velmi mírně negativních (0/-1) a mírně negativních (-1) vlivů, neboť zpravidla rozdělují krajinu, případně obemykají sídlo.

Velmi mírně pozitivně (0/+1) z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci v území, nehodovost a socioekonomické faktory jsou hodnoceny záměry nových napojení mimoúrovňových křižovatek, které zpravidla odklání část dopravy od zastavěného území (pozitivní efekt na kvalitu ovzduší, nehodovost a hlukovou zátěž), případně vytváří nová spojení, která mají pozitivní vliv na dopravní obslužnost a plynulost.

Z hlediska akustického zatížení území jsou na úrovni mírně pozitivních vlivů (+1) hodnoceny projekty týkající se zkapacitnění stávajících komunikací, neboť tyto záměry jsou nezbytně spojeny s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů, přičemž za tímto účelem budou navržena i příslušná protihluková opatření. Projekty zkapacitnění komunikací jsou stejně jako projekty přestaveb rychlostních silnic na dálnice z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší hodnoceny jako potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1). Na jedné straně dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a na straně druhé dojde zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NO_x, PM₁₀) a zároveň snížení

(BaP, uhlovodíků a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Z hlediska dopravní nehodovosti působí záměr zkapacitnění, případně přestavby na dálnici, potenciálně velmi mírně negativně (0/-1) až velmi mírně pozitivně (0/+1). Dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Vzhledem k tomu, že zkapacitněním komunikace nebo její přestavbou na dálnici dojde ke zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpoře rozvoje města atd., jsou vlivy na socioekonomické faktory zkapacitnění komunikací hodnoceny na úrovni velmi mírně pozitivních (0/+1) a vlivy přestaveb rychlostních silnic na dálnice na úrovni mírně pozitivních vlivů (+1).

Potenciálně pozitivní vlivy na všechny determinanty hodnocení lidského zdraví – a to na škále velmi mírně (0/+1) až mírně až významně (+1/+2) pozitivních vlivů – působí záměry realizace tunelů. Tyto záměry odvádějí dopravu zpravidla z osídlených území do tunelů a tím pozitivně ovlivňují kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a dopravní nehodovost, přičemž zároveň zmírňují bariérový efekt v území. Lepší dopravní dostupnost a plynulost dopravy pak přináší pozitivní vliv na socioekonomické faktory obyvatel.

Železniční doprava

Z hlediska kvality ovzduší jsou pozitivně na úrovni mírného vlivu (+1) hodnoceny záměry s nejvýznamnějším potenciálem převzetí části výkonů automobilové dopravy, tzn. terminály veřejné hromadné dopravy a novostavby vysokorychlostních tratí či rychlých spojení. Jako záměry s velmi mírným pozitivním vlivem (0/+1) jsou hodnoceny optimalizace, modernizace a elektrifikace, případně novostavby tratí.

Z hlediska hluku jsou mírně až významně negativně (-1/-2) hodnoceny všechny rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT), kde dojde k navýšení rychlosti na trati a tím i emisí hluku. Na úrovni mírně negativního vlivu (-1) jsou pak hodnoceny novostavby železničních tratí, kde vzniká nový zdroj hluku. U modernizací, optimalizací a rekonstrukcí traťových úseků se jedná o vliv ambivalentní (-1, +1) podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti, případně intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření).

Z hlediska bezpečnosti jsou pozitivně na úrovni mírného vlivu (+1) hodnoceny záměry významných železničních tratí, které mají potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tím snížit dopravní nehodovost. Jedná se zejména o rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT). Stejně tak jsou hodnoceny terminály veřejné hromadné dopravy a aplikace dálkově ovládaných zabezpečovacích systémů, ETCS, GSM-R, případně rekonstrukce technických zabezpečovacích zařízení. Velmi mírně pozitivně (0/+1) jsou z hlediska dopravní nehodovosti hodnoceny náhrady a rekonstrukce přejezdů a revitalizace, modernizace a novostavby železničních tratí, které obsahují významné zabezpečovací prvky.

Z hlediska socioekonomických faktorů jsou významně pozitivně (+2) hodnoceny rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT), jejichž podpora vede ke zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpoře rozvoje města atd. Ze stejného důvodu jsou pak mírně pozitivně (+1) hodnoceny významnější modernizace, terminály veřejné hromadné dopravy a novostavby tratí. Pozitivní hodnocení na úrovni velmi mírných vlivů (0/+1) mají ve vazbě na socioekonomické faktory ostatní modernizace, elektrifikace, revitalizace, optimalizace, rekonstrukce a zdvoukolejnění traťových úseků.

Vzhledem k bariérovému efektu v území mají nejvýznamnější negativní vliv, a to na úrovni mírného až významného vlivu (-1/-2) rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT). Záměry modernizací, jejichž předmětem je i výstavba nové trati, jsou z hlediska bariérového efektu vyhodnoceny jako mírně negativní (-1). Velmi mírně negativně (0/-1) jsou pak hodnoceny některé modernizace, optimalizace, rekonstrukce, revitalizace a zdvoukolejnění tratí. V případě, že je v rámci modernizace trati nově navrhováno vedení trati v železničním tunelu, je tato skutečnost z hlediska bariérového efektu hodnocena velmi mírně (0/+1), případně mírně pozitivně (+1).

Vodní doprava

V oblasti vodní dopravy byly jako akce se zanedbatelným (0) vlivem na všechny determinanty zdraví obyvatel hodnoceny úpravy a modernizace plavebního značení, kotevnic stání, jeřábů, opevnění břehů a svahů, automatizace jezů, rekonstrukce stavidel a mostů a menší úpravy plavebních komor (modernizace plat a systému hrazení) a modernizace plavebních komor mimo obytnou zástavbu. Zanedbatelné vlivy mají vzhledem ke svému charakteru také novostavby sjezdů do vody, servisní centra a ochranná stání a jejich úpravy. Na úrovni zanedbatelných vlivů jsou dále hodnoceny projekty z oblasti rekreační a osobní vodní dopravy, které na jedné straně působí pozitivně tím, že nahrazují část silniční dopravy a tím nepřímo ovlivňují negativní vlivy spojené s dopravou na silnicích, na druhé straně jsou ale tyto projekty spojeny se zvýšením hlukové zátěže a produkcí emisí škodlivých látek do ovzduší. Přesto byly tyto projekty hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů silniční dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí. Zvláštní skupinu projektů pak tvoří záměry, které již byly realizovány – vzhledem k této skutečnosti jim byl v rámci hodnocení přiřazen nulový vliv s poznámkou, že daný záměr již byl realizován.

Z hlediska potenciálních negativních vlivů vodní dopravy na determinanty lidského zdraví se jako zřetelněji (v porovnání s vlivy na ostatní determinanty) projevuje především vliv na akustickou situaci v území. Z tohoto důvodu byly na úrovni mírně negativních vlivů (-1), případně velmi mírně negativních vlivů (0/-1) na hlukovou situaci vyhodnoceny záměry týkající se zlepšení plavebních podmínek a překonání nesplavných úseků, které budou spojeny s navýšením intenzit vodní dopravy (a tím i akustické zátěže) v blízkosti obytné zástavby. Mezi tyto záměry patří projekty splavnění úseků řek, zvýšení ponorů na vodních cestách a vodních dílech, nová lodní zdvihadla, zvýšení podjezdných výšek mostů, novostavby a rozsáhlé modernizace plavebních komor a stupňů a veřejné přístavy pro velká a případně nákladní plavidla. Z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší bylo v rámci hodnocení přihlédnuto k nižšímu významu vodní dopravy z hlediska objemů přepravy, a to ve srovnání s ostatními druhy

dopravy (železniční, silniční). V návaznosti na toto porovnání bylo hodnocení vlivů vodní dopravy oproti ostatní dopravě zmírněno. Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší byly projekty splavnění hodnoceny ambivalentně (0/-1, 0/+1), a to vzhledem k velmi mírně negativnímu vlivu způsobenému nárůstem intenzity vodní dopravy, a tím i emisí do ovzduší, a naopak mírně pozitivnímu vlivu způsobenému zlepšením plavebních podmínek (rychlejší průplav plavidel pozitivně ovlivní množství vypouštěných emisí). Tento ambivalentní vliv na kvalitu ovzduší je s ohledem na škálu hodnocení ostatních dopravních projektů strategie hodnocen jako zanedbatelný (0). U těchto projektů byl dále vyhodnocen velmi mírně pozitivní vliv (0/+1) na socioekonomické faktory, který je spojen s nahrazením části silniční dopravy a pozitivním vlivem na dopravní plynulost na silnicích a dostupnost sídel.

Z hlediska potenciálních pozitivních vlivů na kvalitu ovzduší, akustickou situaci a socioekonomické faktory jsou hodnoceny projekty situované mimo obytnou zástavbu přispívající k rozvoji infrastruktury pro nákladní vodní dopravu s potenciálem nahrazení části nákladní dopravy realizované po silnicích, a to na úrovni velmi mírně pozitivních vlivů (0/+1) nebo mírně pozitivních vlivů (+1). Tyto projekty budou mít vliv na snížení dopravní zátěže v území a tím i na potenciální zlepšení kvality ovzduší a pokles akustické zátěže.

12.7.4. Podmínky implementace strategií z hlediska jejich vlivů na veřejné zdraví

Vzhledem k hodnocení sektorových strategií na úrovni jednotlivých projektů jsou opatření pro implementaci strategií stanovena přímo ke konkrétním projektům. V oblasti silniční dopravy byly požadavky z hlediska ochrany veřejného zdraví stanoveny u 177 z celkového počtu 290 projektů. Ze skupiny projektů železniční dopravy byla opatření na ochranu veřejného zdraví stanovena celkem u 145 záměrů z celkového počtu 417 projektů. U projektů vodní dopravy byly stanoveny podmínky realizace z hlediska ochrany veřejného zdraví u 14 z celkového počtu 148 projektů. Navržená opatření jsou převzata do návrhu koncepce.

Podmínky implementace Strategie z hlediska dlouhodobých a střednědobých vlivů jednotlivých projektů na veřejné zdraví jsou shrnuty v následujícím přehledu:

Silniční doprava

- Optimalizovat trasy a technické řešení komunikací v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.
- Pro projekty nových silnic a dálnic vypracovat dopravní model území se zohledněním navazujících silničních staveb a zejména změn v dopravní zátěži na stávající komunikační síti, identifikovat lokality s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby. Níže uvedená opatření k minimalizaci imisních, akustických a dopravně-bezpečnostních dopadů realizovat na základě těchto modelů, tzn. se zohledněním změn v intenzitách dopravy na komunikační síti území.
- Imisní příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit rozptylovou studií. V případě překročení imisních limitů v území navrhnout a realizovat opatření vedoucí ke snížení a ke kompenzaci jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry).

- Akustické příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit akustickou studií. V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené chráněné zástavby.
- Do akustických a rozptylových studií zahrnout analýzu kumulativních, případně synergických vlivů na lidské zdraví se všemi adekvátními zdroji hluku a emisí působícími v dotčeném území. Výsledky zohlednit při návrhu opatření ke splnění hlukových a imisních limitů.
- Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu vlivem vyvolané dopravy novou zástavbu nepovolit.
- V lokalitách s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby realizovat dopravně-bezpečnostní opatření. Omezit tranzit zvýšeného objemu dopravy navázaného na nové a modernizované stavby skrz obytné území.
- Po vybudování nových komunikací mimo zástavbu zamezit průjezdům těžké nákladní dopravy po stávajících komunikacích nižších tříd a případnému vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků.
- Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.
- Tělesa komunikací pohledově oddělit od zástavby (ozelenění, vegetační pásy, zatunelování).
- Minimalizovat dopady na změny využití krajiny.

Železniční doprava

- Optimalizovat trasy s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.
- Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.
- Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.

Vodní doprava

- Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.
- V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.

Podmínky implementace Strategie z hlediska krátkodobých vlivů projektů, které zahrnují umístění staveb, na veřejné zdraví jsou následující:

- Minimalizovat vlivy stavební činnosti na obytnou zástavbu v okolí staveb (zejména hluk, prašnost).
- Pro dopravní obsluhu staveb v maximální míře využívat trasy vedené mimo soustředěnou obytnou zástavbu.

Pro krátkodobé vlivy na úrovni projektových a multimodálních klastrů a projektových balíčků nejsou specifická opatření stanovena, dostačující je zajištění opatření na úrovni projektů.

12.8. Souhrnné vyhodnocení Dopravních sektorových strategií, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050

Celkově je možné realizaci dopravních sektorových strategií hodnotit z hlediska dlouhodobých vlivů na veřejné zdraví jako neutrální až ambivalentní s převahou pozitivních vlivů.

Hlavní cíl strategie (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 a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů) je z pohledu ochrany veřejného zdraví hodnocen mírně pozitivně. Dílčí připomínkou je chybějící akcent na bezpečnost dopravy, nejedná se však o zásadní výhradu, neboť důraz na tento aspekt je dostatečně obsažen v jednotlivých projektech strategie.

Řada projektů má potenciál významných přínosů k ochraně zdraví obyvatel (např. obchvaty obcí a měst a realizace některých úseků rychlostních silnic a dálnic). U významných projektů rozvoje veřejné hromadné dopravy, železniční dopravy a též u nejvýznamnějších projektů vodní dopravy k pozitivnímu hodnocení přispívá potenciál nahrazení části automobilové dopravy, s čímž je spojen předpokládaný pokles emisí do ovzduší a hlukové zátěže ze silniční dopravy. Pozitivně jsou hodnoceny též projekty zaměřené na zvýšení bezpečnosti dopravy. Naprostá většina projektů ze všech hodnocených oblastí dopravy pak má pozitivní vlivy na socioekonomické faktory, a to v návaznosti na zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podporu rozvoje města atd.

Negativní vlivy – pokud se vyskytnou – jsou hodnoceny vesměs jako mírné vlivy a týkají se zejména hluku, znečištění ovzduší a pohody bydlení (ojediněle i bezpečnosti provozu). Ve většině případů se jedná o projekty, které jsou hodnoceny ambivalentně (tzn. mají přínosy pro zdraví, ale i určitá rizika) s tím, že negativní dopady je nutno minimalizovat vhodnou implementací příslušných opatření a pomocí standardních hodnotících a schvalovacích procesů. V případě hluku se jedná zejména o nové silniční komunikace a železniční tratě (přičemž míra vlivu roste s významem komunikace či trati a jejím přiblížením k obytné zástavbě), určité vlivy se však mohou vyskytovat i u jiných typů staveb. Tyto vlivy je nutno minimalizovat pomocí příslušných opatření, přičemž základní podmínkou je splnění hlukových limitů u dotčené chráněné zástavby. Vliv znečištění ovzduší se týká výhradně silničních staveb, v místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel je nutno realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry). Vlivy na pohodu bydlení jsou spojeny zejména s bariérovým efektem řady liniových staveb a jejich obtěžujícím účinkem, pro jejich minimalizaci je nutno zajistit zachování či náhradu místních spojení a minimalizovat obtěžující účinek nové stavby jejím optickým oddělením. Základním krokem ke snížení všech uvedených negativních vlivů je pak optimalizace polohy či trasy projektu vůči obytné zástavbě.

Při sdružení projektů do projektových a multimodálních klastrů, resp. do projektových balíčků pak celkově převažuje ambivalentní hodnocení s převahou pozitivních vlivů, případně hodnocení neutrální až pozitivní. U žádného klustru nebyly identifikovány převažující negativní vlivy, ani vlivy potenciálně významně negativní. Potenciální mírně či velmi mírně negativní

vlivy souvisejí zejména s rizikem lokálního zhoršení kvality prostředí v blízkém okolí některých infrastrukturních staveb, které jsou v daném klastru zastoupeny. Tyto vlivy je nutno řešit na úrovni konkrétních projektů, jak je uvedeno výše.

12.9. Stanovení indikátorů pro monitoring dopadů realizace koncepce na veřejné zdraví

Pro sledování dopadů dopravních sektorových strategií na veřejné zdraví jsou využitelné následující indikátory:

- rozsah území s překročením imisních limitů znečišťujících látek
- počet obyvatel v území s překročením mezních hlukových hodnot (dle výsledků strategického hlukového mapování)
- počet dopravních nehod
- míra zaměstnanosti a podíl zaměstnaných podle sektorů
- medián mezd v ČR

Navržený monitoring byl konzultován s předkladatelem koncepce a bude předkladatelem realizován.

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 – některá data jsou aktualizována každoročně, některá po delším období. 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 době provedení monitoringu nebudou níže uvedená zdrojová data již zveřejňována. V takovéto situaci je možné obrátit se na příslušnou instituci o poskytnutí dat.

Tabulka 21 Indikátory pro monitoring dopadů koncepce – zdroje dat

Determinanta	Indikátor	Zdroj dat	Odkaz
Kvalita ovzduší	rozsah území s překročením imisních limitů znečišťujících látek	ČHMÚ: Ovzduší – pětileté průměrné koncentrace po čtvercích 1 x 1 km	http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html
Hluková zátěž	počet obyvatel v území překročením mezních hlukových hodnot	Cenia: Hluková zátěž obyvatelstva	https://www.envirometr.cz/data/hlukovazatez-obyvatelstva-ze-silnicni-dopravy https://www.envirometr.cz/data/hlukovazatez-obyvatelstva-ze-zeleznicni-dopravy
Dopravní nehodovost	počet dopravních nehod	Policie ČR: Statistika nehodovosti	https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx
Socioekonomické faktory	míra zaměstnanosti a podíl zaměstnaných podle sektorů	ČSÚ: Veřejná databáze – statistiky	https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky
Socioekonomické faktory	medián mezd v ČR	ČSÚ: Zaměstnanost a nezaměstnanost podle výsledků VŠPS – roční průměry	https://www.czso.cz/csu/czso/katalog-produktu?filtr=true&skupiny=25

13. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

Předmětem vyhodnocení je Dopravní sektorová strategie 3. fáze pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050. Hodnocení DSS 3. fáze 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 DSS 3. fáze a její vztah k jiným koncepcím.

V kapitole 2 vyhodnocení je popsán současný stav životního prostředí v České republice, na níž se DSS 3. fáze 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.

V kapitole 6, která je klíčovou kapitolou hodnocení, je vyhodnocen vliv všech projektů a multimodálních klastrů 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.

Každý projekt je komentován 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 všechny knihy DSS 3. fáze.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že projekty nejsou v rozporu s požadavky na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. V případě projektů, které mohou mít potenciálně mírné negativní vlivy na životní prostředí, jsou uvedena doporučení ke zmírnění dopadů, a to jak v kapitole 6, tak i v kapitole 10 tohoto vyhodnocení.

Potenciálně pozitivní vlivy na úrovni mírných až významných vlivů mají na hlukovou zátěž, kvalitu ovzduší, dopravní nehodovost a socioekonomické faktory záměry týkající se významných novostaveb dálnic, městských okruhů a silnic. Z hlediska kvality ovzduší a vlivů na klima jsou pozitivně na úrovni mírného vlivu hodnoceny záměry s nejvýznamnějším potenciálem převzetí části výkonů automobilové dopravy, tzn. terminály veřejné hromadné dopravy a novostavby vysokorychlostních tratí či rychlých spojení.

Vlivy projektů 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.

Podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny byl samostatně vyhodnocen rovněž vliv DSS 3. fáze na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000, též „naturové hodnocení“ (Příloha č. 1 vyhodnocení). V rámci tohoto hodnocení bylo konstatováno, že Posuzovaná koncepce má významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000.

Významný negativní vliv byl identifikován u následujícího projektu:

- RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava-Svinov

V rámci zpracování vyhodnocení SEA a "naturového" hodnocení byly prověřovány ve spolupráci s pořizovatelem koncepce varianty předkládaného návrhu koncepce, neboť u několika z dílčích záměrů, zahrnutých v DSS3 byl vyhodnocen významně negativní vliv na předměty ochrany lokalita soustavy Natura 2000. V rámci prověření byl vyloučen záměr "Plavební stupeň Děčín", neboť u tohoto záměru byl již vyhodnocen významný negativní vliv v Koncepci vodní dopravy, pro který byl současně prokázán veřejný zájem, nicméně do dnešní

doby nebyla stanovena kompenzační opatření, bez kterých v souladu s ust. § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nelze koncepci schválit. U dalšího dílčího záměru RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov byly předkladatelem prověřovány jiné varianty, avšak vzhledem k morfologii terénu, technickým požadavkům budoucích staveb a potřebě zachování spoje mezi konkrétními destinacemi nelze jinou variantu v případě předkládané DSS3 předložit. Po předběžných konzultacích s AOPK RP SCHKO Poodří je dotčený předmět ochrany čolek velký (*Triturus cristatus*) možno kompenzovat, v rámci DSS3 je tedy předkládána varianta s nejmenším možným vlivem.

V případě projektů I/55 Břeclav, obchvat a Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov již byla navržena a v prvním případě i realizována kompenzační opatření.

Kompenzační opatření byla hodnocena pouze na obecné úrovni, a to pro předměty ochrany v evropsky významných lokalitách, kde byl v rámci posouzení koncepce konstatován až významně negativní vliv.

Jako kompenzační opatření pro zábory stanovišť lze navrhnout doplnění příslušného předmětu ochrany v jiných EVL ve stejném biogeografickém regionu či rozšíření hranic EVL o území, kde se předmětné stanoviště vyskytují. Vytvoření uvedených stanovišť cíleným managementem je z tohoto pohledu v reálném čase neuskutečnitelné.

Pro záměr „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov“ byla na úrovni posuzování záměru rámcově projednána a odsouhlasena s AOPK ČR, regionálním pracovištěm Správy CHKO Poodří kompenzační opatření.

S ohledem na zábory stanoviště 91F0 bylo navrženo odstranění odvodňovacího zařízení (meliorace) a provedení lesních výsadeb s odpovídajícím druhovým složením. V rámci náhrady mikrostanovišť by měly být umístěny části pokácených kmenů v území a vyhloubeny drobné tůně. Kompenzační opatření zaměřené na čolka velkého zahrnují vybudování nádrží a revitalizace částí stávajících rybníků (Hykel, 04/2023).

Obdobná opatření zahrnující hloubení tůní již byla stanovena na úrovni koncepce ZÚR Moravskoslezského kraje (aktualizace č. 4) byl konstatován mírný negativní vliv na stanoviv rámci záměru „Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov“.

Je třeba konstatovat, že není zcela vyloučeno, že při zpracování konkrétních záměrů, které z koncepce vycházejí, a při jejich zpřesnění, vznikne potřeba dalších kompenzačních opatření.

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 DSS 3. fáze. Tato opatření byla zapracována po projednání s předkladatelem do návrhu 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. Koncepce nemá vlastní investiční nástroje ani finanční plán. 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 realizaci dopravních sektorových strategií hodnotit z hlediska vlivů na veřejné zdraví jako neutrální až ambivalentní s převahou pozitivních vlivů.

Řada projektů má potenciál významných přínosů k ochraně zdraví obyvatel (např. obchvaty obcí a měst a realizace některých úseků rychlostních silnic a dálnic). U významných projektů rozvoje veřejné hromadné dopravy, železniční dopravy a též u nejvýznamnějších projektů vodní dopravy k pozitivnímu hodnocení přispívá potenciál nahrazení části automobilové dopravy, s čímž je spojen předpokládaný pokles emisí do ovzduší a hlukové zátěže ze silniční dopravy. Pozitivně jsou hodnoceny též projekty zaměřené na zvýšení bezpečnosti dopravy. Naprostá většina projektů ze všech hodnocených oblastí dopravy pak má pozitivní vlivy na socioekonomické faktory, a to v návaznosti na zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podporu rozvoje města atd.

Negativní vlivy – pokud se vyskytují – jsou hodnoceny vesměs jako mírné vlivy a týkají se zejména hluku, znečištění ovzduší a pohody bydlení (ojediněle i bezpečnosti provozu). Ve většině případů se jedná o projekty, které jsou hodnoceny ambivalentně (tzn. mají přínosy pro zdraví, ale i určitá rizika) s tím, že negativní dopady je nutno minimalizovat vhodnou implementací příslušných opatření a pomocí standardních hodnotících a schvalovacích procesů. V případě hluku se jedná zejména o nové silniční komunikace a železniční tratě (přičemž míra vlivu roste s významem komunikace či trati a jejím přiblížením k obytné zástavbě), určité vlivy se však mohou vyskytovat i u jiných typů staveb. Tyto vlivy je nutno minimalizovat pomocí příslušných opatření, přičemž základní podmínkou je splnění hlukových limitů u dotčené chráněné zástavby. Vliv znečištění ovzduší se týká výhradně silničních staveb, v místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel je nutno realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry). Vlivy na pohodu bydlení jsou spojeny zejména s bariérovým efektem řady liniových staveb a jejich obtěžujícím účinkem, pro jejich minimalizaci je nutno zajistit zachování či náhradu místních spojení a minimalizovat obtěžující účinek nové stavby jejím optickým oddělením. Základním krokem ke snížení všech uvedených negativních vlivů je pak optimalizace polohy či trasy projektu vůči obytné zástavbě.

Kapitola 13 představuje toto netechnické shrnutí obsahu vyhodnocení.

Kapitola 14 vyhodnocení obsahuje vypořádání vyjádření obdržených ke koncepci.

Kapitola 15 vyhodnocení obsahuje závěry a doporučení včetně návrhu souhlasného stanoviska a podmínek, které jsou zaměřeny na eliminaci a snížení vlivů na DSS 3. fáze životní prostředí.

14. Souhrnné vypořádání požadavků stanovených závěrem zjišťovacího řízení a vyjádření obdržených 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 obdržená k Oznámení ve smyslu § 10c, odstavec 3 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Vypořádání připomínek 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 sektorové strategie 3. fáze pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050 na životní prostředí a veřejné zdraví lze konstatovat, že byly identifikovány významné negativní vlivy této koncepce na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000. Významný negativní vliv byl identifikován u následujícího projektu:

- RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava-Svinov

Na základě dohody s Ministerstvem dopravy došlo k vyloučení projektu Plavební stupeň Děčín z posuzované koncepce.

V případě projektů I/55 Břeclav, obchvat a Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov již byla navržena a v prvním případě i realizována kompenzační opatření.

Pro ostatní hodnocené determinanty nebyly identifikovány významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. To se týká jak celkového vyhodnocení koncepce, tak i vyhodnocení jednotlivých projektů a klastrů. 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 sektorové strategie 3. fáze pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“

bude mít významně negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

Současně bylo v rámci samostatného posouzení vlivů na lokality soustavy Natura 2000, konstatováno, že:

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

Významný negativní vliv byl identifikován u následujícího projektu:

- RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava-Svinov

Na základě dohody s Ministerstvem dopravy došlo k vyloučení projektu Plavební stupeň Děčín z posuzované koncepce.

V rámci zpracování vyhodnocení SEA a "naturového" hodnocení byly prověřovány ve spolupráci s pořizovatelem koncepce varianty předkládaného návrhu koncepce, neboť u několika z dílčích záměrů, zahrnutých v DSS3 byl vyhodnocen významně negativní vliv na předměty ochrany lokalita soustavy Natura 2000. V rámci prověření byl vyloučen záměr "Plavební stupeň Děčín", neboť u tohoto záměru byl již vyhodnocen významný negativní vliv v Koncepci vodní dopravy, pro který byl současně prokázán veřejný zájem, nicméně do dnešní

doby nebyla stanovena kompenzační opatření, bez kterých v souladu s ust. § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nelze koncepci schválit. U dalšího dílčího záměru RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov byly předkladatelem prověřovány jiné varianty, avšak vzhledem k morfologii terénu, technickým požadavkům budoucích staveb a potřebě zachování spoje mezi konkrétními destinacemi nelze jinou variantu v případě předkládané DSS3 předložit. Po předběžných konzultacích s AOPK RP SCHKO Poodří je dotčený předmět ochrany čolek velký (*Triturus cristatus*) možno kompenzovat, v rámci DSS3 je tedy předkládána varianta s nejmenším možným vlivem.

V případě projektů I/55 Břeclav, obchvat a Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov již byla navržena a v prvním případě i realizována kompenzační opatření.

Kompenzační opatření byla hodnocena pouze na obecné úrovni, a to pro předměty ochrany evropsky významných lokalitách, kde byl v rámci posouzení koncepce konstatován až významně negativní vliv.

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: 2023

Č.j.:

STANOVISKO K NÁVRHU KONCEPCE

Dopravní sektorové strategie 3. fáze pro období 2024 – 2030 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. Jan Karel

Držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví MZd, poř. Č. osvědčení 11/2019

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 2.2.2023.

Na základě vyjádření, doručených k Oznámení, byl příslušným úřadem vydán 23.3.2023 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 50 subjektů, přičemž 9 vyjádření bylo bez připomínek a 41 vyjádření obsahovalo připomínky k obsahu a rozsahu vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.

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 sektorové strategie 3. fáze pro období 2024 – 2030 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 2023 byl příslušnému úřadu předložen návrh koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze pro období 2024 – 2030 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 2023 zveřejněn podle § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Stručný popis koncepce:

Dopravní sektorové strategie 3. fáze pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050

Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050 (dále jen „DSS3“ nebo „koncepce“) představuje koncepci Ministerstva dopravy s celostátní působností, která formuluje priority a cíle v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury pro období 2024 – 2030 a v dlouhodobém horizontu do roku 2050 a představuje nástroj pro naplňování strategických investičních potřeb a řešení klíčových problémů v sektoru dopravy v ČR v rámci realizace investičních priorit politiky hospodářské, sociální a územní soudržnosti EU. Stanovuje proto cíle včetně prioritizace projektů pro zajištění udržitelnosti existující dopravní infrastruktury a rovněž definuje přístup k prioritám přípravy a následné realizace dopravní infrastruktury s ohledem na stav a hlavní problémy dopravy v ČR včetně mezinárodních závazků a přeshraničních souvislostí.

Koncepci tvoří soubor několika tzv. Knih. Jednotlivé projekty jsou pak sdružovány do tzv. multimodálních klastrů, které se skládají ze souběžných klastrů pro silniční, železniční a vodní dopravu a zajišťují multimodální spojení dvou nebo více významných míst. Dále koncepcí obsahuje projektové balíčky zaměřené na specifické oblasti, které se obvykle sestávají z menších projektů, jež nejsou v DSS3 sledovány jmenovitě.

DSS 3. fáze bude zpracována v jedné variantě a bude schvalována vládou ČR.

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

nesouhlasné stanovisko

k návrhu koncepce

Dopravní sektorové strategie 3. fáze pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050

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.

V rámci zpracování vyhodnocení SEA a "naturového" hodnocení byly prověřovány ve spolupráci s pořizovatelem koncepce varianty předkládaného návrhu koncepce, neboť u několika z dílčích záměrů, zahrnutých v DSS3 byl vyhodnocen významně negativní vliv na předměty ochrany lokalita soustavy Natura 2000. V rámci prověření byl vyloučen záměr "Plavební stupeň Děčín", neboť u tohoto záměru byl již vyhodnocen významný negativní vliv v Koncepci vodní dopravy, pro který byl současně prokázán veřejný zájem, nicméně do dnešní doby nebyla stanovena kompenzační opatření, bez kterých v souladu s ust. § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nelze koncepci schválit.

U dalšího dílčího záměru RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov byly předkladatelem prověřovány jiné varianty, avšak vzhledem k morfologii terénu, technickým požadavkům budoucích staveb a potřebě zachování spoje mezi konkrétními destinacemi nelze jinou variantu v případě předkládané DSS3 předložit. Po předběžných konzultacích s AOPK RP SCHKO Poodří je dotčený předmět ochrany čolek velký (*Triturus cristatus*) možno kompenzovat, v rámci DSS3 je tedy předkládána varianta s nejmenším možným vlivem.

Ustanovení § 45i odst. 8 a 9 zákona o ochraně přírody a krajiny stanoví, že pokud posouzení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 prokáže negativní vliv na předměty ochrany nebo celistvost EVL nebo PO a neexistuje variantní řešení bez negativního vlivu, lze schválit jen variantu s nejmenším možným negativním vlivem, a to pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu a až po uložení a zajištění kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy PO a EVL. Kompenzačními opatřeními pro účely koncepce se v souladu s § 45i odst. 9 zákona o ochraně přírody a krajiny rozumí zajištění možnosti nahradit lokalitu dotčenou realizací koncepce v obdobném rozsahu a kvalitě a se stejnou mírou závaznosti a konkrétnosti, kterou má schvalovaná koncepce nebo její jednotlivé části. Tato kompenzační opatření musí být dle § 45i odst. 11 zákona o ochraně přírody a krajiny zahrnuta do koncepce (před jejím schválením). Kompenzační opatření včetně návrhu opatření k jejich zajištění stanovuje příslušný orgán ochrany přírody. Kompenzační opatření musí být v

návaznosti na logiku chronologie výše uvedeného postupu případně stanovena (je-li možné je stanovit) až po prokázání naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu po skončení procesu SEA.

Před případným schválením koncepce je tedy nutno doložit důvody převažujícího veřejného zájmu a identifikované negativní vlivy, které pro jejich závažnost nemohou být zmírněny prováděním opatření obsažených v požadavcích tohoto stanoviska, musí být odpovídajícím způsobem kompenzovány postupem podle § 45i odst. 9 a 11 zákona o ochraně přírody a krajiny.

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
- 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
- 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-republice-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
- MZ ČR (2014): Zpráva o zdraví obyvatel České republiky. http://www.szu.cz/uploads/documents/czpz/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
- 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

SZÚ, 2019: Užívání tabáku a alkoholu v ČR 2018.

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

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--lzenska-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.

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 ₅	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
DNSH	Do no Significant Harm
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 _{Cr}	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
MK	Multimodální klastr
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 obdržných ke koncepci z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví**
- Příloha 5** **Vyhodnocení projektů – železniční doprava**
- Příloha 6** **Vyhodnocení projektů – silniční doprava**
- Přílohy 7** **Vyhodnocení projektů – vodní doprava**

**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**

Posouzení vlivu koncepce na lokality soustavy Natura
2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně
přírody a krajiny v platném znění

**Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro
období 2024-2030 s výhledem do roku 2050**

Martina Fialová

listopad 2023

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; prodloužení č. j. MZP/2020/630/1767 ze dne 17. 8. 2020)

- *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; prodloužení č. j. MZP/2020/610/2917 ze dne 7. 9. 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

listopad 2023

Mgr. Martina Fialová, Ph.D.

Obsah:

1. ÚVOD	3
2. ÚDAJE O KONCEPCI	6
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	6
2.5 ZÁKLADNÍ ETAPY ŘEŠENÍ A PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN SCHVÁLENÍ A DOKONČENÍ UPLATŇOVÁNÍ KONCEPCE	7
2.6 PŘEHLED NAVRŽENÝCH VARIANT ŘEŠENÍ KONCEPCE A HLAVNÍCH DŮVODŮ PRO JEJICH VÝBĚR	7
2.7 KOPIE STANOVISKA ORGÁNU OCHRANY PŘÍRODY PODLE § 45I ODS. 1 ZÁKONA, KTERÝM NEBYL VYLOUČEN VÝZNAMNÝ VLIV KONCEPCE	8
3. ZHODNOCENÍ DOSTATEČNOSTI PODKLADŮ PRO POSOUZENÍ VLIVU KONCEPCE A JEJÍCH JEDNOTLIVÝCH VARIANT A VÝČET POUŽITÝCH ZDROJŮ	8
4. IDENTIFIKACE A CHARAKTERISTIKA LOKALIT SOUSTAVY NATURA 2000 PRAVDĚPODOBNĚ OVLIVNĚNÝCH KONCEPCÍ, VČ. LOKALIT NA ÚZEMÍ CIZÍHO STÁTU A VČ. ZDŮVODNĚNÍ ZPŮSOBU JEJICH VÝBĚRU	9
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	12
6. VÝSLEDKY PŘÍPADNÉ NÁVŠTĚVY A TERÉNNÍCH ŠETŘENÍ	12
7. ÚDAJE O PROVEDENÝCH KONZULTACÍCH S ODBORNÝMI OSOBAMI	12
8. IDENTIFIKACE A POPIS OČEKÁVANÝCH VLIVŮ KONCEPCE, VČ. VLIVŮ PŘESHRANIČNÍCH	13
9. VYHODNOCENÍ OČEKÁVANÝCH VLIVŮ KONCEPCE, RESP. JEJÍCH JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ Z HLEDISKA JEJICH ROZSAHU A VÝZNAMNOSTI, VČ. VLIVŮ KUMULATIVNÍCH, SYNERGICKÝCH A VLIVŮ SPOLUPŮSOBÍCH FAKTORŮ	13
10. POŘADÍ VARIANT ŘEŠENÍ KONCEPCE	38
11. PROVEDITELNÁ OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ NEBO SNÍŽENÍ OČEKÁVANÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ KONCEPCE, VČ. ODŮVODNĚNÍ JEJICH STANOVENÍ	38
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	40
13. ZÁVĚR POSOUZENÍ Z HLEDISKA VÝZNAMNOSTI VLIVU KONCEPCE	40
14. RÁMCOVÉ ZHODNOCENÍ MOŽNOSTÍ PŘÍPADNÝCH KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ, JE-LI VLIV KONCEPCE HODNOCEN JAKO VÝZNAMNĚ NEGATIVNÍ	40
15. LITERATURA	41

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, je „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“.

Předkládané posouzení je součástí vyhodnocení vlivů posuzované koncepce na životní prostředí. Ke zmíněné koncepci se vyjádřilo celkově 27 orgánů ochrany přírody, z nichž 8 nevyloučilo možný významný vliv koncepce na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality či ptačí oblasti. V devatenácti případech byl možný negativní vliv vyloučen. Pět orgánů ochrany přírody stanovisko dle § 45i nevydalo.

Tab. 1: Přehled vyjádření dotčených orgánů ochrany přírody

Orgán ochrany přírody	Číslo jednací	Datum	Možný významný vliv	Odůvodnění
MŽP, OVSS I	MZP/2022/500/1868	04.10.2022	NE	
MŽP, OVSS II	MZP/2022/510/1169	15.09.2022	NE	
MŽP, OVSS III	MZP/2022/520/1024	08.09.2022	NE	
MŽP, OVSS IV	MZP/2022/530/1614	02.11.2022	ANO	obecnost
MŽP, OVSS V	MZP/2022/540/521	09.09.2022	NE	
MŽP, OVSS VI	MZP/2022/550/998	12.09.2022	NE	
MŽP, OVSS VII	MZP/2022/560/1518	08.09.2022	NE	
MŽP, OVSS VIII			-	
MŽP, OVSS IX	MZP/2022/580/1306	27.09.2022	NE	
Kraj Královéhradecký	KUKHK-31053/ZP/2022	13.09.2022	NE	
Kraj Plzeňský	PK-ŽP/13946/22	26.09.2022	NE	
Kraj Ústecký	KUUK/132921/2022	16.09.2022	ANO	I/13 Bílina, tunel; I/13 Klášterec n. O., obchvat; Rekonstrukce trati Kadaň-Prunéřov - Perštejn; Revitalizace trati Osek - Moldava; nedostatek informací o jednotlivých záměrech
Kraj Jihomoravský	JMK 142129/2022	30.09.2022	NE	
Kraj Moravskoslezský	MSK 118217/2022	02.10.2022	NE	
Kraj Karlovarský	KK/5187/ZZ/22	05.10.2022	ANO	dostavba D6, dílčí úpravy železničních tratí
Kraj Liberecký	KULK 66091/2022	07.09.2022	NE	
Kraj Pardubický	74263/2022/ŽPZ/Pe	20.09.2022	NE	
Kraj Vysočina			-	
Kraj Zlínský	KUZL 75279/2022	06.09.2022	ANO	migrace, biotop ZCHD VS

Orgán ochrany přírody	Číslo jednací	Datum	Možný významný vliv	Odůvodnění
Kraj Olomoucký	KUOK 97351/2022	16.09.2022	NE	
Kraj Středočeský	110912/2022/KUSK	15.11.2022	ANO	Modernizace Nymburk - Lysá n. L., Optimalizace Lysá - Mělník, Modernizace rejd PK Dolní Beřkovice, VD Týnec n. L., Modernizace Kanín - Chlumeč, RS VRT Poříčany - Světlá n. S., RS 5 Poříčany - HK, Praha - Bystřice, D4 a další, celkově 16 záměrů
Kraj Jihočeský	KUJCK 117182/2022	26.09.2022	NE	
Hlavní město Praha			-	
UUVU Boletice	MO 365521/2022-1518	07.09.2022	NE	
UUVU Libavá	MO 359802/2022-1484	07.09.2022	NE	
UUVU Hradiště			-	
UUVU Březina			-	
NP Podyjí	NPP 1181/2022	26.09.2022	NE	
NP Šumava	CZ NPS 08633/2022/2	21.09.2022	NE	
NP České Švýcarsko	SNPCS 07079/2022	23.09.2022	ANO	VRT Ústí nad L. - st. hranice; Labsko-vltavská vodní cesta; I/13 Žďárek - Děčín - Bílý Kostel n. N.
NP Krkonoše	KRNAP 07923/2022	30.09.2022	ANO	D11 Jaroměř - státní hranice
AOPK ČR	13717/SOPK/21	26.09.2022	ANO	EVL Blanský les a PO Třeboňsko - železnice, obchvaty obcí; PO Jizerské hory a EVL Jizerskohorské bučiny - železnice; EVL Průlom Jizery u Rakous - rekonstrukce žst. Malá Skála; EVL Porta Bohemica a EVL Labské údolí - plavba, VRT; EVL Dolní Ploučnice - železnice; EVL Litovelské Pomoraví - D35; PO Jeseníky; PO Doupovské hory a EVL Olšová vrata - D6; biotop ZDCH velkých savců

Mezi důvody pro nevyločení možného významného vlivu na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL/PO, ať už samostatně či ve spojení s dalšími koncepcemi a záměry, byla v jednom případě udávána přílišná obecnost dokumentu, v dalších případech pak následoval výčet konkrétních záměrů.

Celá řada konkrétních záměrů, na které příslušný orgán ochrany přírody odkazuje a konstatuje s ohledem na tyto dílčí záměry možný negativní vliv posuzované koncepce na lokality soustavy Natura 2000, již proběhly procesem posuzování vlivů na životní prostředí a byly ukončeny vydáním závěru zjišťovacího řízení nebo vydáním souhlasného závazného stanoviska.

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 dílčí záměry posuzované strategie nejsou v územím střetu s lokalitami soustavy Natura 2000, koncepce neobsahuje konkrétní opatření a zásahy do území v územní příslušnosti daného orgánu ochrany přírody, resp. konstatují, že pro dílčí záměry již bylo vydáno souhlasné stanovisko. Dále se ve stanoviscích objevuje upozornění, že v případě realizace jednotlivých zamýšlených konkrétních záměrů, které by se mohly dotýkat EVL a PO, bude potřeba provést hodnocení v rámci samostatného posouzení záměru.

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 sektorová strategie, 3. fáze, střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 (knihy 1, 5, 6, 7 a 8, vč. seznamu projektů). K vypracování hodnocení byly použity odborné podklady Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky (www.nature.cz) a mapové podklady vymezení EVL a PO (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 sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 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 sektorová strategie, 3. fáze je střednědobým plánem údržby, rozvoje a financování dopravní struktury pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050. Jedná se o celorepublikový strategický dokument.

2.4 Hlavní cíle koncepce

Dopravní sektorové strategie, 1. fáze a 2. fáze definovaly zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahovaly principy pro určení prioritizace pro přípravu rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Globálním cílem bylo zpracování stabilního rámce pro plánování udržitelného rozvoje dopravní infrastruktury.

V případě dopravní sektorové strategie, 3. fáze bude snaha stanovit prioritizaci multimodální, nikoliv pro každý druh dopravní infrastruktury samostatně. Projekty rozvoje dopravní infrastruktury budou multimodálně posuzovány na základě multimodálních klastrů.

V knize 6 jsou projekty rozděleny do klastrů nebo do projektových balíčků.

- Klastry sdružují jmenovité projekty, které spolu úzce souvisí a společně přispívají k vybudování souvislého tahu požadovaných parametrů.
- Multimodální klastry se skládají ze souběžných klastrů pro silniční, železniční a případně vodní dopravu a zajišťují multimodální spojení dvou nebo více významných míst.
- Projektové balíčky tvoří menší projekty obdobného zaměření, které nejsou hodnoceny v rámci klastrů. Pro projektové balíčky je stanovena samostatná prioritizace projektů v něm obsažených.

2.5 Základní etapy řešení a předpokládaný termín schválení a dokončení uplatňování koncepce

Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 je v souladu s definovaným pracovním harmonogramem připravována tak, aby byla v polovině roku 2023 připravena ke schválení.

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.

Během zpracování posouzení byly ve spolupráci s pořizovatelem koncepce prověřovány varianty předkládaného návrhu koncepce, a to s ohledem na možný významně negativní vliv dílčích záměrů na lokality soustavy Natura 2000.

V rámci prověření byl po dohodě se zástupci Ministerstva dopravy vyloučen záměr "Plavební stupeň Děčín", neboť u tohoto záměru byl již vyhodnocen významný negativní vliv v „Koncepci vodní dopravy“, pro který byl současně prokázán veřejný zájem, nicméně do dnešní doby nebyla stanovena kompenzační opatření, bez kterých v souladu s ust. § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, nelze koncepci schválit.

V případě záměru „VRT Přerov – Ostrava“ byly předkladatelem prověřovány jiné varianty, avšak vzhledem k morfologii terénu, technickým požadavkům budoucích staveb a potřebě zachování spoje mezi konkrétními destinacemi nelze jinou variantu v případě předkládané koncepce předložit. Tento záměr byl také součástí „Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“, kde nebyl významný negativní vliv konstatován. Samostatně pak posuzován v rámci EIA v rámci záměru „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov“, kdy byl konstatován významný negativní vliv na čolka velkého a stanoviště 91F0. Po úpravě technického řešení záměru pak po konzultaci se zpracovatelem posouzení dle § 45i bude významný negativní vliv konstatován pouze pro čolka velkého. Po předběžných konzultacích s AOPK RP SCHKO Poodří je ovlivnění čolka velkého možno kompenzovat, v rámci DSS3 je tedy předkládána varianta s nejmenším možným vlivem.

2.7 Kopie stanoviska orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona, kterým nebyl vyloučen významný vliv koncepce

V osmi z 27 vydaných stanovisek nevykloučily 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 sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-203 s výhledem do roku 2050.

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). Na úrovni dílčích záměrů bylo využito také informačního systému EIA. 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.

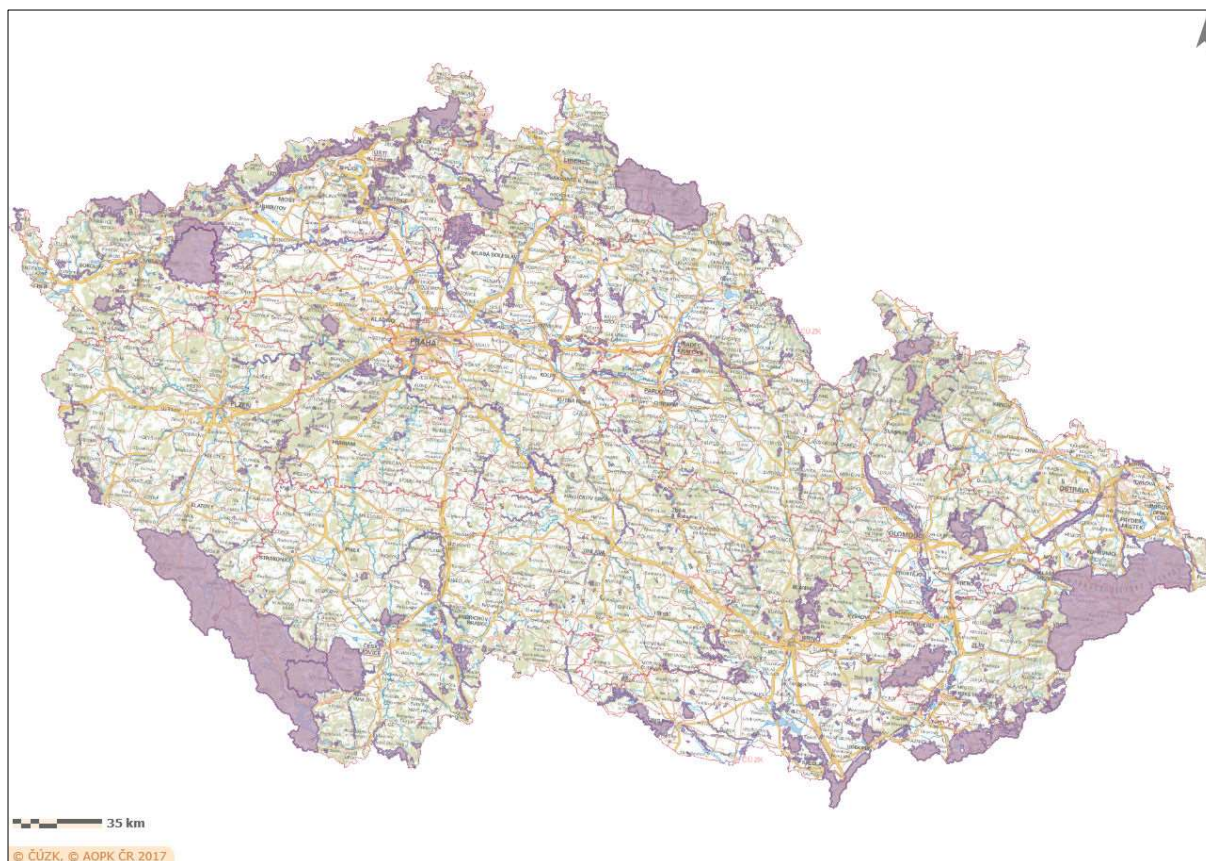
U koncepcí, u kterých příslušný orgán ochrany přírody nemohl ve svém stanovisku vyloučit možný významný vliv na lokality soustavy Natura 2000, je třeba provést posouzení autorizovanou osobou v souladu s ustanoveními § 45 zákona č. 114/1992 Sb., a také dále celý záměr posuzovat dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Na území ČR bylo vyhlášeno celkem 1112 evropsky významných lokalit (EVL), které svou rozlohou zahrnují cca 10 % území ČR. Na území ČR bylo vyhlášeno také 41 ptačích oblastí (PO).

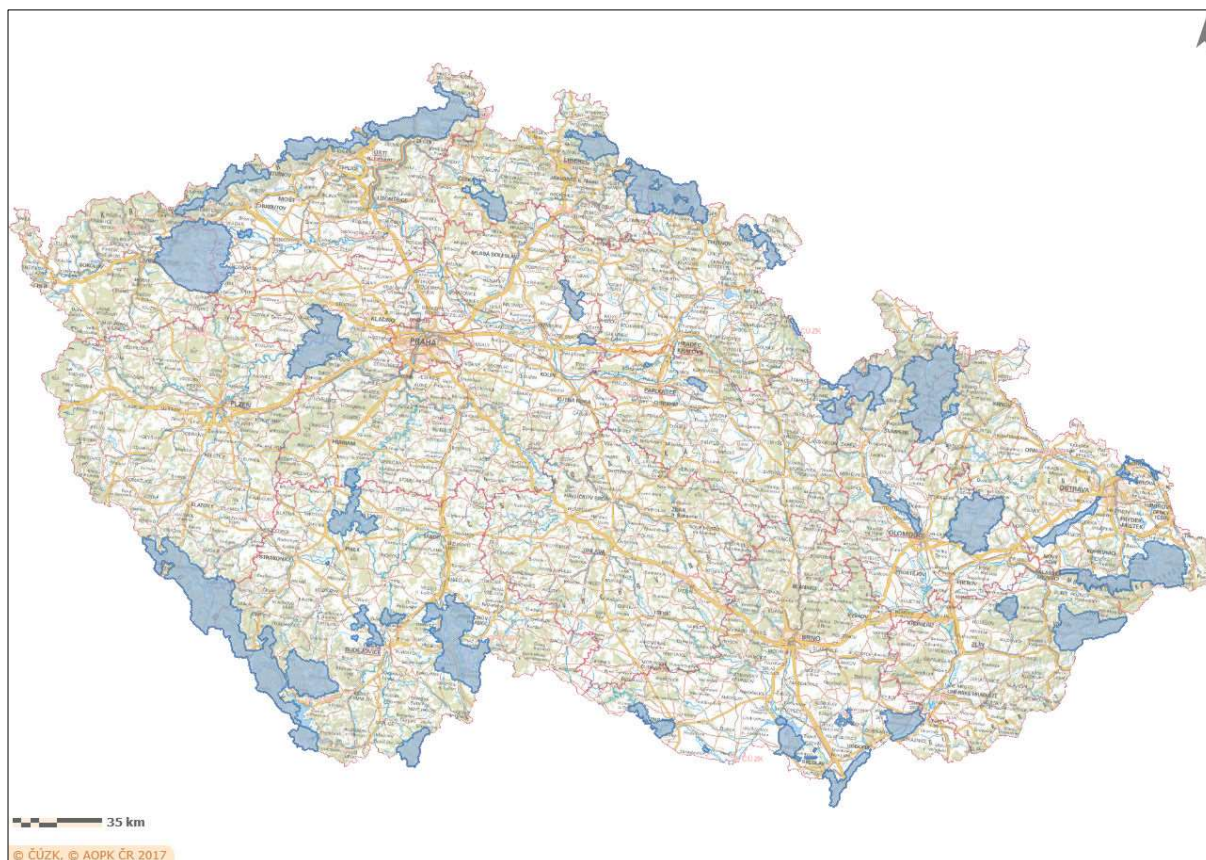
Díličí projekty jsou zahrnuty v tabulce seznam projektů DSS3. Zahrnuty jsou projekty jak plánované, tak projekty, které již byly předmětem posouzení vlivu na životní prostředí a posuzování bylo ukončeno vydáním závěru zjišťovacího řízení či vydáním souhlasného závazného stanoviska, tak záměry, které jsou v současnosti v realizaci.

Pro konkrétní projekty bylo možné stanovit konkrétní lokality soustavy Natura 2000, které mohou být jejich realizací ovlivněny, viz přílohy 3a, 3b a 3c. Další projekty, které jsou formulovány obecněji, bez znalosti územního umístění, mohou ovlivnit lokality soustavy Natura 2000 v okolí v závislosti na územním umístění.

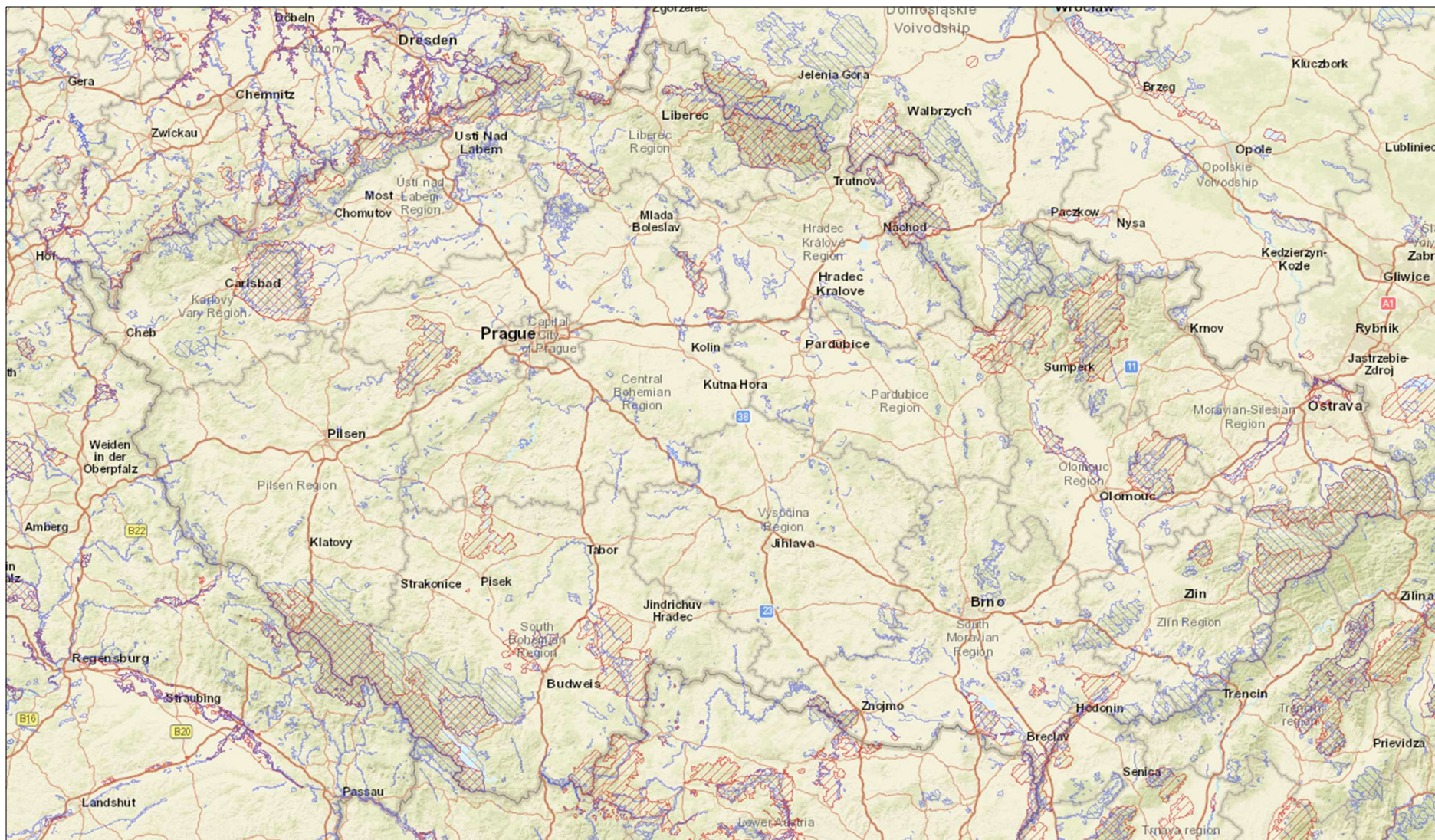
Vzhledem celorepublikovému rozsahu koncepce lze očekávat ovlivnění v podstatě všech lokalit soustavy Natura 2000, vč. přeshraničních (obr. 1, 2, 3). V případě přeshraničních vlivů lze očekávat ovlivnění v případě návazných úseků silniční a železniční sítě, resp. při splavňování úseků vodní cesty. V návaznosti na díličí opatření posuzované koncepce se nachází SCI Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg (DE4545301) a SPA Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg (DE4545452) na Labi a Osterzgebirgstäler SPA (DE5048451) a SCI Mittelgebirgslandschaft um Oelsen (DE5149301) v okolí navrženého tunelu pro vysokorychlostní trať pod Krušnými horami.



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. Vzhledem k seznamu projektů, který je součástí Dopravní sektorové strategie, bylo řadu dílčích záměrů možné konkrétně identifikovat a územně přiřadit. V těchto případech pak bylo snahou identifikovat i konkrétní předměty ochrany, které mohou být dotčeny.

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, hodnocení dle § 67 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.

Přístup k vyhodnocení, konkrétně vyhodnocení dílčích projektů v samostatné příloze a následné překlopení na úroveň multimodálních klastrů, byl konzultován se zástupci MŽP.

Dále byli kontaktováni konkrétní zpracovatelé posouzení dle § 45i pro vybrané záměry, pro které se v současné době zpracovává posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni. Jednalo se o RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava-Svinov a RS 1 VRT Brno (Modřice) – Šakvice. Ověřována byla míra ovlivnění dotčených evropsky významných lokalit a zjišťovány byly informace o postupu návrhu kompenzačních opatření v případě RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava-Svinov.

8. IDENTIFIKACE A POPIS OČEKÁVANÝCH VLIVŮ KONCEPCE, VČ. VLIVŮ PŘESHRANIČNÍCH

Mezi vlivy jednotlivých opatření posuzované koncepce lze zařadit:

- zábory území EVL a PO
- zábory stanovišť a biotopů jednotlivých druhů
- rušení (zvýšení hlukové zátěže, vyšší intenzita průjezdů, vyšší koncentrace lidí, rušení spojené s oslněním, umístování ploch zařízení stavenišť)
- fragmentace území, omezení až znemožnění 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, oslnění/zastínění, změny koncentrace chemických látek), eutrofizace, zvýšená depozice NOx
- 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	Negativní vliv dle odst. 9 § 45i ZOPK 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	Omezený/mírný/nevýznamný negativní vliv 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.
+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 jednotlivých potřeb zahrnutých v multimodálních klastrech a následně je vyhodnocen celý multimodální klastr. Hodnocení vychází z dílčích projektů vyhodnocených samostatně pro silniční, železniční a vodní dopravu (přílohy 3a,3b, 3c). Na úrovni jednotlivých multimodálních klastrů se pak objevuje nejhorší možné vyhodnocení odkazující na konkrétní projekt. V případě konkrétních projektů, které již byly ukončeny vydáním závěru zjišťovacího řízení nebo vydáním souhlasného závazného stanoviska, je hodnota v příloze 3a až 3c uvedena v závorce.

Tab. 3: Vliv navržených opatření posuzované koncepce na předměty ochrany EVL/PO

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
Multimodální klastr uzel Praha	-1	Celkové vyhodnocení zohledňuje dokončení úseků 518 a 519 dálnice D0 v Praze.
Zkapacitnění a modernizace železničního uzlu Praha	0	Mimo lokality Natura 2000.
KŽ Praha Masarykovo nádraží – Letiště Václava Havla	0	Mimo lokality Natura 2000.
Dokončení dálnice	-1	V rámci dokončení tzv. Pražského okruhu dojde k výstavbě úseku přes Vltavu v blízkosti EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Při vyhlášení této EVL byl v území ponechán koridor pro dálniční spojení. V současnosti se zpracovává hodnocení na úrovni záměru, vč. hodnocení dle § 45i. Hodnocen byl vliv depozice NOx na stanoviště 40A0, 6190, 6210, 8220, 8230 na úrovni mírně negativní.
KŽ Nové spojení II	0	Mimo lokality Natura 2000.
Multimodální klastr Státní hranice SRN – Ústí nad Labem – Praha / Kolín	-1	Na základě dohody s Ministerstvem dopravy došlo k vyloučení projektu Plavební stupeň Děčín z posuzované koncepce. S ohledem na další dílčí záměry lze předpokládat mírně negativní ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000.
KŽ Praha – Děčín st. hr.	-1	V rámci samostatných záměrů uvedených v příloze 3a není uveden konkrétní záměr rekonstrukce či optimalizace. V rámci železničního koridoru však existují levobřežní a pravobřežní železniční trať, které místy kříží či tvoří hranici EVL Porta Bohemica, EVL Labské údolí a PO Labské pískovce. Vzhledem k dlouhodobé stabilizaci železnice v území lze předpokládat vlivy při případných rekonstrukcích max. na úrovni mírně negativní.
KŽ Děčín Prostřední Žleb – Lysá n/L - Kolín	-1	V rámci železničního koridoru mezi Prostředním Žlebem a Kolínem je navržena celá řada železničních staveb, rekonstrukcí a přeložek (viz příloha 3a). U řady z nich již proběhlo hodnocení na projektové úrovni. V rámci těchto záměrů lze

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
		předpokládat ovlivnění na úrovni mírně negativních vlivů. Úpravami technického řešení záměrů či polohy přeložek a souvisejících staveb bylo docíleno snížení ovlivnění.
D8 Praha – Petrovice st. hranice	0	Jedná se o již dokončenou dálnici. V rámci seznamu projektů zde nebyl identifikován žádný s přímou územní vazbou na území lokalit soustavy Natura 2000.
Labsko-vltavská vodní cesta	-1	Labsko-vltavská vodní cesta zahrnuje celou řadu dílčích projektů, u kterých byl identifikován možný mírně negativní vliv (viz příloha 3c). Na základě dohody s Ministerstvem dopravy došlo k vyloučení projektu Plavební stupeň Děčín z posuzované koncepce.
VRT Praha - Lovosice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
VRT Ústí n/L – st. hr.	0	V případě tzv. Krušnohorského tunelu je zpracovatelce posouzení známo, že vyústění štol a výduchů bylo v krušnohorském svahu i na náhorním plato vyloučeno, neboť není realizovatelné. Ke střetům s lokalitami soustavy Natura 2000 nedojde.
VRT Lovosice – Ústí n/L st. hr.	?	Jedná se o úsek vedený tunelem pod Českým Středohořím a křížící tok Labe v Ústí nad Labem. V případě úseku vedeném pod Český Středohořím bude záviset na zvolené variantě. Samotná trasa bude vedena v tunelu, který sám o sobě lokality soustavy Natura neovlivní, nicméně v souvislosti s jeho realizací mohou vzniknout požadavky na vyústění výduchů či pomocných a záchranných štol. V současné době ovšem nelze tyto případné vlivy vyhodnotit. Překonání vodního toku Labe a ovlivnění předmětů ochrany EVL Porta Bohemica pak bude závislé na zvoleném technickém řešení. Upřednostňovat je následně třeba technické řešení s nejnižším možným vlivem.
Multimodální klastr Praha - Brno	0 až (-2)	S ohledem na dílčí záměry lze konstatovat mírně negativní ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000. Pouze v případě jedné z variant nové trasy

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
		železničního koridoru ve střetu s EVL Hemže – Mýtkov, lze předpokládat až významně negativní ovlivnění. Variantu s územním střetem s EVL Hemže – Mýtkov je třeba vyloučit.
KŽ Praha – Česká Třebová – Brno	-1	V trase koridoru Praha – Česká Třebová – Brno lze předpokládat ovlivnění na úrovni mírně negativních vlivů, řada záměrů již prošla projektovým hodnocením vlivů a byla ukončena závěry zjišťovacího řízení, resp. souhlasným závazným stanoviskem.
KŽ Libice n/C / Velký Osek – Choceň – Ústí n/O	0 až (-2)	Také v případě tohoto železničního koridoru již řada dílčích záměrů prošla posouzením vlivu na životní prostředí a byla ukončena. V případě nové trasy mezi Chocní a Ústím nad Orlicí je nutné zvolit variantu bez významného negativního vlivu, v souladu s vymezením EVL Hemže – Mýtkov, která byla vymezena s ohledem na tento projekt.
D1 Praha - Brno	0	V rámci dílčích projektů nebyl identifikován dílčí záměr, který by byl ve střetu s lokalitami soustavy Natura 2000.
KŽ Kolín – Havlíčkův Brod - Brno	-1	V uvedeném železničním koridoru byly identifikovány záměry s nejvýše mírným negativním vlivem. Při průchodu v blízkosti EVL je třeba co nejvíce respektovat dlouhodobě stabilizované drážní těleso.
D43 / I/43 Moravská Třebová - Brno	0	V rámci dílčích projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami soustavy Natura 2000.
VRT Praha - Brno	-1	Vysokorychlostní tratě způsobují v území další fragmentaci krajiny (s ohledem na své oplocení). Předpokládat lze mírně negativní vlivy (při dodržení již navržených technických řešení), a to zejména v okolí EVL Blatov a Xaverovský háj, viz příloha 3a.
Multimodální klastr Brno – Břeclav st. hr. Slovensko / Rakousko	-1	Celkové vyhodnocení bylo s ohledem na dílčí záměry a známé technické řešení vyhodnoceno na úrovni mírně negativního ovlivnění.

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
KŽ Brno – Břeclav – Lanžhot st. hr.	-1	V současné době již probíhá rekonstrukce úseku procházející přes PO Soutok – Tvrdonicko a EVL Soutok Podluží. Další úpravy nejsou ve střetu s lokalitami soustavy Natura 2000.
D2 Brno – Břeclav st. hr.	0	Dílčí navržené záměry nejsou ve střetu s lokalitami soustavy Natura 2000.
VRT Brno – Vranovice	-1	Vysokorychlostní tratě způsobují v území další fragmentaci krajiny (s ohledem na své oplocení). Předpokládá se mírně negativní vlivy (při dodržení již navržených technických řešení), a to zejména při průchodu přes EVL Vranovický a Plačkův les, viz příloha 3a.
Multimodální klastr St. hr. Bavorsko – Plzeň - Praha	-1	Celkové vyhodnocení bylo s ohledem na dílčí záměry a známé technické řešení vyhodnoceno na úrovni mírně negativního ovlivnění.
KŽ Česká Kubice st. hr. – Plzeň – Praha	0	Identifikovány nebyly dílčí záměry ve střetu s lokalitami soustavy Natura 2000.
D5 Rozvadov st. hr. – Praha	0	Identifikovány nebyly dílčí záměry ve střetu s lokalitami soustavy Natura 2000.
I/20, I/29, I/19, I/34 Plzeň – Písek – Tábor – Pelhřimov – Humpolec	-1	Na úrovni dílčích záměrů byl identifikován pouze v případě průchodu přes PO Českobudějovické rybníky. Předpokládané mírně negativní ovlivnění lze zmírnit vhodným technickým řešením (ochranné prvky proti srážkám v rizikových úsecích).
Berounský tunel	-1	Vzhledem k vedení železnice v tunelu lze předpokládat ovlivnění maximálně na úrovni mírně negativní (riziko ovlivnění hydrologických poměrů, nadzemní stavby a jejich umístění).
Multimodální klastr Praha – Ostrava	0	V rámci tohoto multimodálního klastru nebyly identifikovány střety s lokalitami soustavy Natura 2000.
KŽ Česká Třebová – Přerov / Prosenice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
D11 Praha – Opatovice n/L	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Pro zachování migrační prostupnosti území v případě rekonstrukcí, zkapacitnění realizovat dostatečně kapacitní mostní objekty, případně doplnit ekodukty.
D35 Opatovice n/L – Olomouc – Lipník n/B	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr Ostrava – st. hr. Slovensko	-1	Celkové vyhodnocení bylo s ohledem na dílčí záměry a známé technické řešení vyhodnoceno na úrovni mírně negativního ovlivnění.
KŽ Ostrava hl. n. – Ostrava Kunčice – Havířov – Český Těšín – Mosty u J. st. hr.	-1	Železnice prochází v blízkosti lokalit soustavy Natura 2000, konkrétně přes EVL a PO Poodří. Vzhledem k vedení stávajícího drážního tělesa lze očekávat ovlivnění na úrovni mírně negativního vlivu, viz příloha 3b.
KŽ Dětmorovice – Český Těšín	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
I/11 Třanovice – Mosty u J. st. hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
D56 Ostrava – Frýdek-Místek	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
I/58 Příbor - Ostrava	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr Vídeň – Přerov – Ostrava – st.hr. Polsko (nad rámec Brno – Břeclav st.hr.)	-2	Celkové vyhodnocení významně negativního vlivu odráží vedení VRT ve střetu s EVL Poodří. Navržena bude realizace kompenzačních opatření. Další části klastru byly vyhodnoceny maximálně na úrovni mírně negativních vlivů.
KŽ Břeclav st.hr. – Otrokovice – Přerov – Ostrava – Bohumín – Petrovice u K. st.hr.	0	V rámci dílčích projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
KŽ Brno - Přerov	-1	S ohledem na křížení EVL Chropyňský luh bylo vyhodnoceno mírně negativní ovlivnění na úrovni záměru. Vydáno již bylo souhlasné závazné stanovisko.

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
D52 Mikulov st.hr. – Brno	-1	S ohledem na vedení podél EVL Mušovský luh a PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny bylo na úrovni záměru konstatováno mírně negativní ovlivnění. Snížení vlivu je možné na úrovni vybrané varianty, resp. při využití vhodných technických řešení.
D1 Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín st.hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
D48 Bělotín – Chotěbuz st.hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000, resp. úsek křížící evropsky významnou lokalitu je v současnosti již budován.
D55 Břeclav (D2) – Hulín	-1	V úsecích s křížením EVL a PO již bylo vydáno závazné souhlasné stanovisko. V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
I/ Břeclav (D2) – Břeclav st.hr.	0	V rámci dílčích projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Úsek mezi Břeclaví a státní hranicí prochází přes lokality soustavy Natura 2000, v případě rozšiřování či úprav je nutné navrhovat s ohledem na EVL Soutok – Podluží a PO Soutok – Tvrdonicko.
VRT Přerov – Ostrava	-2	V současné době probíhá hodnocení na úrovni záměru, kde je konstatován významný negativní vliv na několik předmětů ochrany EVL Poodří. Navržena budou kompenzační opatření, která jsou projednávána s příslušným orgánem ochrany přírody. Vzhledem ke značnému rozsahu záměru není možné ovlivnění snížit pomocí technických opatření.
KŽ (VRT) Ostrava – Katovice	-1	V rámci trasy dojde ke křížení s PO Heřmanský stav – Odra – Poolší a EVL Niva Olše – Věřňovice. Ovlivnění lze minimalizovat vhodným technickým řešením.
Multimodální klastr (Praha) – Hradec Králové – Trutnovsko st. hr.	-1 až (-2)	Celkové vyhodnocení až významně negativního vlivu odráží vedení VRT ve střetu s EVL Libické luhy. Řešitelné je pravděpodobně výběrem vhodného technického řešení v místě křížení.

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
KŽ Poříčany (VRT) – Nymburk	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
D11 Opatovice n/L – Královec st. hr.	-1	K pravděpodobnému ovlivnění dojde v souvislosti s vedlejšími projevy na území EVL a PO Krkonoše.
VRT Poříčany – Hradec Králové / (Pardubice) – st. hr. Polsko	-1 až (-2)	Až významně negativní ovlivnění je předpokládáno v souvislosti s křížením EVL Libické luhy, kde je plánován rozsáhlý územní zábor, viz příloha 3b. Řešitelné je pravděpodobně výběrem vhodného technického řešení v místě křížení, navržená a upřednostněna musí být varianta bez významného negativního vlivu (např. vedení po estakádě, minimalizace přístupových a obslužných komunikací apod.).
Multimodální klastr střední Morava – st. hr. Slovensko	0	V rámci tohoto multimodálního klastru nebyly identifikovány střety s lokalitami soustavy Natura 2000.
KŽ Hranice na Moravě – Horní Lideč st.hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
D49 / I/49 Hulín – Horní Lideč st.hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr Brno - Olomouc	0	V rámci tohoto multimodálního klastru nebyly identifikovány střety s lokalitami soustavy Natura 2000.
KŽ Nezamyslice – Olomouc	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
D46 Vyškov – Olomouc	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr Brno - Zlín	0	V rámci tohoto multimodálního klastru nebyly identifikovány střety s lokalitami soustavy Natura 2000.
KŽ Kojetín – Hulín	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
KŽ Otrokovice – Zlín	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr Olomouc - Zlín	0	V rámci tohoto multimodálního klastru nebyly identifikovány střety s lokalitami soustavy Natura 2000.
D55 Olomouc – Přerov	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr Praha – České Budějovice	-1	Celkové vyhodnocení bylo s ohledem na dílčí záměry a známé technické řešení vyhodnoceno na úrovni mírně negativního ovlivnění.
KŽ Praha – Tábor – České Budějovice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
D3 Praha – Tábor – České Budějovice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
KŽ Berounský tunel, Beroun – Zdice – Písek	-1	S ohledem na hodnocení na úrovni záměru lze konstatovat maximálně mírně negativní vliv na EVL Karlštejn – Koda, viz příloha 3b.
D4 Praha – Nová Hospoda	-1	V rámci zkapacitnění stávajícího úseku lze předpokládat maximálně mírně negativní vlivy na EVL Andělské schody, EVL Aglaia a EVL Dobříšský park. Další střety nebyly v rámci dílčích projektů identifikovány.
KŽ zkapacitnění úseku Praha Hostivař – Benešov (nová trať)	0	Trasa není ve střetu s lokalitami Natura 2000. Jediné křížení s EVL Dolní Sázava lze vyřešit vhodně zvoleným technickým řešením.
Multimodální klastr České Budějovice – Dvořiště st. hr.	0	V rámci tohoto multimodálního klastru nebyly identifikovány střety s lokalitami soustavy Natura 2000.
KŽ České Budějovice – Horní Dvořiště st.hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
D3 České Budějovice – Dolní Dvořiště st.hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
Multimodální klastr Praha – Most- Karlovy Vary	-1	Celkové vyhodnocení bylo s ohledem na dílčí záměry a známé technické řešení vyhodnoceno na úrovni mírně negativního ovlivnění. Doporučeno je vhodné technické řešení respektující přítomnost lokalit soustavy Natura 2000.
VRT (Praha) - Most	0	Na úrovni ideového vedení trasy nebyly zjištěny střety s lokalitami Natura 2000. Křížení s EVL Ohře lze vyřešit vhodným mostním objektem.
D7 Praha – Chomutov	0	Křížení s EVL Zákolanský potok a EVL Ohře je možné technicky vyřešit vhodným mostním objektem.
I/28 Louny - Most	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
KŽ Most – Karlovy Vary – Cheb – Cheb.st.hr.	-1	V rámci rekonstrukce lze předpokládat mírně negativní ovlivnění EVL a PO Doupovské hory, viz příloha 3b.
D6 Praha – Karlovy Vary – Pomezí st.hr.	-1	K úsekům ve střetu s EVL a PO Doupovské hory již bylo vydáno závazné souhlasné stanovisko na úrovni projektu. V dalších úsecích nebyly střety s lokalitami Natura 2000 identifikovány.
Multimodální klastr Praha – Liberec – st. hr. Polsko/SRN	0	V rámci tohoto multimodálního klastru nebyly identifikovány střety s lokalitami soustavy Natura 2000, které by mohly mít negativní vliv.
KŽ Praha – Lysá n/L – Čachovice – Mladá Boleslav – Liberec	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
D10 Praha – Ohrazenice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
I/35 Ohrazenice – Liberec – Bílý Kostel n/N	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
KŽ Liberec – Hrádek n/N st.hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
KŽ Liberec – Frýdlant – Zawidów st.hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Jedná se o stávající drážní těleso procházející přes PO Jizerské hory a EVL Jizerskohorské bučiny. Negativní ovlivnění není předpokládáno.
I/35 Bílý Kostel n/N – Hrádek n/N st.hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr Plzeň – Karlovy Vary		V rámci tohoto multimodálního klastru nebyly identifikovány střety s lokalitami soustavy Natura 2000.
KŽ Plzeň – Cheb	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
I/20 Plzeň – Karlovy Vary	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr Plzeň – České Budějovice	-1	Celkové vyhodnocení bylo s ohledem na dílčí záměry a známé technické řešení vyhodnoceno na úrovni mírně negativního ovlivnění.
KŽ Plzeň – České Budějovice	-1	V závislosti na parametrech lze předpokládat mírně negativní vliv na předměty ochrany EVL Radomilická mokřina, EVL Hlubocké hráze, PO Řežabinec a PO Českobudějovické rybníky.
KŽ Písek – Protivín	-1	V závislosti na parametrech lze předpokládat mírně negativní vliv na předměty ochrany EVL Klokočínské louky.
KŽ Ražice – Putim	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
I/20 Plzeň – České Budějovice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr České Budějovice – st. hr. Vitorazsko	-1	Celkové vyhodnocení bylo s ohledem na dílčí záměry a známé technické řešení vyhodnoceno na úrovni mírně negativního ovlivnění.
KŽ České Budějovice – České Velenice st.hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
I/34, I/24 České Budějovice – Třeboň – Halámky st.hr.	-1	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000 vyjma obchvatu Lomnice nad Lužnicí, který byl ukončen závěrem zjišťovacího řízení. Trasa prochází přes PO Třeboňsko, podél EVL Třeboňsko – střed. Tyto lokality je třeba respektovat a případné přeložky vést mimo jejich území, resp. řešit variantně.
Multimodální klastr Plzeň - Most	0	V rámci tohoto multimodálního klastru nebyly identifikovány střety s lokalitami soustavy Natura 2000.
KŽ Plzeň – Zatec – Chomutov	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
I/27 Plzeň – Most	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr Karlovy Vary – Ústí nad Labem	-1	Celkové vyhodnocení bylo s ohledem na dílčí záměry a známé technické řešení vyhodnoceno na úrovni mírně negativního ovlivnění.
KŽ Most – Teplice – Ústí n/L	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
I/13 Karlovy Vary – Teplice	-1	V blízkosti trasy, konkrétně obchvatu Klášterce nad Ohří PO Doupovské hory a EVL Podmílesy. Preferovat variantu mimo území lokalit soustavy Natura 2000.
I/63 Teplice – Řehlovice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr Ústí nad Labem - Liberec	0	Celkové vyhodnocení bylo s ohledem na dílčí záměry a známé technické řešení vyhodnoceno na úrovni mírně negativního ovlivnění.
KŽ Děčín – Česká Lípa – Liberec	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
I/13 Žďárek – Děčín – Bílý Kostel n/N	-1	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. V rámci dalších staveb týkajících se I/13 lze předpokládat ovlivnění EVL Dolní

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
		Ploučnice, PO Labské pískovce a EVL Manušické rybníky. Ovlivnění lze minimalizovat vhodným technickým řešením.
Multimodální klastr Ústí nad Labem – Mladá Boleslav	0	V rámci tohoto multimodálního klastru nebyly identifikovány střety s lokalitami soustavy Natura 2000.
KŽ Česká Lípa – Bakov nad Jizerou	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Drážní těleso prochází v blízkosti řady EVL a PO Českolipsko – Dokeské pískovce. Při průchodu přes EVL a PO je třeba respektovat jejich vymezení.
I/16 Nová Ves – Bezděčín	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr Liberec – Mladá Boleslav – Hradec Králové	0	V rámci tohoto multimodálního klastru nebyly identifikovány střety s lokalitami soustavy Natura 2000.
KŽ Čachovice – Nymburk	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
I/38 Bezděčín – Poděbrady (D11)	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
I/35, D35 Turnov – Jičín – Hradec Králové	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
KŽ Doubí u Turnova – Turnov – Jičín – Hradec Králové	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
KŽ Loukov – Turnov – Stará Paka – Jaroměř – Hradec Králové	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr České Budějovice - Jihlava	0	V rámci tohoto multimodálního klastru nebyly identifikovány střety s lokalitami soustavy Natura 2000.
KŽ Veselí nad Lužnicí – Jihlava	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
I/19, I/34 Tábor – Pelhřimov – Humpolec – Havlíčkův Brod	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr Jihlava – Pardubice – Hradec Králové	0	V rámci tohoto multimodálního klastru nebyly identifikovány střety s lokalitami soustavy Natura 2000.
KŽ Jihlava – Havlíčkův Brod	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
I/38, I/34, I/37 Jihlava – Havlíčkův Brod – Ždírec nad Doubravou – Pardubice – Hradec Králové	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
Multimodální klastr dalších přeshraničních spojení a napojení odlehlých regionů		Celkové vyhodnocení bylo s ohledem na umístění a obecné stanovení požadavků stanoveno na úrovni mírně negativního ovlivnění.
I/38 Hatě st. hr. – Znojmo – Jihlava; Havlíčkův Brod – Poděbrady (D11)	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
I/53 Znojmo – Pohořelice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
KŽ Šatov st.hr. – Znojmo – Brno, nová trať	?	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Poloha záměru není známa. Trasa nové trati musí být vytyčena s ohledem na lokality soustavy Natura 2000.
I/38, I/9 Mladá Boleslav – Česká Lípa – Nový Bor – Rumburk st. hr.	-1	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. V případě úseku Nový Bor – Dolní Libchava byl identifikován mírně negativní vliv, nicméně záměr byl ukončen závěrem zjišťovacího řízení. Při realizaci dalších úseků je nutné trasu plánovat s ohledem na lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Česká Lípa – Rumburk	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Drážní těleso kříží či míjí několik lokalit soustavy Natura 2000. Případné další rekonstrukce je třeba plánovat s ohledem na tyto lokality.

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
I/7 Chomutov – Hora sv. Šebestiána st.hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. I/7 kříží EVL Údolí Hačky, případné úpravy je třeba realizovat s ohledem na toto území.
I/44 Mohelnice – Šumperk – Jeseník – Mikulovice st.hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Případné úpravy vedení trasy je nutné navrhovat s ohledem na lokality soustavy Natura 2000 (zejména PO Jeseníky, případně další drobné EVL).
KŽ Zábřeh n. M. – Šumperk / Jeseník – Glucholazy st. hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Případné úpravy vedení trasy je nutné navrhovat s ohledem na lokality soustavy Natura 2000 (zejména PO Jeseníky, případně další drobné EVL).
Multimodální klastry příměstských spojení		Celkové vyhodnocení bylo s ohledem na umístění a obecné stanovení požadavků stanoveno na úrovni mírně negativního ovlivnění.
KŽ severní obchvat pro nákladní dopravu Tišická spojka – Neratovice – Kralupy n/V – Kladno Ostrovec	-1	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. V případě realizace Tišické spojky musí být zohledněna poloha EVL Všetatská Černava. Vzhledem k její poloze lze předpokládat mírně negativní ovlivnění.
KŽ Praha Ruzyně – Kladno Ostrovec	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Při překonání EVL Zákolanský potok použít vhodné technické řešení mostního objektu.
I/61 D7 – Kladno – D6	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Praha Vysočany – Neratovice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
I/9 Zdiby – Mělník	-1	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Při úpravách komunikace na křížení EVL Úpor – Černínovsko realizovat úpravy komunikace s ohledem na území EVL.

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
KŽ Praha Smíchov – Rudná – Beroun	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Při úpravách koridoru v okolí EVL Prokopské údolí realizovat činnosti s ohledem na území EVL.
KŽ Praha – Vrané n. V – Davle	0 (?)	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Při úpravách koridoru v okolí EVL V hladomoří, EVL Zvolská homole a EVL Břežanské údolí realizovat úpravy s ohledem na předměty ochrany EVL. Případné požadavky na sanace skalních masívů a svahů není možné na úrovni koncepce vyhodnotit.
I/12 Praha – Úvaly	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
I/2 Praha – Kostelec nad Černými lesy	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Brno – Třebíč / Ivančice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Při úpravách železniční trati zohledňovat přítomnost evropsky významných lokalit v okolí (EVL Střelická bažinka, EVL Údolí Oslavy a Chvojnice).
I/23 Brno – Náměšť n/O	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Při úpravách komunikace zohlednit přítomnost EVL Údolí Oslavy a Chvojnice.
Brněnský diameter	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Brno – Kyjov – Moravský Písek	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. V úseku mezi Kyjovem a Veselím nad Moravou již proběhlo hodnocení vlivů, konstatován byl mírně negativní vliv na předměty PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví a EVL Vypálenky.
I/50 Holubice – Kožušice – Starý Hrozenkov st.hr.	?	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Při úpravách komunikace respektovat lokality soustavy Natura 2000 vymezené

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
		v okolí (EVL Slavkovský zámecký park a aleje, EVL Čupy, EVL Chřiby, EVL Nedakonický les, EVL Bílé Karpaty).
KŽ Boskovická spojka	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Stávající železniční trať tvoří hranici EVL a PO Beskydy, kříží EVL Řeka Ostravice. Při případných úpravách je třeba respektovat uvedené lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Ostrava Svinov – Opava – Krnov	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Stávající železniční kříží EVL Děhylovský potok – Štěpán, prochází podél EVL Jilešovice – Děhylov. Území uvedených EVL je při případných úpravách trati nutné respektovat.
I/11, I/57 Ostrava – Opava - Krnov	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Studénka – Letiště L. Janáčka / Kopřivnice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Frýdlant n/O – Ostravice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000.
I/11 Ostrava – Třanovice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Plzeň – Klatovy	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
I/27 Plzeň – Klatovy	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
I/26 Plzeň – Staňkov	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Radnice – Ejovice; Rokycany – Příkosice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Liberec – Tanvald – Desná	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
I/13 Stráž n/N – Frýdlant	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Liberec – Hodkovice n/M, současná trať	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Raspenava – Bílý Potok p.S.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Frýdlant – Nové Město p.S.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
I/65 Rádelský mlýn – Jablonec n/N	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Olomouc – Uničov	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
I/46 Olomouc – Šternberk	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Olomouc – Hlubočky	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
KŽ České Budějovice – Český Krumlov	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
I/39 České Budějovice – Český Krumlov	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Železniční trať prochází přes EVL Blanský les, případné úpravy trati je třeba realizovat s ohledem na území EVL.
KŽ Jaroměř – Náchod / (Trutnov)	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
I/33 Jaroměř – Náchod st.hr.	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Pardubice – Skuteč	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Zlín – Vizovice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
I/49 Otrokovice – Zlín – Vizovice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Jihlava – Třebíč	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Kostelec u J. – Slavonice	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Respektovat křížení s EVL Moravská Dyje.
KŽ Mladá Boleslav – Sobotka – (Jičín)	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Respektovat křížení s EVL Libosad - obora.
I/16 Kosmonosy – Sobotka – Jičín	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.

Multimodální klastr/Potřeba	Hodnota	Zdůvodnění
KŽ Most – Postoloprty – Žatec / Louny	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Respektovat křížení s EVL Ohře.
KŽ Most – Litvínov – Louka u L. – Hrob	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
I/27 Most – Dubí	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Oldřichov u D. – Litvínov	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.
KŽ Prunéřov – Kadaň	0	V rámci projektů nebyly identifikovány střety s lokalitami Natura 2000. Mimo lokality soustavy Natura 2000.

Výše uvedené hodnocení vychází z úrovně koncepce, doplněné je o znalosti jednotlivých dílčích záměrů a rizik spojených s jejich realizací.

Železnice

V případě rekonstrukce železničních stanic je třeba konstatovat, že železniční stanice jsou většinou situovány mimo území lokalit soustavy Natura 2000 a při jejich rekonstrukcích vliv na předměty ochrany není předpokládán. V rámci rekonstrukcí však často bývají tyto záměry na úrovni projektu doplněny o další úseky navazujících tratí a dalších činností, které ovšem z úrovně návrhu v koncepci nevyplývají. Z tohoto pohledu je nutné na uvedené vyhodnocení těchto typů záměrů v rámci koncepce také pohlížet.

Rovněž v případě rekonstrukcí a optimalizací železničních tratí je třeba brát na zřetel, že na úrovni koncepce se jedná o znalost vedení železnice, nikoliv o znalost konkrétního projektu, který následně může zahrnovat přeložky železnice, sanace skalních svahů, rušení stávajících úroňových přejezdů a jejich náhradu přejezdy mimoúroňovými apod.

V případě záměrů sanací skalních svahů a zvýšení stability skalních masívů není možné na úrovni koncepce možný vliv stanovit. S ohledem na udržení provozní bezpečnosti není možné na úrovni koncepce predikovat jak a které části skalních svahů a masívů je nutné sanovat. S ohledem na lokality Natura 2000 a jejich předměty ochrany by měla být navrhována šetrná technická řešení, pokud je to ovšem možné.

V případě nového vedení vysokorychlostních tratí, resp. rychlých spojení, je nutné volit taková technická řešení, která budou minimalizovat zásahy do území lokalit Natura 2000 (technické řešení stavby mostu, umístění výduchů a vyústění pomocných štol v případě tunelů, umístění hydrogeologických a dalších vrtů, minimalizace stavby obslužných a přístupových komunikací).

Silnice

Řada uvedených projektů, vč. těch, na které se odkazují ve svých stanoviscích příslušné orgány přírody, již mají posuzování vlivů ukončené na úrovni projektové EIA. Další řada záměrů je v současné době ve fázi zpracování dokumentace dle přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů. V těchto případech jsou známé technické řešení a poloha. V těchto případech byl uveden odkaz na lokality soustavy Natura 2000, které mohou být v souvislosti s realizací ovlivněny. Z vyhodnocení dílčích projektů (příloha 3b) vyplývá, že v podstatě všechny projekty je možné technicky upravit do takové míry, aby ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 a jejich předmětů ochrany bylo maximálně na mírně negativní úrovni (poloha, parametry mostních objektů, řešení odvodnění, realizace protihlukových stěn, ochranných bariér proti střetům s ptáky a letouny apod.).

V případě obecného požadavku na výstavbu ochvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030 není objektivní vyhodnocení možné. V současné době, bez znalosti navržené trasy obchvatu, není možné hodnotit ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000. Je třeba upozornit, že navrhované trasy obchvatů musí akceptovat územní EVL a PO, v případě střetu je nutné zpracovat variantní řešení a následně preferovat variantu s nejmenším možným vlivem.

Vodní doprava

V rámci navržených vodních projektů lze předpokládat přerušení říčního kontinua při realizaci příčných staveb ve vodních tocích, ovlivnění vodního režimu (s ohledem na vzduší nad příčnými stavbami, kolísání vody). Při úpravách přístavišť, stání plavidel a modernizaci rejd je třeba předcházet zejména havarijním stavům, aby byl minimalizován vliv na předměty ochrany EVL vázané na vodní prostředí.

VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA CELISTVOST LOKALIT

Celkem bylo vyhodnoceno 270 silničních projektů, 418 železničních projektů a 141 projektů vodní dopravy.

Následně bylo vyhodnoceno 266 potřeb v rámci 29 multimodálních klastrů. Do uvedeného hodnocení se promítlo vždy nejhorší možné vyhodnocení z dílčích záměrů, které jednotlivé multimodální klastry zahrnovaly.

Významně negativní vliv byl konstatován pro multimodální klastr Vídeň – Přerov – Ostrava – st. hr. Polsko (nad rámeček Brno – Břeclav), kde dojde k další územní fragmentaci, rozdělení populací předmětů ochrany a pravděpodobně i následnému ovlivnění vodních poměrů v rámci realizace VRT Přerov – Ostrava na území EVL Poodří.

Dále byl konstatován mírně až významně negativní vliv v případě multimodálního klastru (Praha) – Hradec Králové – Trutnovsko st. hr., a to s ohledem na trasu VRT Poříčany – Hradec Králové, která kříží EVL Libické luhy, nárokuje si značné zábory předmětů ochrany a významně prohloubí bariérový efekt stávajícího tělesa dálnice. V tomto případě bude možné respektovat pouze řešení s mírným negativním vlivem, kterého může být docíleno výběrem vhodného technického řešení a technologických postupů.

V případě multimodálního klastru Praha – Brno je možné konstatovat pouze mírně negativní ovlivnění EVL Hemže – Mýtkov při vyloučení jedné z variant vedení trasy železnice.

V celé řadě případů dopravních staveb dojde bylo vyhodnoceno ovlivnění na úrovni mírně negativních vlivů. Jedná se o záměry nových tras, jejich rozšiřování apod. V těchto případech lze ve většině případů stanovit i vhodná zmírňující opatření, která vlivy ještě dále sníží.

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.

Ve vztahu k vymezené vrstvě biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců (vlk, medvěd, rys, los) je celá řada záměrů vymezena tak, že biotop ZCHD VS kříží, což je s ohledem na liniové stavby logické. Realizací tak dojde k další fragmentaci území a omezení migrační propustnosti. S ohledem na vymezení biotopu ZCHD VS je nutné do jednotlivých projektů zahrnout vhodné mostní objekty (estakády, mosty s dostatečnými parametry, ekodukty).

Celkově byl vliv posuzované koncepce vyhodnocen až na úrovni významně negativní.

HODNOCENÍ KUMULATIVNÍCH A SYNERGICKÝCH VLIVŮ A SPOLUPŮSOBÍCÍCH FAKTORŮ

Kumulativní vlivy lze předpokládat v lokalitách s větším množstvím záměrů situovaných v jednom území, v tomto případě zejména projektů v jednotlivých multimodálních klastrech. Kumulativní vlivy představují obdobné záměry situované v území, např. souběh silniční a železniční sítě. Ke kumulaci vlivů může docházet v souvislosti s realizací dílčích projektů navržených v této koncepci, ale také s dalšími záměry, které jsou obsaženy v územně plánovacích dokumentacích a konkrétními záměry, které jsou plánovány k realizaci.

Ke kumulaci suchozemských (železnice, silnice) záměrů obsažených v hodnocené koncepci v podstatě nebude docházet. V případě plošně malých evropsky významných lokalit nebyly identifikovány střety více záměrů v rámci jedné evropsky významné lokality. V podstatě jedinou výjimkou tvoří velkoplošná evropsky významná lokalita a ptačí oblast Poodří, kde je plánováno několik železničních staveb (Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov, VRT Přešov – Ostrava, resp. rekonstrukce stávajícího železničního koridoru KŽ Ostrava hl. n. – Ostrava Kunčice – Havířov – Český Těšín – Mosty u J. st. hr.). V tomto případě již byla navržena a schválena kompenzační opatření (Mošnov), resp. jsou navrhována (VRT). Ke zmírnění vlivu kumulací dojde vzhledem k tomu, že se jedná o plošně rozsáhlá území Natura 2000, stavby nebudou koncentrovány v jednom konkrétním místě, navíc jejich realizace bude časově odlišná.

V případě navržených projektů týkajících se vodní dopravy je řada z nich situována na území EVL Porta Bohemica, EVL Labské údolí, EVL Labe - Liběchov. Jedná se o modernizace rejd, ochranných stání, realizace přístavišť apod. Kumulace ovlivnění předmětů ochrany lze předpokládat zejména během vlastních stavebních činností, kdy může docházet k nadměrnému zakalení toku, resp. se zvyšuje riziko havarijních stavů. V tomto ohledu by realizace jednotlivých záměrů měla být rozložena v delším časovém období.

Samozřejmě pak může docházet ke kumulacím navržených projektů s dalšími záměry v území, které se netýkají dopravy. Nejčastěji se bude pravděpodobně jednat o tlak na výstavbu rekreačních objektů, resp. objektů pro bydlení, pro které území EVL a PO představuje atraktivní lokality. V těchto případech půjde o zvyšování územních záborů a rušení předmětů ochrany.

Provedena byla orientační analýza kumulací vlivů s dalšími záměry uvedenými v portálu CENIA na území EVL a PO dotčených hodnocenou koncepcí. V případě EVL vyhlášených podél vodních toků se jedná o kumulaci se záměry mostních objektů (vlivy lze minimalizovat či zcela vyloučit vhodným technickým řešením), výstavby ČOV, splaškových kanalizací, MVE (v tomto případě lze kumulace s realizací křížení dopravních staveb vyloučit) (např. EVL Dolní Sázava, EVL Zákolanský potok, EVL Orlice a Labe, EVL Lužnice a Nežárka). Ke kumulacím může na území plošně rozsáhlých EVL a PO zčásti docházet realizací dalších záměrů, jako je vedení plynovodů, cyklostezek, vedení vysokého napětí či jejich zkapacitňování (např. EVL a PO Doupovské hory, PO a EVL Poodří), umístováním rekreačních areálů, pokračováním těžební činnosti, budováním lyžařských areálů, zástavby rodinných domů, chat a rekreačních objektů (PO Krkonoše).

Identifikována nebyla taková kumulace vlivů, která by vyloučila realizaci dílčího záměru na úrovni hodnocené koncepce na základě kumulativních vlivů.

S ohledem na migrační prostupnost území (biotop zvláště chráněných druhů velkých savců) je třeba konstatovat, že koncentrací dopravních staveb samozřejmě ke kumulacím vlivu dochází. Jedná se zejména o souběh dálničních staveb, navržených obchvatů a vedení nových železničních tratí a v podstatě všech připravovaných vysokorychlostních tratí. V případě těchto souběhů je možné řešení zachování územní prostupnosti vybudováním vhodných opatření (mostní objekty dostatečných parametrů, budování nových ekoduktů). V tomto případě však následně dochází k dalším, a to významným kumulacím se zástavbou rodinných domů, rekreačních objektů a průmyslových areálů, které jsou oploceny, resp. s paralelním vedením obslužných komunikací a cyklistických stezek. Pokud není dopravní infrastruktura oplocena, je její překonání, byť s určitým rizikem možné. V případě navazující oplocené zástavby však ani dostatečně kapacitní mostní objekty nemohou plnit svou funkci. Toto se týká zejména shlukování dopravních staveb a zástavby v údolích velkých řek (např. údolí Labe, Ohře apod.). V těchto případech se následně území stává kompletně neprostupné.

Na úrovni koncepcí pak s ohledem na dopravní infrastrukturu lze jmenovat konkrétní koncepce zaměřené na dílčí druhy dopravy (Dopravní politika ČR, Koncepce vodní dopravy, Koncepce

letecké dopravy, koncepce rozvoje regionálních silničních a železničních sítí). Dopravní sektorová strategie však tyto koncepce znovu shrnuje.

V případě synergických vlivů lze s ohledem na podstatu dopravních staveb (převážně silničních) jmenovat zejména vlivy spojené se zvyšováním znečištění ovzduší a následným zvyšováním eutrofizace prostředí, které může vést ke změně stanovištních podmínek, vyšší produkce biomasy, úbytku méně konkurenčně schopných druhů. Zde je nutné v rámci konkrétních záměrů vyhodnocovat na základě výsledků rozptylových studií možný dopad na cílová společenstva.

Problematika hodnocení kumulativních a synergických vlivů na úrovni koncepce je spojena s jejich určitou obecností, absencí technických detailů a jejich přesného rozsahu. Na úrovni koncepce je tedy hodnocení kumulativních vlivů obtížné. 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 v souvislosti se stavbou železničního tunelu pod Krušnými horami. 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 NEPŘÍZNIVÝCH 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 navrhopat 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 zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat 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. Technické řešení a způsob stavby mostních objektů řešit s ohledem na co nejmenší zásah a s co nejmenšími územními nároky na území EVL (např. výsun mostů, delší estakáda místo násypového tělesa apod.).
 - *Pomocí organizačních a technických opatření lze minimalizovat územní zábory, a to jak trvalé, tak dočasné.*
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.*
5. V souvislosti s realizací tunelů situovat výduchy, pomocné, záchranné štoly, zařízení staveniště mimo lokality soustavy Natura 2000, resp. alespoň mimo výskyt cílových předmětů ochrany.
 - *Při vymístění pomocných staveb mimo lokality soustavy Natura 2000 bude minimalizováno jejich ovlivnění.*
6. Sanace skalních svahů a skalních masívů provádět s ohledem na předměty ochrany EVL a PO, pokud je to možné, vybírat technická řešení s nejmenším možným vlivem (instalace bariér či ochranných sítí vs. odtěžení části masívu apod.).
 - *Skalní svahy a masívy často představují jeden z předmětů ochrany EVL, bez vyjádření geologa není možné stanovit míru sanací, s ohledem na bezpečnost provozu je však realizace sanací nutná. Vhodné technické řešení může zajistit zmírnění vlivu na předměty ochrany EVL.*
7. Při realizaci vysokorychlostních tratí, jež budou oploceny, je nutné respektovat zachování migračních koridorů a průchodnost v místech střetů s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců, a to pomocí ekoduktů, estakád a dostatečně kapacitních mostních objektů.
 - *Vhodné technické řešení a dostatečné parametry mostních objektů zajistí i nadále prostupnost území.*

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. Nicméně navržená opatření k prevenci, vyloučení nebo snížení očekávaných nepříznivých vlivů byla zapracována do návrhu koncepce.

13. ZÁVĚR POSOUZENÍ Z HLEDISKA VÝZNAMNOSTI VLIVU KONCEPCE

Předkládané naturové posouzení hodnotí možný vliv koncepce „Dopravní sektorové strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 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.

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

Významný negativní vliv byl identifikován u následujících projektů:

- RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava-Svinov

V případě projektů I/55 Břeclav, obchvat a Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov již byla navržena a v prvním případě i realizována kompenzační opatření.

Na základě dohody s Ministerstvem dopravy došlo k vyloučení projektu Plavební stupeň Děčín z posuzované koncepce.

14. RÁMCOVÉ ZHODNOCENÍ MOŽNOSTÍ PŘÍPADNÝCH KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ, JE-LI VLIV KONCEPCE HODNOCEN JAKO VÝZNAMNĚ NEGATIVNÍ

Kompenzační opatření byla hodnocena pouze na obecné úrovni, a to pro předměty ochrany v evropsky významných lokalitách, kde byl v rámci posouzení koncepce konstatován až významně negativní vliv.

Jako kompenzační opatření pro zábory stanovišť pro zábory stanovišť lze navrhnout doplnění příslušného předmětu ochrany v jiných EVL ve stejném biogeografickém regionu či rozšíření

hranic EVL o území, kde se předmětné stanoviště vyskytují. Vytvoření uvedených stanovišť cíleným managementem je z tohoto pohledu v reálném čase neuskutečnitelné.

Pro záměr „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov“ byla na úrovni posuzování záměru rámcově projednána a odsouhlasena s AOPK ČR, regionálním pracovištěm Správy CHKO Poodří kompenzační opatření.

S ohledem na zábory stanoviště 91F0 bylo navrženo odstranění odvodňovacího zařízení (meliorace) a provedení lesních výsadeb s odpovídajícím druhovým složením. V rámci náhrady mikrostanovišť by měly být umístěny části pokácených kmenů v území a vyhloubeny drobné tůně. Kompenzační opatření zaměřené na čolka velkého zahrnují vybudování nádrží a revitalizace částí stávajících rybníků (Hykel, 04/2023).

Obdobná opatření zahrnující hloubení tůní již byla stanovena na úrovni koncepce v rámci záměru „Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov“.

Je třeba konstatovat, že není zcela vyloučeno, že při zpracování konkrétních záměrů, které z koncepce vycházejí, a při jejich zpřesnění, vznikne potřeba dalších kompenzačních opatření.

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.

Chvojková E. et al. (2011): Příručka k hodnocení významnosti vlivů na předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000. MŽP, Praha.

Hykel M. (04/2023): RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov. Ecological Consulting a. s.

Ministerstvo dopravy (12/2022): Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 (knihy 1, 5, 6, 7 a 8, vč. seznamu projektů)

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. 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>
- <https://mapy.spravazeleznic.cz>
- <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/mapy>
- <http://mapy.nature.cz/>
- <http://portal.gov.cz>
- <http://www.natura2000.cz>
- https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr
- https://portal.cenia.cz/eiasea/view/sea100_koncepce
- <https://natura2000.eea.europa.eu/>

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA 1 Stanoviska dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.

PŘÍLOHA 2 Osvědčení o autorizaci

PŘÍLOHA 3a Vyhodnocení projektů – železniční doprava

PŘÍLOHA 3b Vyhodnocení projektů – silniční doprava

PŘÍLOHA 3c Vyhodnocení projektů – vodní doprava

PŘÍLOHA 1 Stanoviska dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.

NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ: 13717/SOPK/21

VYŘIZUJE TEREZA ŠTEFANOVA

PRAHA 26. ZÁŘÍ 2022

Věc: Stanovisko k dokumentu „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění

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 koncepce "Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050" (dále jen „koncepte“), kterou odeslala EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, doručené dne 2. 9. 2022, vydává v souladu s § 45i odst. 1 zákona toto

STANOVISKO:

Uvedená koncepce **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 požádala dne 2. 9. 2022 Agenturu jako příslušný orgán ochrany přírody o posouzení koncepce z hlediska jeho vlivů na soustavu Natura 2000. K žádosti byl přiložen dokument „Dopravní sektorové strategie, 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050, Kniha 7 – Posouzení klastrů z hlediska pokrytí kapacity“.

Koncepce se týká významných dopravních záměrů z hlediska silniční, železniční i vodní dopravy v rámci celé ČR. Koncepce zahrnuje řadu záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit soustavu Natura 2000. Záměry jsou však v různé fázi posouzení a schvalování a u některých již bylo provedeno hodnocení podle § 45i zákona s vyloučením významného vlivu. V koncepci jsou však zahrnuty i záměry, které tímto hodnocením dosud neprošly nebo které jsou v současné době v procesu hodnocení podle zákona č. 100/2001 Sb. (EIA, SEA), a u nichž nebylo významné ovlivnění vyloučeno.

V rámci EVL a PO v územní působnosti Agentury nelze vyloučit významný vliv koncepce z hlediska § 45i zákona na níže uvedená území:

PO CZ0311033 - Třeboňsko a EVL CZ0314124 - Blanský les

Výše uvedených lokalit soustavy Natura 2000 se dotýkají záměry spojené s železnicí České Budějovice - Český Krumlov, dále pak obchvaty obcí a silniční trasy na Třeboňsku.

PO CZ0511008 - Jizerské hory a EVL CZ0510400 - Jizerskohorské bučiny

Na str. 27 v rámci kap. 17000 Multimodální klastr Praha – Liberec – st. hr. Polsko / SRN bod 1703Z Konvenční železnice Liberec – Frýdlant – Zawidów st. hr., kde je uvedeno: Trať byla v minulém období částečně optimalizována, nové projekty se v současnosti nepřipravují. Do budoucna lze očekávat projekt: Zvýšení propustnosti železniční tratě Liberec – Frýdlant – Zawidów st. hr.

Uvedená železniční trať prochází PO CZ0511008 - Jizerské hory a EVL CZ0510400 - Jizerskohorské bučiny. Z předložených materiálů k záměru resp. koncepci nevyplývají konkrétní opatření na uvedené trati, kdy ale koncepce rozvoj dané dopravní infrastruktury předpokládá.

EVL CZ0510191 - Průlom Jizery u Rakous

Tabulka "Příloha 2_Seznam projektů DSS3" obsahuje bod "Rekonstrukce ŽST Malá Skála". Plocha ŽST Malá Skála těsně sousedí s územím EVL CZ0510191 - Průlom Jizery u Rakous.

EVL CZ0424141 - Porta Bohemica a EVL CZ0424111 - Labské údolí

Dopravně sektorová strategie opětovně zahrnuje konkrétní opatření v rámci „zlepšení plavebních podmínek na Labi Ústí nad Labem – st. hranice“, a to plavební stupeň v Děčíně. Tento samotný záměr významným způsobem negativně ovlivní EVL Porta Bohemica a EVL Labské údolí a současně lze očekávat i negativní přeshraniční vlivy níže po proudu v Německu. Významný negativní vliv byl díky tomuto záměru konstatován i v případě Koncepce vodní dopravy a Územního plánu Děčín. Do EVL Porta Bohemica bylo od té doby navíc doplněno jako předmět ochrany stanoviště 3270, které bude záměrem v této EVL značně ovlivněno (zánik).

Kromě záměru Plavební stupeň Děčín koncepce zahrnuje i související záměry za účelem splavnění Labe od Pardubic po státní hranici a další záměry zaměřené na rozvoj osobní vodní dopravy a rekreační plavby na Labi (rozvoj sítě přístavišť – u záměrů nebyl vyloučen významný vliv na soustavu Natura 2000 – například záměr „Doplnění sítě přístavišť OLD v Ústeckém kraji“ – nevyločen významný vliv (stanovisko Agentury č. j. SR/1413/UL/2020-2 ze dne 31. 8. 2020). Veškerá opatření cílená na rozvoj vodní dopravy se z hlediska svých vlivů kumulují – plnohodnotná funkčnost modernizované vodní cesty je navíc podmíněna realizací všech opatření na vodní cestě, a je nutno posuzovat realizaci všech předpokládaných opatření současně s vlivy lodní dopravy samotné, řádně posoudit kumulativní vlivy na celý ekosystém toku.

Strategie zahrnuje upravený návrh trasování vysokorychlostní železniční trati (VRT) v úseku Lovosice – Ústí nad Labem – státní hranice. Agentura nevyločila významný vliv na soustavu Natura 2000 podle § 45i k navrhovanému obsahu aktualizace ZÚR Ústeckého kraje – vymezení návrhového koridoru pro vysokorychlostní železniční trať (č. j. SR/0726/UL/2021-7 ze dne 20. 10. 2021) a změna bude na základě stanoviska MŽP hodnocena z hlediska možného ovlivnění životního prostředí, s důrazem na předměty ochrany a celistvost EVL nebo PO (č. j. MZP/2021/710/5835 ze dne 18. 1. 2022).

EVL CZ0513505 - Dolní Ploučnice

Negativní vliv může mít také modernizace tratě označená jako 2601Z Konvenční železnice Děčín - Česká Lípa – Liberec, a to pokud by byly zásahy do stávající trati většího rozsahu (například zmíněné zkapacitnění úseku Benešov nad Ploučnicí – Děčín – východ pro nákladní dopravu). V území je na kontaktu EVL Dolní Ploučnice.

EVL CZ0714073 - Litovelské Pomoraví a PO CZ0711018 - Litovelské Pomoraví

Co se týče části 6000 Multimodální klastr Praha - Ostrava (nad rámec Praha - Brno a Brno - Ostrava) a 603S D35 Opatovice n/L - Olomouc - Lipník n/B, klastr obsahuje připravované projekty jednotlivých úseků dálnice D35, jejichž realizací dojde k propojení dálničního severního česko-moravského spojení mezi Prahou a Ostravou a současně směru na Prostějov a Brno. Jak je v textu uvedeno - a lze to současně logicky očekávat - dojde "podle dopravního modelu" k zvýšení dopravního zatížení, a to i v úseku dálnice procházejícího EVL a PO Litovelské Pomoraví. Bez případných technických opatření (protihlukové stěny, ekodukt apod.) je možné očekávat negativními důsledky pro biotu v ovlivněném prostoru (hluk, exhalace, srážky s živočichy apod.).

PO CZ0711017 - Jeseníky

Podobný vliv nelze bez podrobnější specifikace vyloučit ve vztahu k PO Jeseníky ani u některých projektů zařazených např. v části 34000 Multimodální klastr – další přeshraniční spojení a odlehlé regiony – Jesenícko.

PO CZ0411002 - Doupovské hory a EVL CZ0413188 - Olšová vrata

PO Doupovské hory a EVL Olšová vrata jsou dotčeny konkrétním projektem Dálnice D6 - Karlovarská část. Tato akce je samozřejmě zakotvena i v ZÚR Karlovarského kraje, kde bylo sděleno pro poslední zprávu o uplatňování ZÚR, že negativní vliv nelze vyloučit a to vzhledem k nejasnosti některých zahrnutých budoucích záměrů vůči soustavě NATURA 2000. Nicméně D6 byla již zakotvena i v samotné ZÚR. Z předkládané koncepce však nelze zjistit bližší údaje, zda nepočítá nebo nenavrhne jiné trasy, potřebná podrobnost tedy není k dispozici.

Obecně Agentura konstatuje, že infrastrukturní stavby mohou být v územním konfliktu s biotopy zvláště chráněných druhů savců, které tvoří předmět ochrany v dotčených lokalitách soustavy Natura 2000 – pokud by došlo ke zhoršení propojenosti těchto biotopů, zejména pak v kritických místech, může být narušena celá síť migračních koridorů a tím by mohlo dojít k ovlivnění některých předmětů ochrany evropsky významných lokalit (velcí savci).

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 AOPK ČR (vč. předmětů ochrany)

Příloha: Seznam evropsky významných lokalit a ptáčích oblastí v územní působnosti AOPK ČR (včetně přírodních památek)

KATEGORIE	SITE CODE	NÁZEV	Přírodní památka
EVL	CZ0110050	Prokopské údolí	6110, 6210, 9180, 6190
EVL	CZ0113005	Lochkovský profil	Callimorpha quadripunctaria
EVL	CZ0113774	Praha - Letánský ostrov	Spermophilus citellus
EVL	CZ0114001	Radotínské údolí	Callimorpha quadripunctaria, Dracocephalum austriacum
EVL	CZ0210023	Pustá se	6510
EVL	CZ0210027	Vodňanský náhon	9130, 3130, 9110
EVL	CZ0210028	Posázavské náhony	9180, 9130, 6190
EVL	CZ0210053	Střední Povltaví u Drbákova	8220, 9170, 8150, 6190, 4030, 9180
EVL	CZ0210100	Bílichovské údolí	91E0, 9150, 7220
EVL	CZ0210114	Radou	2330, 4030, 6210, 8210
EVL	CZ0210118	V jezírkách	3140, 6430, 7230
EVL	CZ0210150	Čertův mlýn	7220, 9170
EVL	CZ0210172	Hrabanovská louka	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	V trušické rokle	8220, 4030, 6110, 6190, 6210, 8230
EVL	CZ0212006	Drhleny	Trichomanes speciosum
EVL	CZ0212019	Smradovna	9150, 9190, 91E0, Cypripedium calceolus, Adenophora liliifolia, 7220, 7230
EVL	CZ0212020	Rečkovice	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	Skotčova písečná	Bombina variegata
EVL	CZ0213610	Křivoklát - hrad	Myotis myotis
EVL	CZ0213621	Štoly Velké Ameriky	Barbastella barbastellus, Myotis myotis
EVL	CZ0213626	Suchomasty - zámeček	Rhinolophus hipposideros
EVL	CZ0213628	Točín - hrad	Myotis myotis

EVL	CZ0213790	Jab rek	Triturus cristatus
EVL	CZ0213822	V Hliniš atech	Bombina variegata, Triturus cristatus
EVL	CZ0214002	Karlícké údolí	8310, 8230, 9150, 9170, 9180, 91H0, 91I0, Dracocephalum austriacum, Adenophora liliifolia, 40A0, 6210, 6210, 6510, 7220, 8160, 8210, 9130
EVL	CZ0214003	Zlatý k	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, 91FO
EVL	CZ0214011	Tý ov - Oupo ský potok	8150, 8220, 9110, 9130, 9170, 9180, Dicranum viride, 91E0, Limoniscus violaceus, 40A0, 6190, Austropotamobius torrentium, 6510
EVL	CZ0214012	P íhrazské skály	Rhinolophus hipposideros, 8310, Trichomanes speciosum
EVL	CZ0214013	Koko ínsko	Vertigo angustior, 6210, 6410, Vertigo moulinsiana, Misgurnus fossilis, 6430, Cobitis taenia, 6510, 7210, 7230, 8220, 8230, 8310, 9110, 91E0, Trichomanes speciosum, Cypridium calceolus
EVL	CZ0214014	Podlesí	3130, 3150, Leucorrhinia pectoralis, 7140, Coleanthus subtilis, Vertigo angustior
EVL	CZ0214015	V znice	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	Stroupinský potok	Austropotamobius torrentium, Cottus gobio
EVL	CZ0214043	Niva B lé u Kloko ky	Ligularia sibirica, 7230, 6410, Vertigo moulinsiana
EVL	CZ0214045	Prameny Klí avy	91E0, Hamatocaulis vernicosus, 7140, 3150
EVL	CZ0214050	Žehu sko	Vertigo angustior, 3150, Lucanus cervus, 6210, 6210, 91I0, 6440, 6510, 7230, 91H0, 6410
EVL	CZ0310032	ertova st na-Lu	8220
EVL	CZ0310163	Žofinský prales - Pivonické skály	9410, 9110, 9130, Dicranum viride
EVL	CZ0310605	Žofinka	91D0
EVL	CZ0310610	ervené blato	7120, 91D0
EVL	CZ0310611	Široké blato	91D0, 7140
EVL	CZ0310615	Píse ný p esyp u Vlkova	2330
EVL	CZ0312038	Lomnický velký rybník	Coleanthus subtilis
EVL	CZ0312040	Malý Horusický rybník	Coleanthus subtilis
EVL	CZ0312048	Šti í rybník	Coleanthus subtilis

EVL	CZ0313004	Ter ino údolí	Maculinea teleius
EVL	CZ0313097	Cepská pískovna a okolí	Triturus cristatus
EVL	CZ0313098	Hliní - Pon drážka	Triturus cristatus, 3160, 7140
EVL	CZ0313106	Lužnice a Nežárka	Lutra lutra, Unio crassus, Osmoderma eremita, Misgurnus fossilis
EVL	CZ0313123	Stropnice	Lutra lutra, Maculinea teleius
EVL	CZ0313128	Nad jská soustava	Osmoderma eremita, Lutra lutra, 7150
EVL	CZ0313129	Purkrabský rybník a To ník	Osmoderma eremita
EVL	CZ0313131	T ebo	Cerambyx cerdo, Osmoderma eremita
EVL	CZ0313141	Žofina Hu	Maculinea nausithous
EVL	CZ0314019	Velký a Malý Tisý	Coleanthus subtilis, Lutra lutra, Osmoderma eremita
EVL	CZ0314023	T ebo sko - st ed	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	CZ0314024	Šumava	Lutra lutra, 9130, 9110, Myotis myotis, 8220, Rhinolophus hipposideros, 7140, Cottus gobio, 7110, 6520, 6510, 6430, 6410, 6230, Lampetra planeri, 5130, 4030, 3260, 3150, Margaritifera margaritifera, 3130, Gentianella praecox subsp. bohémica, Carabus menetriesi pacholei, 9410, 91E0, Hamatocaulis vernicosus, 91D0, Lynx lynx, 9180
EVL	CZ0314109	Ruda	7140, 7150, 91D0, Hamatocaulis vernicosus, Liparis loeselii, 3160
EVL	CZ0314123	Boletice	Margaritifera margaritifera, 3150, Maculinea teleius, Maculinea nausithous, 6230, 6410, 6430, 6510, 7110, Cottus gobio, 7140, 8220, 9110, 9130, Lynx lynx, 9180, 91E0, Ligularia sibirica, Carabus menetriesi pacholei
EVL	CZ0314124	Blanský les	9130, Vertigo angustior, Myotis myotis, 8220, Cottus gobio, 6510, 6410, Lampetra planeri, Gentianella praecox subsp. bohémica, 91U0, 9180, 9170, Lynx lynx, 9110, Maculinea teleius, 3260, Maculinea nausithous, Callimorpha quadripunctaria, 6190, 6210, 6210
EVL	CZ0314634	Chýnovská jeskyn	Myotis myotis, 8310
EVL	CZ0315005	ežabinec	Hamatocaulis vernicosus
EVL	CZ0320029	Chlumská strá	9180, 9170
EVL	CZ0320030	Haltravský h eben	9110, 9180
EVL	CZ0320037	Na požárech	6230, 7140
EVL	CZ0320043	Pavlova Hu	91D0
EVL	CZ0320053	Kohoutov	8230, 8220, 9170, 9180, 9130
EVL	CZ0320140	Chejlava	9180, 9130
EVL	CZ0320180	erchovský les	6410, 7140, 9110, 9130, 9410, 9190, 9180, 91D0
EVL	CZ0322058	Pastvišt u Fin	Gentianella praecox subsp. bohémica, 6230
EVL	CZ0323142	Berounka	Aspius aspius

EVL	CZ0323151	Kate inský a Nivní potok	Castor fiber
EVL	CZ0323166	Radbuza - Nový Dv r - Pila	Austropotamobius torrentium
EVL	CZ0323638	Jeskyn Ink	Barbastella barbastellus
EVL	CZ0323645	Štola V ra	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 rašeliništ	7110, 7140, 7120, 9410, 91D0
EVL	CZ0410404	Be ovské lesní rybníky	7140, 9410, 3150, 3160
EVL	CZ0410413	Ka on Oh e	9180, 91E0, 9170, 9130, 3260, 8220, 9110
EVL	CZ0410414	Kladské rašeliny	7110, 7140, 91D0, 9410
EVL	CZ0412065	Medv dí 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 triangl	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413018	U hájenky	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413177	Byst ina - Lužní potok	Lampetra planeri, Euphydryas aurinia, Margaritifera margaritifera
EVL	CZ0413179	Podhorní louky	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413180	Horní Kramolín - Ovesné	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413181	Mok ady u Javorné	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413182	U bunkru	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413187	Mezi rybníky	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413188	Olšová vrata	Spermophilus citellus
EVL	CZ0413191	Na Pílské šacht	Euphydryas aurinia
EVL	CZ0413195	Teplá sp ítoky a Otro inský potok	Cottus gobio
EVL	CZ0414026	Úpolínová louka - K ížky	Euphydryas aurinia, 4030, 6230, 6410, 6430, Galium sudeticum, 8220, 9410, Cerastium alsinifolium, Asplenium adulterinum, 7140
EVL	CZ0414110	Krušnohorské plátó	9410, 91D0, 9140, Myotis myotis, 8220, Carabus menetriesi pacholei, 7140, 7110, 6520, 6230, 4030, 7220
EVL	CZ0420026	Bo e	9180, 8220, 8150, 6190, 40A0

EVL	CZ0420082	Studenec	8220, 9110, 9180, 9130
EVL	CZ0420083	Spravedlnost-Ch ibská	91E0, 6510
EVL	CZ0420144	Novodomské a polské rašeliníšt	7110, 7120, Coleanthus subtilis, 91D0, 9410, 7140
EVL	CZ0420165	Velký vrch - ernodoly	9110, 6210, 40A0
EVL	CZ0420406	K ížové 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	Bohy ská lada, Chmelník, Lotar v vrch	8220, 6510, 6410, 6210, 6210, 9180, 91E0, 9170
EVL	CZ0420454	Lipská hora	9110, 9180, 8220, 8160
EVL	CZ0420455	Lhota	9180, 9110
EVL	CZ0420456	Ostrý	8220, 9170, 9110
EVL	CZ0420459	Koš álov	40A0, 9110, 6210, 6210, 91H0, 9180, 9170, 8220, 6510
EVL	CZ0420460	T t nské strán	6210
EVL	CZ0420462	Plešivec	8230, 8220
EVL	CZ0420500	Libouchecké bu iny	9180, 9110, 8220, 6510, 6230
EVL	CZ0420501	Olšový potok	6410, 91E0, 91D0, 7140, 6520
EVL	CZ0420507	Údolí Ch ibské Kamenice	91E0, 9130, 9110, 8310, 8220, 3150, 7140
EVL	CZ0420520	Lužickohorské bu iny	9130, 9110, 8220, 9180
EVL	CZ0422075	Bore ský vrch	6210, Pulsatilla patens, 8220, 6510, 40A0
EVL	CZ0422077	Klene	Dianthus arenarius subsp. bohemicus, 2330
EVL	CZ0422079	Královomlýnský rybník	Luronium natans
EVL	CZ0423001	Huníkovský potok	Austropotamobius torrentium
EVL	CZ0423006	Nebeský rybník u Veselí	Triturus cristatus
EVL	CZ0423198	Bezejmenný p ítok Trojhorského potoka	Austropotamobius torrentium
EVL	CZ0423202	B ezina	Triturus cristatus
EVL	CZ0423206	Dobrná	Triturus cristatus
EVL	CZ0423212	Ho enec - í ov	Callimorpha quadripunctaria
EVL	CZ0423219	Lu ní potok - T ebušín	Austropotamobius torrentium
EVL	CZ0423224	Ploskovice	Osmoderma eremita
EVL	CZ0423225	Radobyl	Stenobothrus eurasius, 8220, Callimorpha quadripunctaria, 6210
EVL	CZ0423227	Sinutec - Dlouhý kopec	Callimorpha quadripunctaria
EVL	CZ0423233	Vrch Milá	Stenobothrus eurasius
EVL	CZ0423236	Všechlapy - Kamyk	Callimorpha quadripunctaria

EVL	CZ0423507	Horní Kamenice	Lutra lutra, Salmo salar
EVL	CZ0423651	Držovice - rodinný d m	Myotis myotis
EVL	CZ0423652	Ch ibská - kostel	Myotis myotis
EVL	CZ0423653	Jílové u D ína - škola	Myotis myotis
EVL	CZ0424031	eské 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	CZ0424111	Labské údolí	Lutra lutra, 9110, Castor fiber, 8310, 8220, Salmo salar, 91E0, 3270, 3260, 91T0, Luronium natans, 9180, 4030
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 Krušnoho í	9410, 91E0, 91D0, 9110, 9130, 9180, 8220, 6520, 6430, 6230, Limoniscus violaceus, 4030, Maculinea nausithous, Maculinea teleius
EVL	CZ0424129	Bílé strán u Litom íc	6210, Callimorpha quadripunctaria, 6210, 8230, 91E0, Cypripedium calceolus
EVL	CZ0510191	Pr lom Jizery u Rakous	9150, 9180, 9130, 9110, 8310, 8220, 8210, 6210, 6210
EVL	CZ0510400	Jizerskohorské bu iny	9180, 9140, 8220, 9110, 9130
EVL	CZ0510402	Rašeliništ 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	Sm dava	91D0, 9410, 7110, 9110
EVL	CZ0510412	Jizerské smr iny	9410, 91D0, 7140, 7110, 4030, 8220
EVL	CZ0510415	Rašeliništ Jizery	6230, 7110, 7140, 91D0, 9410
EVL	CZ0510441	Binov - Bob í sout ska	91E0, 9110, 9180, 9170, 8220, 6510
EVL	CZ0510508	Klí	9110, 8150, 6510, 4030, 8220
EVL	CZ0510509	Jezev í vrch	9180, 9130
EVL	CZ0512100	Roverské skály	Trichomanes speciosum
EVL	CZ0513244	Manušické rybníky	Bombina bombina
EVL	CZ0513249	Práche - Zicht	Triturus cristatus
EVL	CZ0513255	Slatinné vrchy	Rosalia alpina
EVL	CZ0513505	Dolní Plou nice	Lutra lutra, Bombina bombina, Salmo salar

EVL	CZ0513506	Horní Plou nice	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 p ehrady	Myotis myotis
EVL	CZ0513663	Podhájí - chalupa	Rhinolophus hipposideros
EVL	CZ0513666	Jeskyn Sklepy pod Troskami	Rhinolophus hipposideros
EVL	CZ0514041	Suchý vrch - Nad je	8220, 8310, Barbastella barbastellus, 4030, 9130, Myotis bechsteinii, 9110
EVL	CZ0514042	Jest ebsko - 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
EVL	CZ0514113	Podtrosecká údolí	Cobitis taenia, Liparis loeselii, Trichomanes speciosum, Hamatocaulis vernicosus, Maculinea nausithous, Rhinolophus hipposideros, 8310
EVL	CZ0514243	Velký a Malý Bezd z	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 - Vilhoš	9180, Vertigo angustior, 3150, Maculinea teleius, Maculinea nausithous, 6410, 6430, 7140, 8220, 9130, 9170
EVL	CZ0520028	Babi ino údolí - Rýzmburk	8210, 7220, 9180
EVL	CZ0520507	Kozínek	6510, 9130, 8210, 9180
EVL	CZ0520508	Stárkovské bu iny	8210, 6510, 9130
EVL	CZ0520511	Žaltman	6510, 9110, 9130, 91E0
EVL	CZ0520518	Broumovské st ny	9110, 8310, 8220, 4030, 9130
EVL	CZ0520519	Adršpašsko-teplické skály	7140, 8220, 8310, 9110, 91D0, 9410
EVL	CZ0520600	Tr kov	9410, 9130, 9110
EVL	CZ0520603	Panský vrch	6230, 6430, 6510
EVL	CZ0520604	Zdobnice - í ka	8220, 9110, 9180, 9130
EVL	CZ0523014	Vladivostok	Maculinea nausithous, Maculinea teleius
EVL	CZ0523267	Zaorlicko	6520, Cottus gobio, 91E0
EVL	CZ0523280	Metuje a D eví	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	CZ0524047	Peklo	9110, 3260, 8150, 8220, 9130, 9180, Buxbaumia viridis
EVL	CZ0525002	e išný u Machova	Hamatocaulis vernicosus
EVL	CZ0530146	Králický Sn žník	9410, 91D0, 9110, 8310, 8220, 8110, 7110, 6430, 4060, 6150
EVL	CZ0530500	Lichnice - Ka kovy hory	9180, 6190, 8220, 9110, 9130
EVL	CZ0530502	Semínský p esyp	2330
EVL	CZ0533296	Boušovka	Leucorrhinia pectoralis
EVL	CZ0533301	Údolí Chrudimky	Lampetra planeri
EVL	CZ0533303	Chrudimka	Lutra lutra
EVL	CZ0533308	Bohdane ský rybník a rybník Matka	Leucorrhinia pectoralis, Maculinea nausithous, Bombina bombina, Cucujus cinnaberinus
EVL	CZ0533501	Slavická obora	Osmoderma eremita
EVL	CZ0533685	Borová u Polí ky	Rhinolophus hipposideros
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	Šva ec	6210, 6210, 6510
EVL	CZ0610159	Velký Špi ák	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	CZ0612139	Pod Kamenným vrchem	Coleanthus subtilis
EVL	CZ0612149	Suché skály	Dianthus moravicus, 8220
EVL	CZ0613009	Niva Fryšavky	Maculinea nausithous
EVL	CZ0613010	Údolí Svatky u Krásného	Maculinea nausithous
EVL	CZ0613318	Babinský rybník	Leucorrhinia pectoralis
EVL	CZ0613321	Jankovský potok	Lutra lutra
EVL	CZ0613333	Stavišt	Cottus gobio
EVL	CZ0613338	Vatin	Bombina bombina
EVL	CZ0613700	Ž ár nad Sázavou - garáže	Myotis emarginatus
EVL	CZ0613809	Dívka	Bombina bombina
EVL	CZ0614053	Dá ská rašeliništ	9410, Leucorrhinia pectoralis, 6410, 7140, 91D0
EVL	CZ0614059	Ští í d l - eka	7140, Gentianella praecox subsp. bohémica, 6230, 6410, Hamatocaulis vernicosus, Buxbaumia viridis, 7230
EVL	CZ0614134	Údolí Jihlavy	9180, 9170, 8220, 6240, 6210, 9110, Callimorpha quadripunctaria, 3260, 6190

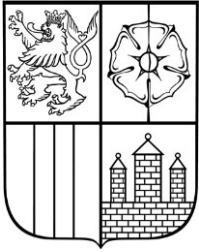
EVL	CZ0615014	Louky u erného lesa	Hamatocaulis vernicosus
EVL	CZ0620009	Lednické rybníky	3130
EVL	CZ0620018	V trníky	6210, 6240
EVL	CZ0620024	Váté pisky	6260, 2330
EVL	CZ0620147	Mirolavské kopce	6240, 6110
EVL	CZ0622218	Dunajovické kopce	6210, Serratula lycopifolia, Artemisia pancicii, Crambe tataria, 40A0
EVL	CZ0623045	Rendezvous	Osmoderma eremita, Cerambyx cerdo, Lucanus cervus
EVL	CZ0623781	Klentnice - kostel svatého Jiří	Myotis myotis
EVL	CZ0623803	Bezručova alej	Osmoderma eremita
EVL	CZ0623819	leka Rokytňá	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	Pouzdanská step - Kolby	6240, Crambe tataria, Callimorpha quadripunctaria, 91G0, 91I0, Artemisia pancicii, Lucanus cervus, Carabus hungaricus, 6250
EVL	CZ0624062	ernecký 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	ertoryje	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	Turold	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
EVL	CZ0624100	Milovický les	6210, Lucanus cervus, Callimorpha quadripunctaria, Eriogaster catax, Barbastella barbastellus, 91H0, 91G0, Myotis bechsteinii, 6240, 91I0
EVL	CZ0624102	Slanisko u Nesytu	1340, Vertigo angustior
EVL	CZ0624104	Dvín	Callimorpha quadripunctaria, Lucanus cervus, 6190, 6210, 6240, Barbastella barbastellus, 8160, 8210, Myotis bechsteinii, 9180, 91G0, 91H0, Carabus hungaricus, Dianthus lumnitzeri, Iris humilis subsp. arenaria

EVL	CZ0624114	P ední kout	Callimorpha quadripunctaria, 6210, 6210, 6240, 91G0, 9110
EVL	CZ0624117	Na Adamcích	Echium maculatum, 6240
EVL	CZ0624119	Soutok - Podluží	Bombina bombina, Unio crassus, Lutra lutra, 91E0, 91F0, 91G0, Triturus dobrogicus, Pelecus cultratus, Gymnocephalus baloni, Anisus vorticulus, 3130, Zingel streber, Zingel zingel, Gymnocephalus schraetser, Cobitis taenia, 6440, 6430, Misgurnus fossilis, 6410, Rhodeus sericeus amarus, Aspius aspius, Gobio albipinnatus, 6210, Cerambyx cerdo, Cucujus cinnaberinus, Osmoderma eremita, 3270, 3260, Lycaena dispar, Ophiogomphus cecilia, 3150, Castor fiber
EVL	CZ0624128	Krumlovsko-Rokytenké slepence	6240, Cerambyx cerdo, 6190, Dianthus moravicus, Pulsatilla grandis, 8220, 40A0, 6110
EVL	CZ0624130	Moravský kras	Callimorpha quadripunctaria, Limoniscus violaceus, Echium maculatum, Pulsatilla grandis, Cypripedium calceolus, 91H0, 6190, 6210, 6240, 6510, Cottus gobio, Rhinolophus hipposideros, Barbastella barbastellus, 8160, Myotis emarginatus, 8210, Myotis bechsteinii, Myotis myotis, 8310, 9130, 9150, 9170, 9180, Buxbaumia viridis, 91E0, 91G0
EVL	CZ0624132	Údolí Svitavy	9170, 9130, 8220, Limoniscus violaceus, 9180
EVL	CZ0624234	Svatý kope ek u Mikulova	Callimorpha quadripunctaria, Lucanus cervus, 6190, 6240, Iris humilis subsp. arenaria
EVL	CZ0624236	Jižní svahy Hád	6240, 6210, Pulsatilla grandis
EVL	CZ0712186	Hrdibo ické rybníky	Angelica palustris
EVL	CZ0713720	Bílá Lhota	Myotis myotis
EVL	CZ0713722	Branná - hrad	Rhinolophus hipposideros
EVL	CZ0713730	Na Špi áku	Rhinolophus hipposideros
EVL	CZ0714073	Litovelské Pomoraví	Lutra lutra, 9170, Lycaena dispar, 91F0, Maculinea nausithous, 6410, 6510, Triturus cristatus, Bombina bombina, Barbastella barbastellus, 91E0, Anisus vorticulus, Castor fiber, 8310
EVL	CZ0714075	Keprník	7110, 6430, 6150, 4060, Carabus variolosus, 91D0, 9110, 8220, 9410
EVL	CZ0714076	Kosí - Lomy	6510, 6210, Callimorpha quadripunctaria, 8210, Pulsatilla grandis
EVL	CZ0714077	Prad d	Campanula gelida, 9410, 91D0, 9110, 8220, 8110, 7140, 7110, 6430, 6150, 4080, 4060, Buxbaumia viridis, Carabus variolosus, Poa riphaea
EVL	CZ0714078	Rabštejn	9110, 9180, 9130, Buxbaumia viridis
EVL	CZ0714080	Špran k	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	Be va - Žebra ka	91F0, 9170, Gobio kesslerii, Unio crassus, Bombina bombina
EVL	CZ0714085	Morava - Chropy ský luh	6510, Triturus cristatus, Castor fiber, 91E0, 6430, Maculinea nausithous, Lycaena dispar, 3150, 91F0, Gobio kesslerii
EVL	CZ0714086	Rychlebské hory - Sokolský h bet	7110, 6510, 6430, 9410, 91E0, 9180, 9130, 9110, 8310, Myotis myotis, 8220, Rhinolophus hipposideros, 8210

EVL	CZ0714771	H rka u Hranic	8310, Myotis myotis
EVL	CZ0715024	Šumárník	Mannia triandra
EVL	CZ0715025	Údolí Malínského potoka	Buxbaumia viridis
EVL	CZ0720420	Rudický les	6210, 6510, 9110, 91E0, 9170
EVL	CZ0720422	Valy-Bu ník	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	CZ0722198	Hod ovská dolina	Tephroses longifolia subsp. moravica
EVL	CZ0722199	Hrušová dolina	Tephroses longifolia subsp. moravica
EVL	CZ0723421	Remízy u Bánova	Eriogaster catax
EVL	CZ0723434	Vlára	Sabanejewia aurata
EVL	CZ0723751	Kom a - kostel	Myotis myotis
EVL	CZ0723756	Slavi ín - kostel	Myotis myotis
EVL	CZ0723757	Slavi ín - 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
EVL	CZ0724090	Bílé Karpaty	Colias myrmidone, Serratula lycopifolia, Vertigo angustior, Vertigo moulinsiana, 3140, Maculinea teleius, Lycaena dispar, Maculinea nausithous, Eriogaster catax, Callimorpha quadripunctaria, Cucujus cinnaberinus, 6210, 6210, 6410, 6430, 6510, 7220, 7230, 9110, 9130, 9170, 9180, 91E0, 91G0, 9110, Cypripedium calceolus, Liparis loeselii, Carabus variolosus
EVL	CZ0724430	Vlářský pr smyk	Callimorpha quadripunctaria, Tephroses longifolia subsp. moravica, 6210, 6210, 6510, Rosalia alpina, 9130, 9170, 9180, 91E0, Carabus variolosus, 7220
EVL	CZ0810004	Niva Morávky	91E0, 9170, 3230
EVL	CZ0810014	Pstruží potok	7140, 91E0
EVL	CZ0810018	Sovinec	9130, Buxbaumia viridis, 9180, 9110, Barbastella barbastellus
EVL	CZ0810032	Pta í hora	9130
EVL	CZ0810036	Štramberk	9180, 8210, 7220, 6510, 6210, 6210, 6190, 6110
EVL	CZ0813438	Čihelna Kunín	Triturus cristatus
EVL	CZ0813445	He manovice	Triturus montandoni
EVL	CZ0813450	Karlova Studánka	Triturus montandoni

EVL	CZ0813456	Moravice	Lutra lutra, Cottus gobio, Lampetra planeri
EVL	CZ0813462	eka Ostravice	Cottus gobio, 3220, 3240
EVL	CZ0813468	Sokolí potok	Carabus variolosus
EVL	CZ0813472	Suchá Rudná - zlatý lom	Triturus cristatus
EVL	CZ0813474	Údolí Moravice	Callimorpha quadripunctaria, Cottus gobio, 9130, Carabus variolosus
EVL	CZ0813763	Javorový vrch	Rhinolophus hipposideros, Barbastella barbastellus, Myotis myotis
EVL	CZ0813765	Štola Franz - Franz	Rhinolophus hipposideros, Myotis myotis, Myotis emarginatus
EVL	CZ0814092	Pood í	3130, 3140, Anisus vorticulus, 91F0, 91E0, 9170, Unio crassus, 3150, Lycaena dispar, Maculinea nausithous, Osmoderma eremita, Misgurnus fossilis, 6510, Triturus cristatus, Bombina bombina
PO	CZ0211001	K ivoklátsko	Pernis apivorus, Bubo bubo, Glaucidium passerinum, Alcedo atthis, Picus canus, Dendrocopos medius, Ficedula albicollis, Ficedula parva
PO	CZ0211011	Žehu ský rybník - Obora Kn ži ky	Ixobrychus minutus, Porzana porzana
PO	CZ0311033	T ebo sko	Anas strepera, Dryocopus martius, Picus canus, Alcedo atthis, Caprimulgus europaeus, Luscinia svecica cyanecula, Lullula arborea, Nycticorax nycticorax, Egretta alba, Ciconia nigra, Anser anser, Dendrocopos medius, Anas clypeata, Pernis apivorus, Haliaeetus albicilla, Circus aeruginosus, Sterna hirundo, Glaucidium passerinum, Aegolius funereus
PO	CZ0311035	ežabinec	Anser anser
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 rašeliňst - Ková ská	Picus canus, Tetrao tetrix
PO	CZ0421005	Východní Krušné hory	Tetrao tetrix
PO	CZ0421006	Labské pískovce	Dryocopus martius, Falco peregrinus, Crex crex, Bubo bubo
PO	CZ0511007	eskolipsko - Dokeské pískovce a mok ady	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 Záho í	Crex crex
PO	CZ0531012	Bohdane ský 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	CZ0711016	Králický Sněžník	Crex crex
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	Glaucidium passerinum, Ficedula parva, Picoides tridactylus, Dendrocopos leucotos, Ciconia nigra, Bonasa bonasia, Tetrao urogallus, Strix uralensis, Picus canus, Dryocopus martius



KRAJSKÝ ÚŘAD

JIHOČESKÝ KRAJ

Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví

Oddělení ekologie krajiny, vodního hospodářství a NATURA 2000

U Zimního stadionu 1952/2

370 76 České Budějovice



KUCBX014U5ZV

Naše č. j.: KUJCK 117182/2022
Sp. zn.: OZZL 107719/2022/sisa SO
Vyřizuje: Mgr. Simona Šafarčíková
Telefon: 386 720 862
E-mail: safarcikova@kraj-jihocesky.cz
Datum: 26. 9. 2022

Stanovisko orgánu ochrany přírody ke koncepci „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“

Krajský úřad Jihočeského kraje, 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 odst. 4 písm. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), v návaznosti na žádost doručenou dne 2. 9. 2022, po posouzení koncepce „**Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050**“ (dále jen „konceptce“) žadatele EXprojekt s. r. o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, zastoupeného Martinou Filipovou vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko:

Uvedená konceptce **nemůže** mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry a konceptcemi významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí ležících na území v působnosti Krajského úřadu Jihočeského kraje.

Odůvodnění:

Předložený dokument představuje koncepci Ministerstva dopravy s celostátní působností, která formuluje priority a cíle v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury pro období 2024–2030 a v dlouhodobém horizontu do roku 2050. Dokument vychází z cílů Dopravní politiky a stanovuje priority realizace dopravní infrastruktury s ohledem na stav a hlavní problémy dopravy v ČR včetně mezinárodních závazků resortu dopravy. Koncepci tvoří soubor několika tzv. knih, součástí žádosti je „Kniha 7 – Posouzení klastrů z hlediska pokrytí kapacity“ (Příloha č. 1). K žádosti je dále přiložen Seznam projektů (Příloha č. 2), který se člení na tři sekce, tj. na projekty silniční, železniční a vodní dopravy.

Koncepce sdružuje jednotlivé projekty do tzv. multimodálních klastrů (dále také „MK“), které se skládají ze souběžných klastrů pro silniční, železniční a vodní dopravu a zajišťují multimodální spojení dvou nebo více významných míst. Jihočeského kraje se územně dotýká řada multimodálních klastrů (MK Státní hranice SRN – Ústí nad Labem – Praha/Kolín, MK St. hr. Bavorsko – Plzeň – Praha, MK Praha – České Budějovice, MK České Budějovice – Dvořiště st. hr., MK Plzeň – České Budějovice, MK České Budějovice – st. hr. Vitorazsko, MK České Budějovice – Jihlava, MK – příměstská spojení – České Budějovice, MK – příměstská spojení – Jihlava).

Většina konkrétních projektů silniční, železniční a vodní dopravy zmiňovaných klastrů na území Jihočeského kraje se nachází mimo území soustavy Natura 2000, pouze některé z nich procházejí evropsky významnou lokalitou (dále také „EVL“) nebo ptačími oblastmi (dále také „PO“), vedou po jejich hranicích nebo leží v jejich bezprostřední blízkosti, např. projekt modernizace železniční trati Nemanice I – Ševětín se nachází poblíž EVL a PO Hlubocké obory. Projekt na silnici I/20 v úseku Pištín – České Vrbné sice leží mimo soustavu Natura 2000, ale přiblíží dopravu k EVL Hlubocké hráze a může dojít ke zvýšení dopravní zátěže a rušení.

Některé projekty vodní dopravy v rámci Labsko-vltavské vodní cesty, konkrétně projekt k dokončení Vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou prochází poblíž EVL Hlubocké hráze, další projekty jsou situovány přímo v soustavě Natura 2000, např. část úseku Hluboká n. Vltavou – VD Hněvkovice leží v PO Hlubocké obory a na hranici EVL Hlubocké obory, projekty v úseku Zvíkov a na vodním díle Orlík se nacházejí v PO Údolí Otavy a Vltavy. Projekty v PO Údolí Vltavy a Otavy (obnova nebo výstavba přístavišť

a stání apod.) mohou představovat negativní vlivy spojené s rušením obou ptačích druhů, které jsou zde předmětem ochrany, tj. výra velkého a kulíška nejmenšího.

Rozvoj silniční dopravy na silnici I/39 na trase České Budějovice – Český Krumlov počítá s projekty na úsecích Třebonín (MÚK D3) – Rájov a I/39 Přísečná, které se územně dotýkají EVL Blanský les. Vlivy záleží na konkrétní trase. Na totožné silnici koncepce dále zmiňuje pouze obecně výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030. Bez přesné lokalizace tyto projekty nelze hodnotit. Bezprostředně podél I/39 se přitom kromě EVL Blanský les nachází také EVL Šumava, EVL Boletice a PO Boletice a případné úpravy trasy silnice kolem těchto úseků by mohly zmíněné lokality negativně ovlivnit.

Na železniční trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice se počítá s revitalizačním projektem, který se přímo týká území EVL Moravská Dyje s hořavkou duhovou a vydrou říční coby předměty ochrany.

Přehled projektů přiložených k žádosti v rámci Přílohy č. 2 obsahuje v některých případech velmi obecné popisy projektů jako například v případě silnice I/19 („výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030“). Bez přesné dokumentace tyto projekty nelze hodnotit. Bezprostředně podél I/19 se přitom nachází EVL Boukal, EVL Lom Skalka u Sepekova, EVL Kladrubská hora a případné úpravy trasy silnice kolem těchto úseků stejně jako chystaná přeložka v úseku Drhovice – Tábor poblíž EVL Tábor – Zahrádka by mohly zmíněné lokality negativně ovlivnit. Totéž platí pro pouze obecně popsané výstavby obchvatů a úpravy trasy na silnici I/20, která vede podél EVL Dolejší rybník, EVL Blatná a EVL Vrbenské rybníky. Konkrétní záměry v těchto částech komunikace by mohly jednotlivé lokality negativně zasáhnout. Další potenciální negativní ovlivnění soustavy Natura 2000 se týká silnice I/23 a obchvatu Kardašova Řečice, v okolí se nachází EVL Králek a PO Třeboňsko, míra ovlivnění těchto chráněných území záleží na vedení trasy. Totéž platí v případě silnice I/24 a obchvatu Lomnice nad Lužnicí. Záleží na vedení obchvatu, zda dojde k negativnímu ovlivnění přilehlé PO Třeboňsko.

V rámci modernizace železnice Písek – Protivín s aktuálně jednokolejnou tratí nejsou v koncepci identifikovány konkrétní projekty. Nicméně trať vede po hranici EVL Klokočínské louky a případné úpravy v tomto úseku by se mohly odrazit na stavu EVL. Obdobně trať Nemanice – Protivín vede podél hranice EVL Radomilická mokřina, její modernizace v úseku kolem EVL by mohla negativně ovlivnit soustavu Natura 2000. Projekt elektrizace tratě Veselí nad Lužnicí – České Velenice prochází územím PO Třeboňsko a kříží EVL Lužnice – Nežárka. Vzhledem k nedostatku informací o náplni a rozsahu projektu též nelze vlivy hodnotit.

Koncepce zahrnuje velké množství staveb v různé fázi přípravy, o některých z nich zatím nejsou žádné podrobné informace. Koncepce vytváří pouze rámec, stanoví koridory staveb, ale nikoliv jejich přesné územní vedení a technické provedení staveb, proto nelze vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti s jistotou posoudit. Charakter koncepce vzhledem ke své obecnosti neumožňuje dostatečně podrobné vyhodnocení vlivů na jednotlivé evropsky významné lokality a ptačí oblasti, resp. na konkrétní předměty ochrany. Koncepce navrhuje projekty, jejichž realizace může vyvolat změnu stávajících přírodních podmínek v lokalitách soustavy Natura 2000. Hodnocení případného ovlivnění příznivého stavu předmětu ochrany nebo celistvosti prvků soustavy Natura 2000 a jejich předmětů ochrany či celistvosti je ovšem možné realizovat až na úrovni konkrétních záměrů. Orgán ochrany přírody si tak dovoluje upozornit na skutečnost, že případné záměry, které vycházejí z předložené koncepce, budou muset být ve fázi projektů samostatně posouzeny z hlediska vlivů na ptačí oblasti a evropsky významné lokality na území v působnosti Krajského úřadu Jihočeského kraje.

Vzhledem k výše uvedenému zdejší orgán ochrany přírody vyloučil významný vliv koncepce na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí ležících na území v působnosti Krajského úřadu Jihočeského kraje.

Ing. Zdeněk Klimeš
vedoucí odboru

Obdrželi:

EXprojekt s. r. o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno (DS)

KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor životního prostředí

Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Váš dopis zn.:

Ze dne:	02.09.2022	EXprojekt s.r.o.
Č. j.:	JMK 142129 /2022	Heršpická 758/13
Sp. zn.:	S - JMK 129227/2022 OŽP/Cou	619 00 BRNO
Vyřizuje:	Mgr. Nikola Coufalová	(DS)
Telefon:	541 651 538	
Datum:	30.09.2022	

Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu koncepce „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů vyhodnotil na základě žádosti, která byla dne 02.09.2022 podána společností EXprojekt s.r.o., IČ 29285801, se sídlem Heršpická 758/13, 619 00 Brno, možnosti vlivu koncepce „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“ na lokality soustavy Natura 2000 a vydává

s t 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.

Toto stanovisko se nevztahuje na koncepce nižšího řádu a konkrétní záměry z posuzované koncepce vycházející a tuto koncepci rozpracovávající. Každá taková koncepce nebo záměr musí být posouzena samostatně.

Hodnocená koncepce je hlavním plánem zaměřeným na financování a rozvoj (budování, udržování a zlepšování) dopravní infrastruktury železniční, silniční a vodní dopravy. Součástí dopravní sektorové strategie jsou multimodální klastry pro jednotlivé oblasti zahrnující dílčí dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy.

Orgán ochrany přírody předloženou žádost posoudil ve vztahu k evropsky významným lokalitám a ptačím oblastem ve své kompetenci a dospěl k závěru, že samotné zpracování koncepce jako podkladového materiálu bez stanovení konkrétních specifikací, pokud se týká lokalizace, rozsahu a souvislostí s jinými záměry, nemá potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na rozlohu a příznivý stav předmětů ochrany evropsky významných lokalit zahrnutých do soustavy Natura

2000 a ptačích oblastí, a proto vydává stanovisko, kterým pro zpracování posuzované koncepce vylučuje vliv na tyto lokality.

Tento závěr se však nevztahuje na podřazené koncepce či přímo konkrétní záměry, které mají být podle této koncepce realizovány. Proto je nutné, aby takové nižší koncepce a záměry byly posouzeny individuálně vždy podle své územní lokalizace, podle rozsahu realizace a podle interakcí s jinými záměry a jejich vlivy na krajinu a prvky soustavy Natura 2000.

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
// 02-09-2022

Naše značka
KK/5187/ZZ/22

Vyřizuje / linka
Chocheľ/594

Karlovy Vary
05-10-2022

Stanovisko k evropsky významným lokalitám a ptačím oblastem pro koncepci „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“

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 sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“ žadatele EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, Brno-střed, Štýřice, 619 00 Brno 19, doručeného dne 2. 9. 2022, vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 výše uvedeného zákona toto stanovisko:

koncepce „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“ může mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Toto stanovisko je platné pouze pro území Karlovarského kraje mimo působnost Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (CHKO Slavkovský les).

Odůvodnění:

Předmětem žádosti je koncepce „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“. Součástí dopravní sektorové strategie jsou multimodální klastry pro jednotlivé oblasti zahrnující dílčí dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy.

Přílohou žádosti je seznam jednotlivých projektů, které jsou předmětem studie, z nichž se Karlovarského kraje dotýká hlavně výstavba dálnice D6, která je ale posuzována v samostatném procesu a byla již z hlediska ochrany prvků soustavy Natura 2000 posuzována. V případě železniční dopravy pak jde o dílčí úpravy železničních tratí, kde se jedná o rekonstrukce a modernizace stávajících úseků, které budou rovněž posuzovány samostatně po předložení příslušných podkladů.

Podkladem pro vydání tohoto stanoviska jsou:

- Žádost obsahující lokalizaci a popis záměru.
- 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 náleзовé databáze Agentury ochrany přírody a krajiny ČR ke dni vydání tohoto stanoviska.

- Náhled do informačních systémů EIA/SEA ke dni vydání tohoto stanoviska.
- Náhled do dokumentace územního plánu.

Krajský úřad Karlovarského kraje se v tomto případě opírá zejména o formální závěr, že v daném případě jde o koncepční dokument, který musí respektovat existenci a umístění prvků soustavy Natura 2000, a to v širších souvislostech na národní úrovni. Proto je třeba danou koncepci posoudit s ohledem na všechny prvky soustavy Natura 2000 a jejich širší vazby. **Všechny z koncepce vycházející záměry však musí být posuzovány jako samostatné, a to pouze za předpokladu předložení nezbytných podkladů pro jejich posouzení. Skutečnost, že z předmětné koncepce záměr vychází, není argumentem pro automatické vyloučení možného negativního vlivu na prvky soustavy Natura 2000, protože koncepce pouze konstatuje jejich možnou realizaci, nikoliv konkrétní vliv na životní prostředí.**

Krajský úřad Karlovarského kraje posoudil předloženou koncepci a dospěl k závěru, že bez komplexního posouzení nelze vyloučit, **samostatně či ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi, významný vliv na předměty ochrany nebo celistvost EVL nebo PO**, jak je uvedeno ve výroku tohoto stanoviska.

Toto stanovisko je platné výhradně pro rozsah koncepce, který byl předmětem tohoto stanoviska; jakékoliv podstatné doplnění je v takovém případě nutné vnímat jako změnu záměru a je nutné je opětovně předložit k vydání nového stanoviska dle § 45i odst. 1 ZOPK příslušným orgánům ochrany přírody.

Toto stanovisko je platné pouze pro území správní působnosti zdejšího orgánu ochrany přírody a nenahrazuje stanoviska, vyjádření či rozhodnutí, vydávaná podle ustanovení jiných paragrafů ZOPK, nebo jiných zákonů.

Ing. Regina Martincová
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství



94412/2022/KHK



KUKHK-31053/ZP/2022

Krajský úřad Královéhradeckého kraje

VÁŠ DOPIS ZN.:
ZE DNE:
NAŠE ZNAČKA (č. j.): KUKHK-31053/ZP/2022

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: 13.09.2022

Počet listů: 2
Počet příloh: 0/listů: 0
Počet svazků: 0
Sp. znak, sk. režim: 246.5, A5

Dokument „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 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 05. 09. 2022 žádost společnosti EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, o stanovisko k dokumentu „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 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 sektorové strategie obsahují multimodální klastry pro jednotlivé oblasti zahrnující dílčí dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy.

Krajský úřad dále, jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 4 písm. o) zákona, vydává v souladu s ust. § 45i odst. 1 toto stanovisko:

Dokument „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“, 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 využití nejrůznějších nástrojů posuzujících multimodální klastry pro jednotlivé oblasti zahrnující dílčí dopravní záměry do roku 2030. Tento materiál jako plně teoretický podkladový materiál, který nedefinuje přesnou územní lokalizaci opatření či konkrétní projekty investičního charakteru, nemá potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na celistvost a příznivý stav předmětů ochrany evropsky významných lokalit ani ptačích oblastí. 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 zejména v úřední dny, tj. pondělí

a středa od 8.00 do 17.00 hodin nebo žádat bližší informace na telefonním čísle 725 560 755
– Ing. Aleš Novák.

z p. Ing. Aleš Novák
odborný referent na úseku
ochrany přírody a krajiny



KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE

odbor životního prostředí a zemědělství

Datovou schránkou

Exprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13
619 00 BRNO

Váš dopis značky/ze dne
/ 2. 9. 2022

Naše značka
KULK 66091/2022

Vyřizuje/linka
Habrda/392
kristian.habrda@kraj-lbc.cz

Liberec
7. září 2021

Stanovisko ke koncepci „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“.

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen krajský úřad), 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.

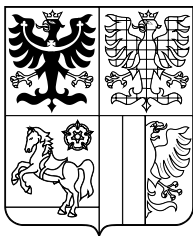
Odůvodnění: Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 (dále jen koncepce) je strategickým dokumentem, který prostřednictvím multimodálních klastrů navrhuje pro jednotlivé oblasti ČR dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy. Jedná se např. o modernizace a zkapacitnění stávajících dopravních tras (dálnic, silnic atd.), ale i o výstavby zcela nových tras a koridorů (např. obchvaty měst, přeložky silnic atp.).

Významný vliv předložené Koncepce na soustavu Natura 2000 lze vyloučit. Záměry, které se přímo dotýkaly soustavy Natura 2000 na území, pro které je kompetentním orgánem ochrany přírody krajský úřad (např. navržené obchvaty České Lípy), již byly posuzovány a vliv na soustavu Natura 2000 byl vyloučen. Další záměry staveb se soustavy Natura 2000 nedotýkají, v tomto stádiu koncepce lze vliv na soustavu Natura 2000 rovněž vyloučit. Posuzovat bude třeba až konkretizované a přesněji specifikované 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.

T +420 485 226 392 E kristian.habrda@kraj-lbc.cz

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 118217/2022
Sp. zn.: ŽPZ/22210/2022/Neu
246.2 V5

EXprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13
619 00 Brno

Vyřizuje: Bc. Vladana Neuwirtová
Telefon: 595 622 532
Fax: 595 622 126
E-mail: posta@msk.cz
Datum: 2. 10. 2022

„Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“ - stanovisko podle § 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. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o ochraně přírody a krajiny“), obdržel dne 2. 9. 2022 **žádost právnické osoby EXprojekt s.r.o., IČO 29285801, se sídlem Heršpická 758/13, 619 00 Brno** (dále jen „žadatel“), **o stanovisko podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny ke koncepci „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“** (dále jen „koncepce“).

Krajský úřad posouzením žádosti podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny **dospěl k závěru, že koncepce „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“ nemůže mít, samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry, významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.**

Odůvodnění:

Krajský úřad obdržel dne 2. 9. 2022 žádost žadatele o stanovisko podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny z hlediska posouzení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti ke koncepci „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“. Součástí dopravní sektorové strategie jsou multimodální klastry pro jednotlivé oblasti zahrnující dílčí dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy. Na území Moravskoslezského kraje se jedná o následující záměry:

Silniční doprava:

- Dálnice D48 obchvat Frýdku Místku
- Dálnice D48 Běloučín - Rybí
- I/11 Opava, severní obchvat - západní část
- I/11 Opava Komárov, jižní obchvat
- I/11 Nové Sedlice- severní obchvat
- I/11 Havířov - Třanovice
- I/45 Bruntál-východní obchvat I.etapa

Tel.: 595 622 222 IČ: 70890692
Fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692
ID DS: 8x6bxsd Č. účtu: 1650676349/0800



www.msk.cz

- I/45 Nové Heřminovy – Zátor, I. etapa
- I/45 Krnov - hraniční přechod
- I/45 Krnov - západní obchvata
- I/46 Opava, jižní obchvat Hradecká - Olomoucká
- I/56 Ostrava - prodloužená Místecká III. stavba – multimodální napojení intermodálního terminálu Paskov
- I/57 Opava, jižní obchvat, Olomoucká - Bruntálská
- I/57 Vrchy, obchvat
- I/58 Mošnov – obchvat- multimodální napojení mezinárodního letiště Leoše Janáčka v Mošnově
- I/58 Frenštát pod Radhoštěm - Vlčovice
- I/67 Karviná - obchvat
- I/67 Bohumín – Karviná
- I/68 Třanovice – Nebory – modernizace silničního spojení

Železniční doprava:

- Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek
- ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmárovice – vybavení evropským zabezpečovacím zařízením
- Rekonstrukce výpravní budovy Ostrava-Vítkovice
- Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) - zastávka Havířov střed (mimo) vybavení evropským zabezpečovacím zařízením
- Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou
- Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) - Albrechtice u Českého Těšína (včetně)- vybavení evropským zabezpečovacím zařízením
- Rekonstrukce chalupeckého zhlaví v ŽST. Bohumín Vrbice a traťové koleje Bohumín Vrbice – Chalupki
- Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov
- Modernizace železničního uzlu Ostrava
- Výstavba zastávky Ostrava-Zábřeh
- Revitalizace a elektrizace traťových úseků Frýdek Místek (mimo) - Frenštát pod Radhoštěm město/Ostravice
- Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou
- Výstavba mechanizačního střediska Český Těšín
- Výstavba haly pro měřicí vozy pevných trakčních zařízení - Bohumín
- Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou
- Rekonstrukce areálu TO Opava
- Rekonstrukce přejezdu P4410 v km 1,458 trati Třemešná ve Slezsku (mimo) - Osoblaha (včetně)
- Rekonstrukce žst. Dobrá u Frýdku Místku
- Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)- vybavení evropským zabezpečovacím zařízením
- Rekonstrukce 1. nástupiště v žst. Třinec vč. dokončení výpravní budovy
- Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm
- Karviná ON - rekonstrukce části výpravní budovy
- Lískovec u Frýdku - ON - rekonstrukce výpravní budovy
- Paskov ON – novostavba výpravní budovy
- Kopřivnice ON - rekonstrukce výpravní budovy
- Petrovice u Karviné ON - optimalizace a rekonstrukce výpravní budovy

- Kravaře ON - rekonstrukce výpravní budovy
- Rekonstrukce výpravní budovy Jindřichov ve Slezsku
- Příbor, nádražní budova
- Město Albrechtice, nádražní budova
- RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) - Ostrava-Svinov
- RS 1 VRT Ostrava-Svinov - St. hranice

Krajský úřad posoudil předloženou koncepci a přitom vycházel z úvahy, že samotné zpracování koncepce, která ve své 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 územní oblasti Moravskoslezského kraje, protože neobsahuje konkrétní lokalizaci, objem finančních prostředků ani plošný rozsah záměrů. Proto krajský úřad dospěl k závěru, že lze mít za to, že koncepcí nemůže dojít k přímému či nepřímému ovlivnění území soustavy NATURA 2000. Na základě posouzení předložené koncepce proto krajský úřad vydává jako orgán ochrany přírody kompetentní dle § 77a odst. 4 písm. o) zákona o ochraně přírody a krajiny stanovisko dle § 45i téhož zákona, že 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.

Při posouzení koncepce 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 možné vlivy jednotlivých budoucích konkrétních záměrů, vycházejících z této koncepce bude nutné posoudit samostatně.

Poučení:

Toto stanovisko nenahrazuje jiná správní opatření a rozhodnutí, která se k posuzovanému záměru vydávají podle zvláštních předpisů.

Ing. Monika Ryšková, MBA
vedoucí 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 00 Olomouc

Č. j.: KUOK 97351/2022

V Olomouci dne 16. 9. 2022

SpZn: KÚOK/93460/2022/OŽPZ/9025

Vyřizuje: Mgr. Martina Huběnková

Dle rozdělovníku

Tel.: 585 508 473

Datová schránka: qiabfmf

E-mail: m.hubenkova@olkraj.cz

Počet listů: 1

Počet příloh: 0

Počet listů/svazků příloh: 0

Stanovisko s vyloučením významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, po posouzení koncepce „**Dopravní strategie. 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050**“ žadatele **EXprojekt s.r.o., se sídlem Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČ: 29285801**, vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 výše uvedeného zákona toto stanovisko:

Uvedená koncepce nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí nacházejících se v Olomouckém kraji.

Zdůvodnění: Součástí „Dopravní strategie. 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ jsou multimodální klastry pro jednotlivé oblasti zahrnující dílčí dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy. Po seznámení se s obsahem posuzované koncepce dospěl orgán ochrany přírody k závěru, že vzhledem k obecnému charakteru koncepce je možné prozatím významný vliv této koncepce na celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí vyloučit. Upozorňujeme, že dílčí záměry, které mohou samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, musí být posuzovány samostatně v souladu s ustanovením § 45i výše uvedeného zákona.

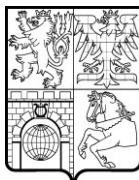
otisk úředního razítka

Bc. Ing. Renata Honzáková
vedoucí oddělení ochrany přírody
Krajského úřadu Olomouckého kraje

Rozdělovník (do DS nebo doporučeně):

- EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČ: 29285801, ID DS: dh84e85
- Český svaz ochránců přírody Šumperk, nám. Republiky 1643/2, 787 01 Šumperk, IČ: 22714171, ID DS: 22714171
- Děti země - Klub za udržitelnou dopravu, Cejl 866/50a, 602 00 Brno, IČ: 67010041
- Krajina Dluhonice, z.s., U Zbrojnice 46/3, 750 02 Přerov V – Dluhonice, IČ: 26531437
- Moravský ornitologický spolek, Bezručova 913/10, 750 02 Přerov, IČ: 14617218, ID DS: xb28qw7

Za správnost odpovídá: Mgr. Martina Huběnková



KUPAX012GMPK

KRAJSKÝ ÚŘAD
Pardubického kraje
odbor životního prostředí a zemědělství

Spisová značka: 70637/2022/OŽPZ/Pe
Naše značka: 74263/2022/OŽPZ/Pe
Vyřizuje: M. Pešata
Telefon: 466 026 480
Email: michal.pesata@pardubickykraj.cz

EXPROJEKT s. r. o.
Martina Fialová (DS)

V Pardubicích 20. 9. 2022

Koncepce: „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024 – 2030 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 sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050**“.

V předmětné věci vydává Krajský úřad Pardubického kraje jako orgán příslušný dle ustanovení § 77a odst. 4 písm. o) 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 nacházející se na území, kde je Krajský úřad věcně a místně příslušným orgánem ochrany přírody.

Odůvodnění:

Podklady pro vydání stanoviska jsou:

Žádost a dílčí část koncepce „Kniha 7 – Posouzení klastrů z hlediska pokrytí kapacity“.

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 nálezkové databáze Agentury ochrany přírody a krajiny ČR ke dni vydání tohoto stanoviska.

Náhled do informačního systému EIA/SEA ke dni vydání tohoto stanoviska.

Předložená část koncepce rozvíjí do věcných i finančních podrobností nadřazený koncepční dokument Dopravní politika ČR v oblasti zajištění dopravní infrastruktury. Součástí dopravní sektorové strategie jsou multimodální klastry pro jednotlivé oblasti zahrnující dílčí dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy.

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, jsou předloženy pouze obecně situované záměry apod.) a pravděpodobně nebude navrhovat realizaci (či závazek realizace) konkrétních 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 – např. rekonstrukce železniční trati Uhersko - Pardubice, plavební stupeň Přelouč apod.) realizovány nové konkrétní 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.: 2022/47/ŽP/01
Ze dne: 02. 09. 2022
Naše č. j.: PK-ŽP/13946/22
Spis. zn.: ZN/82/ŽP/22
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: 26. 09. 2022

Stanovisko ke koncepci „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 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. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“) vydává Ministerstvu dopravy, IČO: 66003008, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha, zastoupenému právníkem osobou EXprojekt s.r.o., IČO: 29285801, Heršpická 758/13, 619 00 Brno, podle § 45i odst. 1 zákona ke koncepci „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 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 ptáčích oblastí.

Odůvodnění:

Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050 je strategickým dokumentem, který prostřednictvím multimodálních klastrů navrhuje pro jednotlivé oblasti ČR dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy. Jedná se např. o modernizaci a zkapacitnění stávajících dopravních tras (dálnic, silnic atd.), ale i o výstavbu zcela nových tras a koridorů (např. obchvaty měst, přeložky silnic atp.). K naplnění koncepce však dochází až realizací konkrétních, podrobně specifikovaných záměrů, proto koncepce sama o sobě nemůže mít významný (negativní) 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.

Toto stanovisko se z hlediska zájmů chráněných ZOPK vztahuje výhradně k posouzení vlivu výše uvedené koncepce na soustavu NATURA 2000.

Ing. Jan Kroupar

vedoucí oddělení ochrany přírody

podepsáno elektronicky

V Praze dne: 15. 11. 2022 EXPROJEKT s.r.o.
Číslo jednací: 110912/2022/KUSK IČO 29285801
Spisová značka: SZ-110912/2022/KUSK/2 Heršpická 758/13
Vyřizuje: R. Kouřík (257 280 774, kourik@kr-s.cz) 619 00 Brno
Značka: OŽP/Kk DS: dh84e85
Váš dopis Č. j. 2022/ŽP/01

Dopravní sektorové strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030, s výhledem do roku 2050 – stanovisko orgánu ochrany přírody k vlivu koncepce na EVL a PO

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen Krajský úřad), obdržel dne 2. 9. 2022 žádost vaší společnosti o stanovisko k vlivu koncepce „Dopravní sektorové strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030, s výhledem do roku 2050“ na evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO) soustavy Natura 2000. Přílohou žádosti byl textový dokument „Kniha 7 – Posouzení klastrů z hlediska pokrytí kapacity“ a tabulkový přehled projektů.

Krajský úřad jako orgán ochrany přírody a krajiny příslušný podle § 77a odst. 4 písm. o) 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 **nelze vyloučit významný vliv předložené koncepce na EVL a PO soustavy Natura 2000 v působnosti Krajského úřadu.**

Součástí dopravní sektorové strategie jsou multimodální klastry pro jednotlivé oblasti zahrnující dílčí dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy. Jednotlivé položky (záměry) jsou v dokumentu popsány názvem, krátkým výčtem jejich částí a stručným zdůvodněním jejich návrhu. Předložený dokument neobsahuje žádné konkrétní údaje o umístění záměrů nebo jejich technických parametrech. Rámcová poloha záměrů je zřejmá pouze z názvů počátečních a koncových obcí na daných trasách.

Krajský úřad identifikoval tyto potenciální konflikty záměrů obsažených v koncepci se součástmi soustavy Natura 2000 ve vlastní působnosti:

- 1. Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) - Lysá nad Labem (včetně) vs. EVL Libické luhy (část PP Louky u Choťánek),** jejímiž potenciálně dotčenými předměty ochrany jsou zejména evropská stanoviště Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpínského stupně (6430), Nivní louky říčních údolí svazu *Cnidion dubii* (6440), Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*, 6510) a kuňka ohnivá (*Bombina bombina*) – identifikován možný přímý územní konflikt, možnost ovlivnění půdních a hydrologických poměrů stanoviště, zastínění),
- 2. Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Mělník (mimo) vs. EVL Všetatská černava,** jejímiž potenciálně dotčenými předměty ochrany jsou zejména evropská stanoviště Vápnitá slatiniště s mařicí pilovitou (*Cladium*

mariscus) a druhy svazu *Caricion davallianae* (7210), a **EVL Černý orel**, jejímiž potenciálně dotčenými předměty ochrany jsou zejména evropská stanoviště Otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (*Corynephorus*) a psinečkem (*Agrostis*, 2330), Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*, 6510), Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum* (9170), Staré acidofilní doubravy s dubem letním (*Quercus robur*) na písčitéch pláních (9190) – v obou případech identifikován možný přímý územní konflikt, možnost ovlivnění půdních a hydrologických poměrů stanoviště, zastínění),

3. **Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice vs. EVL Labe-Liběchov**, jejímiž potenciálně dotčeným předmětem ochrany je hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*) – identifikován možný přímý územní konflikt, možný přímý zásah do biotopu hořavky duhové,
4. **VD Týnec n. L., modernizace plata plavební komory vs. EVL Lžovické tůně**, jejímiž potenciálně dotčenými předměty ochrany jsou zejména evropská stanoviště přirozené Eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition* (3150), Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*, 91E0), Smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), j. habrolistým (*U. minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo j. úzkolistým (*F. angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmion minoris*, 91F0), a lesák rumělkový (*Cucujus cinnaberinus*) – identifikován nepřímý konflikt (režim plavební komory může okrajově ovlivnit hydrologické poměry v EVL, potažmo kvalitu biotopů),
5. **Modernizace traťového úseku odb. Kanín – Chlumeck nad Cidlinou (včetně) vs. PO Žehuňský rybník – Obora Kněžičky**, jejímiž potenciálně dotčenými předměty ochrany jsou bukáček malý (*Ixobrychus minutus*) a chřástal kropenatý (*Porzana porzana*) a jejich biotopy – identifikován byl možný přímý územní konflikt, možný přímý zásah do biotopu obou druhů, vyrušování, možné umístění protihlukových stěn nebo jiných staveb nebezpečných pro ptáky,
6. **RS 1 VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou** – konkrétní vlivy nelze specifikovat, z dokumentace není známá trasa (v úvahu připadá např. EVL Rybník Vidlák, předměty ochrany evropské stanoviště Oligotrofní až mezotrofní stojaté vody nížinného až subalpínského stupně kontinentální a alpínské oblasti a horských poloh a jiných oblastí, s vegetací tříd *Littorelletea uniflorae* nebo *Isoëto-Nanojuncetea*, 3130, a puchýřka útlá, *Coleanthus subtilis*),
7. **RS 5 Poříčany – Hradec Králové** – konkrétní vlivy nelze specifikovat, z dokumentace není známá trasa (pravděpodobně EVL Libické luhy, PO Žehuňský rybník – Obora Kněžičky, předměty ochrany viz. výše),
8. **Praha – Bystřice u Benešova** (nová železniční trať) - konkrétní vlivy nelze specifikovat, z dokumentace není známá trasa (pravděpodobně EVL Dolní Sázava s předměty ochrany hořavka duhová, *Rhodeus sericeus amarus*, a velevrub tupý, *Unio crassus*),
9. **Dálnice D4 – zkapacitnění u Prahy a modernizace Pražský okruh – Příbram vs. EVL Andělské schody**, jejímiž potenciálně dotčenými předměty ochrany jsou zejména evropská stanoviště Bezkolencové louky na vápnnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*, 6410), Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpínskému stupně (6430), Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*, 6510), Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum* 9170), Lesy svazu

Tilio-Acerion na svazích, sutích a v roklich (9180), a modrásek očkovany (*Maculinea teleius*), **EVL Aglaia**, jejímž potenciálně dotčeným předmětem ochrany je čolek velký (*Triturus cristatus*), a **EVL Dobříšský park**, jejímž potenciálně dotčeným předmětem ochrany je páchník hnědý (*Osmoderma eremita*) – ve všech EVL identifikován možný přímý územní konflikt se zásahem do biotopů,

10. **Dálnice D3 0302 Jílové – Hostěradice vs. EVL Dolní Sázava**, jejímiž potenciálně dotčenými předměty ochrany jsou hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*) a velevrub tupý (*Unio crassus*) – identifikován možný přímý územní konflikt; posouzení není nutné v případě, že záměr bude realizován v podobě, ve které již byl posuzován,
11. **VRT Odbočka Nová Ves – Most** – konkrétní vlivy nelze specifikovat, z dokumentace není známá trasa (možné ovlivnění EVL Pahorek u Ledčic s potenciálně dotčenými předměty ochrany Otevřená trávníky kontinentálních dun s paličkovcem, *Corynephorus*, a psinečkem, *Agrostis*, 2330, Evropská suchá vřesoviště, 4030),
12. **Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ vs. EVL Chlum u Nepřevázky**, jejímiž potenciálně dotčenými předměty ochrany jsou zejména evropská stanoviště Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích (*Festuco-Brometalia*, 6210), a Bezkolencové louky na vápnatých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*, 6410) – identifikován možný přímý územní konflikt se zásahem do biotopů,
13. **Dálnice D10 – zkapacitnění Praha – Mladá Boleslav vs. EVL Chlum u Nepřevázky**, potenciálně dotčené předměty ochrany a konflikt viz předchozí bod,
14. **Elektrizace, dílčí optimalizace a ETCS tratě Bakov n. J. – Česká Lípa vs. EVL Rečkov** jejímiž potenciálně dotčenými předměty ochrany jsou zejména evropská stanoviště Přechodová rašeliniště a trasoviště (7140), Zásaditá slatiniště (7230), popelivka sibiřská (*Ligularia sibirica*), a vrkoč bažinný (*Vertigo moulinsiana*), **EVL Niva Bělé u Klokočky**, jejímiž potenciálně dotčenými předměty ochrany jsou zejména evropská stanoviště Bezkolencové louky na vápnatých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*, 6410), Zásaditá slatiniště (7230), popelivka sibiřská (*Ligularia sibirica*), a vrkoč bažinný (*Vertigo moulinsiana*), **EVL Valcha** jejímž potenciálně dotčeným předmětem ochrany je vrkoč bažinný (*Vertigo moulinsiana*), **EVL Paterovské stráně**, jejímiž potenciálně dotčenými předměty ochrany jsou zejména evropská stanoviště Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích (*Festuco-Brometalia*, 6210) a Lesostepní bory (91U0) – u všech EVL byl identifikován možný přímý územní konflikt se zásahem do biotopů (ovlivnění hydrologických poměrů, zastínění),
15. **Železniční spojení Dřísy – Neratovice (Tišická spojka), zkapacitnění úseku Neratovice – Všetaty vs. EVL Píščina u Tišic**, jejímiž potenciálně dotčenými předměty ochrany jsou zejména evropská stanoviště otevřená trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (*Corynephorus*) a psinečkem (*Agrostis*, 2330), a sinokvět chrpovitý (*Jurinea cyanoides*), a **EVL Všetatská černava** jejímž potenciálně dotčeným předmětem ochrany je evropská stanoviště Vápnitá slatiniště s mařicí pilovitou (*Cladium mariscus*) a druhy svazu *Caricion davallianae* (7210) – identifikován byl možný přímý územní konflikt s možným zásahem do hydrologického režimu i eventuální přímá likvidace stanoviště,

16. Elektrizace tratě Dřísy – Neratovice – Kralupy n/V, ETCS, zkapacitnění vs. EVL Písčina u Tišic, EVL Všetatská černava, dotčené předměty ochrany a identifikované konflikty viz předchozí bod.

Krajský úřad požaduje provést posouzení vlivu koncepce na EVL a PO podle § 45h zákona č. 114/1992 Sb., a to v rozsahu výše uvedených bodů a podrobnosti odpovídající úrovni finálního výstupního dokumentu. V tomto formátu budou dále posouzeny vlivy koncepce spojené se záměry, které sice nejsou v koncepci přímo popsány, ale které lze v souvislosti s naplňováním koncepce důvodně očekávat, a to takové, jenž mají prostorově a funkčně identifikovatelné atributy (vyvolané investice). Pro takové části koncepce, u kterých posouzení prokáže škodlivé zasahování do předmětů ochrany a celistvosti EVL a PO budou navržena opatření pro předcházení nebo eliminaci těchto vlivů, včetně návrhu podmínek pro alternativní provedení záměrů.

Cílem navrženého postupu je umožnit hladkou realizaci bezkonfliktních součástí koncepce a zároveň pomoci upřednostnit taková řešení konfliktních součástí, která zohlední co možná nejširší spektrum technických nebo systémových řešení vedoucích k eliminaci nebo alespoň zmírnění identifikovaných škodlivých vlivů na EVL a PO soustavy Natura 2000.

Podle § 58 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. je ochrana přírody a krajiny veřejným zájmem. Každý je povinen při užívání přírody a krajiny strpět omezení vyplývající z tohoto zákona. Všechny výše uvedené součásti soustavy Natura 2000, u nichž Krajský úřad identifikoval konflikt s jednotlivými záměry koncepce, jsou buď součástí zvláště chráněných území, nebo hostí zvláště chráněné druhy rostlin anebo živočichů. Krajský úřad v souladu s § 2 odst. 4, § 4 odst. 2 a 3 a § 8 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, upozorňuje, že realizace konfliktních záměrů je v takových případech podmíněna udělením příslušných výjimek podle § 43 a § 56 zákona č. 114/1992 Sb., kdy orgán ochrany přírody posuzuje mimo jiné převahu jiného veřejného zájmu převažujícího nad zájmy ochrany přírody a krajiny a neexistenci jiného uspokojivého řešení.

Ing. Simona Jandurová
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: 16. 9. 2022
Spisová značka: KUUK/132238/2022
Číslo jednací: KUUK/132921/2022
Vyřizuje / linka: Eva Svobodová / 164
E-mail: svobodova.e@kr-ustecky.cz
Počet listů / příloh: 1 / 0

Stanovisko orgánu ochrany přírody k záměru „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 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. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon), vydává dle § 45i odst. 1 zákona k žádosti společnosti EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČ: 29285801 ze dne 2.9.2022 toto stanovisko:

Záměr „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“ samostatně či ve spojení s jinými známými záměry či koncepcemi **může mít významný vliv** na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Odůvodnění:

Předložená koncepce je v současné době teprve ve fázi determinace záměrů budoucího rozvoje. V rámci koncepce je předložen pouze seznam dílčích záměrů a posouzení jednotlivých klastrů z hlediska pokrytí a kapacity. Nejsou řešeny, ani zpracovány konkrétní projekty jednotlivých záměrů, které by definovaly například prostorovou a časovou náročnost. Konkrétně nelze vyloučit vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti například u záměrů I/13 Bílina, tunel; I/13 Klášterec nad Ohří, obchvat; Rekonstrukce traťového úseku Kadaň-Pruněrov (mimo) – Perštejn (mimo); Revitalizace trati Osek město – Dubí – Moldava v Krušných horách.

Vzhledem k nedostatku relevantních informací o jednotlivých záměrech v koncepci zařazených nelze vyloučit dopad koncepce „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“ na lokality soustavy Natura 2000 nacházející se v Ústeckém kraji.

Poučení:

Toto stanovisko není rozhodnutím orgánu ochrany přírody vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Identifikační údaje:

Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

Tel.: +420 475 657 111
Fax: +420 475 200 245

url: www.kr-ustecky.cz
e-mail: epodatelna@kr-ustecky.cz

IČO: 70892156
ID: t9zbsva

DIČ: CZ70892156
č. ú. 882733379/0800

Název záměru: Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050

Dotčené obce: není možné v současné fázi přesně určit

Podklady pro posouzení: žádost, seznam projektů, posouzení klastrů z hlediska pokrytí a kapacity

RNDr. Tomáš Burian

vedoucí oddělení životního prostředí

Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

Tel.: +420 475 657 111
Fax: +420 475 200 245

url: www.kr-ustecky.cz
e-mail: epodatelna@kr-ustecky.cz

IČO: 70892156
ID: t9zbsva

DIČ: CZ70892156
č. ú. 882733379/0800

Odbor životního prostředí a zemědělství
Oddělení právní a ochrany přírody

EXprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13
619 00 BRNO

Datum	Oprávněná úřední osoba	Číslo jednací	Spisová značka
6. září 2022	Ing. Kateřina Novotná	KUZL 75279/2022	KUSP 74723/2022

Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu koncepce **Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024 – 2030 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. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), po posouzení koncepce, vydává v souladu s § 45i odst. 1 zákona toto

stanovisko:

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.

Odůvodnění:

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, obdržel dne 2. září 2022 od společnosti EXprojekt s.r.o., se sídlem Heršpická 758/13, 619 00 Brno, žádost o stanovisko ke koncepci *Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024 – 2030 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.

Koncepční dokument vychází z priorit státní politiky v oblasti dopravy.

Orgán ochrany přírody při vydávání stanoviska vycházel z předložených podkladů (žádosti o stanovisko ke koncepci dle § 45i odst. 1 zákona, multimodálních klastrů pro jednotlivé oblasti zahrnující dílčí dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy a přehledu dílčích záměrů), přihlédl k povaze, celkovému rozsahu koncepce a konstatuje, že v rámci Dopravní sektorové strategie jsou řešeny záměry, u nichž lze předpokládat možné potenciální vlivy zejména na krajinu a její složky, tedy i na území soustavy Natura 2000 (území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí). Liniové stavby totiž vytváří bariéry v krajině a dochází tak k narušení migračních tras živočichů. Na území Zlínského kraje se u plánovaných a jmenovitých projektů nepředpokládá přímý střet s územím Natura 2000, je však patrná kolize těchto staveb s biotopem vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců a zároveň předmětů ochrany např. evropsky významné lokality Beskydy (velké šelmy - rys ostrovid, medvěd hnědý, vlk obecný). K biologii těchto druhů patří pohyb krajinou na velké vzdálenosti, a proto je v rámci koncepce nutné, aby byl kladen důraz na problematiku migrační propustnosti, fragmentaci krajiny a zásahu do biotopů pro velké šelmy.

Vzhledem k výše uvedenému závěru musí být výše hodnocená koncepce předmětem posouzení důsledků své realizace na daná území soustavy Natura 2000 podle ustanovení §§ 45h a 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

JUDr. Jolana Hulínová

Vedoucí oddělení právního a ochrany přírody

Praha dne 4. října 2022
Č. j.: MZP/2022/500/1868
Sp. zn.: ZN/MZP/2021/500/137
Vyřizuje: RNDr. Marie Špaková
Tel.: 267 123 110
E-mail: Marie.Spakova@mzp.cz

Exprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13
619 00 Brno

Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 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 a mim území správních obvodů správ národních parků nebo Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky, podle ust. § 79 odst. 3 písm. w) 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 2. 9. 2022 s doplněním ze dne 12. 9. 2022, 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 660 03 008, a po posouzení dokumentu „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“, část kniha 7 – Posouzení klastrů z hlediska pokrytí kapacity a dokumentu „seznam projektů“, vydává podle ust. § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. toto stanovisko:

Lze vyloučit, že návrh předložené 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

Z ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb. vyplývá, že „ten, kdo zamýšlí pořídit koncepci nebo uskutečnit záměr uvedený v § 45h odst. 1 (dále jen „předkladatel“), je povinen návrh koncepce

nebo záměru předložit orgánu ochrany přírody ke stanovisku, zda může mít samostatně nebo ve spojení s jinými významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Orgán ochrany přírody vydá odůvodněné stanovisko do 30 dnů ode dne doručení žádosti."

Po prostudování předloženého návrhu koncepce a na základě ochrany evropsky významných lokalit dané ust. § 45c zákona č. 114/1992 Sb. a ochrany ptačí oblasti zajištěné ust. § 45e téhož zákona, obojí ve spojení s ust. § 45h a ust. § 45i téhož zákona, MŽP zjistilo, že koncepce podává základní informace o předpokládaných investičních akcích na úseku silniční, železniční i vodní dopravy. Jedná se o dobudování a zkapacitnění dálniční sítě, vybudování obchvatů obcí, zlepšení podmínek veřejné sítě městské a příměstské dopravy, modernizace tratí železnice a rekonstrukce budov a mostů, zkvalitnění přístavišť a podmínek pro provoz na vodních tocích.

Výše uvedené EVL jsou zaznamenány v nařízení vlády č. 187/2018 Sb., o vyhlášení evropsky významných lokalit zapsaných do evropského seznamu, ve znění pozdějších předpisů, a jsou podle nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, ve znění pozdějších předpisů, 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 dospělo MŽP, OVSS I k závěru, že v koncepci navržené investice nepředstavují pro uvedené předměty ochrany EVL a PO vlivy takové míry, které by mohly významně ovlivnit přirozený vývoj jedinců daných druhů, nebo negativně proměnit stav prostředí, především jeho rozlohu, struktury a funkci biotopů. Zejména proto, že předměty ochrany se nacházejí v přírodě blízkých územích a bez přímé či širší vazby na uvedené záměry pro zkvalitnění a využití silniční, železniční i vodní sítě. Ve svých dopadech by se tyto investice neměly projevit

jako nepřijatelný zásah ve vztahu k daným předmětům ochrany, ani jako zásah negativně měnící stav prostředí.

V případě realizace jednotlivých zamýšlených konkrétních záměrů, které by se ale mohly dotýkat uvedených EVL a PO, bude třeba posoudit jejich důsledky ve vztahu k cílům ochrany uvedených lokalit, a tedy bude třeba provést příslušné zhodnocení v rámci samostatného posouzení záměru.

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

v z. Mgr. Antonín Frič
zástupce ředitele odboru výkonu státní správy I

podepsáno elektronicky

Č. Budějovice dne 15.9.2022
Č. j.: MZP/2022/510/1169
Sp. zn. ZN/MZP/2022/510/135
Vaše č. j.:
Vyřizuje: Ing. Zdeněk Nešpol
Tel.: 267 123 202
E-mail: zdenek.nespol@mzp.cz

EXprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13
619 00 Brno

„Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 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. w) zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon“), v návaznosti na žádost ze dne 5.9.2022, po posouzení obsahu „Dopravní sektorové strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“, 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 význam. 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 (kuňka 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 roklicích)

EVL Tábor – Zahrádka CZ0313125 (kuňka 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)

Předložená koncepce obsahuje multimodální klastry v rámci celé České republiky zahrnující dílčí dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy. Zdejší odbor v předložených materiálech neidentifikoval žádné konkrétní záměry, které by byly s to ovlivnit vpředu uvedené části PO a EVL a není mu známa ani žádná koncepce, která by mohla mít ve spojení s předloženou koncepcí významný vliv na předměty ochrany PO a EVL.

JUDr. Hana Dvořáková, MBA
ředitelka odboru výkonu státní správy II
podepsáno elektronicky

Plzeň dne 8. září 2022

Čj.: MZP/2022/520/1024

Sp. zn.: ZN/MZP/2022/520/210

Vaše čj.: xxx-xxx-xxx

Vyřizuje: Ing. Bc. Blanka Jacková

Tel.: 267 123 305

E-mail: 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. w) 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 sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“ na evropsky významné lokality CZ0323167 a CZ033169 lze vyloučit.

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy III, obdrželo v zastoupení společností Exprojekt s.r.o., IČO 292 85 801, Heršpická 758/13, 619 00 Brno žádost Ministerstva dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15, Praha 1, o stanovisko ve smyslu ustanovení § 45i zákona ke koncepci „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“ (dále též „koncepte“), která je konceptem ve smyslu ustanovení § 45i zákona.

Obsahem koncepce je seznam multimodálních klastrů pro jednotlivé oblasti zahrnující dílčí dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy z hlediska jejich pokrytí a kapacity.

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, zjistilo, že takto navržená koncepce nemá významný vliv na výše vyjmenované 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

Ústí nad Labem dne 2. listopadu 2022
Č. j.: MZP/2022/530/1614
Sp. zn.: ZN/MZP/2022/530/354
Tel.: 267 123 423
E-mail: stepan.hladik@mzp.cz

EXprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13
619 00 Brno

Věc: Stanovisko podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny k Dopravní sektorové strategii, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050.

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IV (dále jen „ministerstvo“) obdrželo dne 5. 9. 2022 žádost o vydání stanoviska podle ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů k Dopravní sektorové strategii, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050 („dále jen „Dopravní sektorová strategie“).

Ministerstvo jako příslušný orgán ochrany přírody podle ustanovení § 79 odst. 3 písm. w) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vydává podle § 45i výše uvedeného zákona toto stanovisko:

Předkládané Dopravní sektorové strategii **nelze** vyloučit 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 Karlovarského kraje.

O d ů v o d n ě n í:

Předložená Dopravní sektorová strategie obsahuje posouzení klastrů z hlediska pokrytí a kapacit jednotlivých projektů v rámci celé České republiky. Projekty jsou zaměřeny na modernizaci, optimalizaci a výstavbu železniční a silniční infrastruktury. Dopravní sektorová strategie je dále doplněna o projekty týkající se vodní dopravy, a to konkrétně Labsko-vltavské vodní cesty.

Dopravní sektorová strategie obsahuje připravované projekty výstavby dopravních infrastruktur, nicméně z předložených podkladů není zřejmé, zda některý z těchto projektů nezasahuje na pozemky, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu, z toho důvodu nelze vyloučit významný vliv na lokality Natura 2000.

Ing. Jaroslav Vacek

ředitel odboru výkonu státní správy IV

podepsáno elektronicky

Ostrava dne 27. září 2022
Č. j.: MZP/2022/580/1306
Sp. zn.: ZN/MZP/2022/580/237
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. w) 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 5. 9. 2022 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 sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-30 s výhledem do roku 2050“ (dále jen „koncepte“).

Ministerstvo uvádí, že předmětem koncepte je návrh opatření a projektů zaměřených na sektor dopravy v rámci celé České republiky. S ohledem na Organizační řád Ministerstva životního prostředí se ministerstvo zabývalo částí koncepte dotýkající se území Moravskoslezského kraje.

Ministerstvo konstatuje, že na území Moravskoslezského kraje koncepte uvažuje s optimalizací a modernizací stávající konvenční železniční trati v úseku z Ostravy přes Havířov do Českého Těšína a vybavení trasy Ostrava hl. n. – Ostrava-Kunčice – Havířov – Český Těšín – Mosty u Jablunkova st. hr. jednotným celoevropským zabezpečovacím zařízením (ETCS). V rámci železniční dopravy je také uvažováno s optimalizací traťového úseku konvenční železnice Ostrava-Kunčice – Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou. Cílem je také uvažovaná optimalizace a elektrizace konvenční železniční trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí. Rovněž je cílem optimalizace a elektrizace konvenční železniční trati Opava východ - Krnov.

V rámci modernizace hlavní větve 2. tranzitního železničního koridoru (Břeclav st. hr. – Petrovice u Karviné st. hr.) jsou připravována opatření spojená s obnovou tratě (projekty *Polom – Suchdol n. O., BC, Modernizace železničního uzlu Ostrava, Výstavba zastávky Ostrava-Zábřeh, Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov*).

Mezi cíle koncepte také patří vybudování vysokorychlostní tratě (projekty *RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) - Ostrava-Svinov a RS 1 VRT Ostrava-Svinov - St. hranice*).

Předmětem koncepce je dále záměr dokončení modernizace silničního spojení *I/68 Třanovice – Nebory*, provedení projektu *I/56 Ostrava – prodloužená Místecká III. stavba* a *I/58 Mošnov – obchvat*, provedení dálnice *D48 Bělá – Rybí*. V rámci oblasti příměstské dopravy ve směru Ostrava – Opava – Krnov jsou navrhovány projekty *I/57 Skrochovice, obchvat*, *I/11 Opava, severní obchvat - západní část*, *I/11 Opava Komárov, jižní obchvat*, *I/11 Nové Sedlice - severní obchvat*. Rovněž je připravován silniční projekt *I/11 Havířov – Třanovice*.

Ministerstvo uvádí, že uvedené opatření a projekty mají být dosaženy prostřednictvím organizačních nástrojů spolu s realizací nových dopravních staveb, jež nemohou vzhledem k jejich umístění a charakteristice (modernizace stávajících staveb) ovlivnit prvky soustavy NATURA 2000 náležející 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 sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-30 s výhledem do roku 2050“ proto ministerstvo vydává jako orgán ochrany přírody kompetentní dle § 79 odst. 3 písm. w) 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

Liberec dne 9. září 2022
Č. j.: MZP/2022/540/521
Sp. zn.: ZN/MZP/2022/540/136
Vyřizuje: Ing. Jiří Holý
Tel.: 267 123 502

E-mail: Jiri.Holy@mzp.cz
EXprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13
690 00 Brno

Stanovisko podle ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy V, jako příslušný orgán ochrany přírody podle ust. § 79 odst. 3 písmeno w) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

vydává podle ust. § 45i zákona toto stanovisko:

Na základě předloženého návrhu **lze vyloučit významný vliv koncepce: „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“** (dále také „DSS3“) samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Stanovisko je vydáno pro evropsky významné lokality a ptačí oblasti v územní působnosti Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy V (dále též „OVSS V“). Jedná se o Evropsky významnou lokalitu Ralsko a část Evropsky významné lokality Horní Ploučnice. V působnosti OVSS V se nenachází žádná ptačí oblast.

Odůvodnění:

Ministerstvu životního prostředí, odboru výkonu státní správy V, byla dne 5. 9. 2022 doručena žádost společnosti EXprojekt s.r.o., se sídlem Heršpická 758/13, 619 00 Brno, o stanovisko dle § 45i zákona ke koncepci: „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“. Ministerstvo životního prostředí, OVSS V, vykonává působnost orgánu ochrany přírody podle § 79 odst. 3 písm. w) zákona na pozemcích a stavbách, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy a mimo pozemky na území správních obvodů správ, národních parků nebo Agentury. V rámci činnosti a územní působnosti vymezené organizačním řádem Ministerstva životního prostředí je Ministerstvo životního prostředí, OVSS V, místně příslušným orgánem ochrany přírody na území Libereckého kraje, a to pro EVL Ralsko a část EVL Horní Ploučnice. Proto vydané stanovisko platí pouze pro tato naturová území.

Evropsky významná lokalita Horní Ploučnice a Evropsky významná lokalita Ralsko jsou součástí národního seznamu evropsky významných lokalit, který byl stanoven nařízením vlády č. 318 ze dne 21. 8. 2013, ve znění pozdějších předpisů. Předmětem ochrany EVL Horní Ploučnice jsou typy evropských stanovišť:

2330 - Otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (*Corynephorus*) a psinečkem (*Agrostis*); 3140 - Tvrdé oligo-mezotrofní vody s benthickou vegetací parožnatek; 3150 - Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition*; 3260 - Nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion*; 6410 - Bezkolencové louky na vápnatých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*); 6430 - Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpínského stupně; 7140 - Přechodová rašeliniště a třasoviště; 91D0* - Rašelinný les; 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*).

* *prioritní typ evropského stanoviště*

a dále evropsky významné druhy:

klínatka rohatá (*Ophiogomphus cecilia*); losos obecný (*Salmo salar*); modrásek bahenní (*Maculinea nausithous*); modrásek očkovaný (*Maculinea teleius*); přástevník kostivalový (*Callimorpha quadripunctaria*)*; vrkoč bažinný (*Vertigo moulinsiana*); vydra říční (*Lutra lutra*).

* *prioritní druh*

Předmětem ochrany EVL Ralsko jsou typy evropských stanovišť:

9110 - Bučiny asociace *Luzulo-Fagetum*

9130 - Bučiny asociace *Asperulo-Fagetum*

9180* - Lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklich

* *prioritní typ evropského stanoviště*

Součástí DSS3 jsou multimodální klastry pro jednotlivé oblasti zahrnující dílčí dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy. Z předloženého dokumentu vyplývá, že žádný dílčí dopravní záměr nezasahuje území EVL Horní Ploučnice, ani EVL Ralsko, proto lze vyloučit významný vliv této koncepce na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit náležejících do územní působnosti Ministerstva životního prostředí, OVSS V. Ptačí oblast se na území v působnosti Ministerstva životního prostředí, OVSS V, nenachází. OVSS V není známá žádná koncepce, která by mohla mít ve spojení s předloženou koncepcí významný vliv na předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, proto byl i po této stránce významný vliv vyloučen.

S pozdravem

Ing. Milan Kubíček
ředitel odboru výkonu státní správy V
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 12. 9. 2022
Č. j.: **MZP/2022/550/998**
Sp. zn.: **ZN/MZP/2021/550/53**

Stanovisko podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. ke koncepci „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VI Hradec Králové (dále jen „ministerstvo“), obdrželo dne 1. 9. 2022 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 sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“ (dále jen „koncepte“). Přílohami žádosti je navržené znění koncepte a tabulkový přehled konkrétních dílčích záměrů silniční, železniční a vodní dopravy.

Předmětem stanoviska podle § 45i zákona je posouzení, zda navrhovaná koncepte může mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Ministerstvo po posouzení žádosti a jejích příloh konstatuje, že pokud se týká pozemků v jeho působnosti, tedy těch, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy (ve smyslu zákona č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky), na území Královéhradeckého a Pardubického kraje, **nebude mít předložená koncepte samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.**

Odůvodnění:

Koncepte je strategickým dokumentem, který definuje zásady pro efektivní a kvalitní provozování existující dopravní infrastruktury. Jde o základní resortní koncepci Ministerstva dopravy, formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050. Dotčeným územím je celé území ČR.

Ministerstvo dospělo k názoru uvedenému ve výroku tohoto stanoviska. Z hlediska výše specifikovaných pozemků v působnosti ministerstva lze významný vliv koncepte ve smyslu §

45i odst. 1 zákona vyloučit. Důvodem je skutečnost, že dílčí záměry koncepce primárně nesměřují na tyto pozemky a tyto pozemky ani nezasahují na území potenciálně dotčených evropsky významných lokalit.

Ing. Libor Hejduk
ředitel odboru výkonu státní správy VI
podepsáno elektronicky

Brno dne 8. září 2022
Č. j.: MZP/2022/560/1518
Sp. zn.: ZN/MZP/2022/560/54
Vaše č. j.: 2022/47/ŽP/01
Vyřizuje: Ing. Jaroslav Pospíšil
Tel.: 267 123 701
E-mail: Jaroslav.Pospisil@mzp.cz

EXprojekt s.r.o.
Ing. Ondřej Čech
Heršpická 758/13
619 00 Brno
ID DS: dh84e85

Věc: **Koncepce „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ - stanovisko podle ustanovení §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (ZOPK)**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VII, Mezírka 1, Brno (MŽP OVSS VII), místně příslušné v Kraji Jihomoravském a Vysočina, věcně příslušné podle § 79 odst. 3 písm. w) ZOPK ve spojitosti s organizačním řádem ministerstva, vykonává působnost orgánu ochrany přírody na pozemcích a stavbách, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy. Na základě předložené žádosti vydává MŽP OVSS VII podle ustanovení §45i ZOPK toto stanovisko:

Ve shora vymezené speciální oblasti (pozemky a stavby, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy) na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina **lze vyloučit významný vliv** nadepsané koncepce na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti jak samostatně, tak ve spojení s jinými koncepcemi či záměry.

O d ů v o d n ě n í

MŽP OVSS VII obdržel dne 5.9.2022 žádost čísla jednacího 2022/47/ŽP/01 datovanou dne 2.9.2022, o vydání stanoviska podle § 45i ZOPK ke koncepci „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do

roku 2050". V elektronické podobě je k žádosti přiložen materiál Seznam projektů k dokumentu Dopravní sektorová strategie 3. fáze (projekty dopravní dálniční, železniční a vodní infrastruktury) a Kniha 7 – Posouzení klastrů z hlediska pokrytí kapacity. Žádost předkládá EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČ: 29285801, který připravuje vyhodnocení vlivu předmětné koncepce na životní prostředí.

Z přiložené dokumentace MŽP OVSS VII zjišťuje, že se jedná o celkem 53 multimodálních klastrů číselovaných 1000 – 53000 na celém území České republiky, jejichž součástí pak jsou dílčí projekty.

V zájmové oblasti v kompetenci OVSS VII (pozemky a stavby, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina) nedochází k žádné kolizi předmětné koncepce a ptačích oblastí (PO) či evropsky významných lokalit (EVL).

Po prostudování obsahu a posouzení témat předložené dokumentace uzavírá MŽP OVSS VII podle § 45i ZOPK, že významný vliv předmětné koncepce na EVL či PO v dané oblasti je vyloučen.

Ing. Jaroslav Pospíšil
ředitel odboru výkonu státní správy VII
podepsáno elektronicky

EXPROJEKT s.r.o.
Heršpická 758/13
619 00 Brno
ID DS: dh84e85

SNPCS 07079/2022 23.9.2022 602491752/Bauer
SZ SNPCS 06483/2 p.bauer@npcs.cz

Váš dopis značky / ze dne č. j. / spisová značka datum vyřizuje / telefon / e-mail

Věc: „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030s výhledem do roku 2050“ - stanovisko podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

Správa Národního parku České Švýcarsko (dále jen „Správa NP“) jako orgán ochrany přírody a krajiny příslušný podle § 78 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „ZOPK“), vydává k žádosti firmy Exprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČO: 29285801, ID DS: dh84e85 (dále jen „žadatel“), vydává v souladu s § 45i odst. 1 ZOPK ke koncepci „**Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050**“ toto

STANOVISKO

u koncepcie nelze vyloučit významný vliv na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) a ptačích oblastí (dále jen „PO“).

Odůvodnění:

Správa NP obdržela dne 5.9.2022 žádost Exprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČO: 29285801, ID DS: dh84e85, o vydání stanoviska dle § 45i ZOPK ke koncepci „**Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050**“.

Na území CHKO Labské pískovce a NP České Švýcarsko, kde je příslušná Správa NP, zasahují tyto EVL a PO:

PO: Labské pískovce

EVL: České Švýcarsko, Horní Kamenice, Jílové u Děčína – škola, Královomlýnský rybník, Labské údolí, Libouchecké bučiny, Olšový potok, Porta Bohemica.

V koncepci jsou uvedeny následující záměry, u kterých Správa identifikovala zásadní vlivy na předměty ochrany lokalit, které jsou součástí N 2000:

205Z VRT Ústí n/L - st.hr.

208V Labsko-vltavská vodní cesta

2602S I/13 Žďárek – Děčín – Bílý Kostel n/N

U záměru 205Z VRT Ústí n/L – st. hranice Správa identifikovala potenciální střety s předměty ochrany. S ohledem na nejasnost vedení trsy nelze vyloučit vliv na předměty ochrany u EVL v levobřežní části CHKO Labské pískovce a na předměty ochrany u PO Labské pískovce v celé šíři.

U záměru 2602S I/13 Žďárek – Děčín – Bílý Kostel lze předpokládat kumulativní vlivy na předmět ochrany PO Labské pískovce, a to na chřástala polního, který v rámci širšího území má svá teritoria, jedinci chřástala vzájemně komunikují a liniové stavby protínají vhodné lokality a znemožňují migraci, v řadě případech kolize jedinců s dopravními prostředky znamenají obvykle usmrcení jedinců.

Záměr 208V Labsko-vltavská vodní cesta je záměr velmi problematický. V předloženém dokumentu je stručný popis ekologických podmínek, nastínění nespolehlivosti vodní cesty na českém území, ale chybí vyhodnocení spolehlivosti jako celku, tzn., až po ústí řeky Labe. Z pohledu klimatických podmínek není však dostatečně věnována pozornost stavu vodní cesty za hranicemi České republiky. I za předpokladu výstavby PSD, nebude vodní cesta plnohodnotně splavná na německém úseku. Extrémní výpadky dešťových srážek a vysoké letní teploty vzduchu v celé Evropě v letošním roce ukázaly (ale i v minulých 2015, 2018), jak se může vyvíjet stav vodních toků i jinde a vodní doprava nebude spolehlivá a kritických míst bude nadále přibývat. Z těchto důvodů je potřebné v evropském prostoru využít jiných stávajících dopravních cest, posílit a rozvíjet jejich kapacitu. Rovněž se zamyslet nad eliminací nelogických přesunů hmot a komodit a posilovat komplexní výrobu v regionech.

S aktuálně známými záměry na řece Labi (přístaviště pro rekreační lodě, veřejná přístaviště, provozní řády, samotná plavba po řece,) jsou komplexem zásahů do vodního prostředí a ekosystému řeky Labe, které zvyšují svou synergii v negativních vlivech na předměty ochrany EVL. Dokonce některé stavební objekty jsou skrytou přípravou pro kumulaci vody do středu řeky pro PSD. Tyto záměry ve své podstatě zvyšují kumulaci negativních zásahů a ovlivňování, degradaci a snižování kvality a zachovalosti předmětů ochrany.

Posuzovaná koncepce navrhuje v rámci investičních opatření infrastruktury vodních cest potenciální realizaci Plavebního stupně Děčín (dále jen „PSD“) a dalších opatření vedoucích k úpravě plavebních podmínek na dolním Labi, výrazný nárůst intenzity vodní dopravy v důsledku úprav parametrů splavnosti a investic do infrastruktury labské vodní cesty (dále jen „LVC“). PSD je umístěn v EVL Porta Bohemica (CZ0424141), v bezprostřední blízkosti (cca 300 m) EVL Labské údolí (CZ0424111) a v PO Labské pískovce (CZ0421006).

Výstavba PSD představuje vznik významné migrační překážky značně ovlivňující proudění a dynamiku řeky Labe. Výstavba PSD a realizace opatření vedoucích k úpravě plavebních podmínek na dolním Labi rovněž představují zásah do stanovišť a biotopů druhů, které jsou předmětem ochrany EVL Labské údolí a EVL Porta Bohemica. Migrační průchodnost, stávající říční dynamika, morfologie koryta řeky, výskyt stanovišť a zdrojových populací druhů v EVL i v rámci navazujících úseků toku představují stěžejní atributy určující rozlohu a kvalitu, resp. početnost populací předmětů ochrany obou dotčených EVL.

Z uvedených důvodů nelze vyloučit významný negativní vliv opatření PSD na populaci bobra evropského (*Castor fiber*), lososa obecného (*Salmo salar*) jakožto předmětů ochrany EVL Porta Bohemica a Labské údolí, a dále na stanoviště 3260 Nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion*; 3270 Bahnité břehy řek s vegetací svazů *Chenopodion rubri* p.p. a *Bidention* p.p. (rovněž i v EVL Porta Bohemica); 91E0 Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) a na vydru říční (*Lutra lutra*) jakožto předmětů ochrany EVL Labské údolí. S ohledem na provázanost říčního kontinua řeky

Labe a na závislost výskytu předmětů ochrany na výskytu v tomto říčním kontinuu nelze rovněž vyloučit vliv uvedených opatření na celistvost EVL Labské údolí a EVL Porta Bohemica. Významný negativní vliv opatření PSD a souvisejících úprav dolního Labe byl shledán rovněž v rámci posouzení vlivů Koncepce vodní dopravy na lokality Natura 2000 dle § 45i zákona v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Nárůst vodní dopravy a úpravy koryta řeky související s budováním LVC (labská vodní cesta) na území EVL Porta Bohemica a EVL Labské údolí mohou rovněž představovat významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost těchto EVL (zejm. v důsledku změn morfologie a parametrů koryta řeky, realizace souvisejících staveb, zvýšené vlnové abraze ad.).

U tohoto záměru v jiných koncepcích (KVD, ÚPD Děčín) byl shledán významně negativní vliv na jednotlivé předměty ochrany EVL. Z těchto důvodů je potřebné tento záměr uvést do obecné roviny nebo jej zcela vyřadit.

Lze vyloučit, že by koncepce měla v případě opatření PSD významný vliv na předměty ochrany PO Labské pískovce chřástal polní (*Crex crex*), datel černý (*Dryocopus martius*), sokol stěhovavý (*Falco peregrinus*), výr velký (*Bubo bubo*) či celistvost této PO.

Dále bychom chtěli podotknout, že ve vypořádání připomínek a námitek v minulém posuzování zaznělo: ... *Koncepce vodní dopravy tak řeší problematiku podrobněji a zabývá se podrobněji i vlivem na lokality Porta Bohemica a Labské údolí. Na úrovni DSS je proto hodnocení SEA na menší úrovni podrobnosti a je nutné zohlednit i problém opakovaného posuzování téhož...*

Pokud tomu tak opravdu je, nezbývá, než záměr detailně posoudit nebo jej vyřadit nebo zobecnit!

Správa NP prostudovala předložené podklady a dospěla k závěru, že nelze vyloučit významný vliv na předměty ochrany nebo celistvost výše uvedených EVL a PO, zejména z důvodu, že jednotlivé záměry musejí být dále posuzovány jednotlivě s ohledem na EVL v NP České Švýcarsko a CHKO Labské pískovce.

Toto stanovisko není rozhodnutím orgánu ochrany přírody vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

S pozdravem

Ing. Petr Bauer

ředitel odboru ochrany přírody



Správa Krkonošského národního parku
Dobrovského 3, 543 01 Vrchlabí
tel.: (+420) 499 456 111
fax: (+420) 499 422 095
e-mail: podatelna@knap.cz
www.knap.cz

EXprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13
619 00 Brno

DS: dh84e85

Váš dopis zn./ze dne	Naše značka	Vyřizuje	Linka	Vrchlabí dne
2.9.2022	KRNAP 07923/2022	OSS/Ing. Hanušová/Kb	514	30.9.2022

Stanovisko podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ke koncepci „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 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 07923/2022 a doručenou dne 2.9.2022, po posouzení koncepce „**Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 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 a ptačí oblasti.

Odůvodnění

Správa Krkonošského národního parku posoudila předloženou koncepci „**Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050**“, kterou předložila firma EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČO 29285801.

Předložená strategie obsahuje seznam projektů k řešení, mezi nimiž je výstavba dálnice D11 v úseku Jaroměř – státní hranice. Realizace tohoto projektu může významně zvýšit hlukové a světelné zatížení východní části Ptačí oblasti (PO) Krkonoše automobily projíždějícími po navržené dálnici, což se může negativně podepsat na vitalitě zdejších populací následujících ptačích druhů, které jsou předměty ochrany PO Krkonoše: čáp černý, datel černý, lejsek malý a sýc rousný. Realizace projektu dále zpřístupní východní část Evropsky významné lokality (EVL) a PO Krkonoše v oblasti Rýchor, což se může projevit ve zvýšeném antropickém tlaku na mnohé výše zmíněné předměty ochrany, kam patří i tetřev obecný. Rizikem není jen zvýšená pravděpodobnost přímých střetů automobilů s těmito druhy, ale opět i zvýšené hlukové a světelné zatížení prostředí s narušením jejich teritorií, popřípadě migračních tras. Zlepšená dostupnost území PO a EVL Krkonoše se může projevit i nepřímo – v dalším navýšení tlaků souvisejících s tvrdou i měkkou formou turismu. Jedním z důsledků by například mohl být zvýšený tlak na výstavbu turistických

spisový znak: 40.1.02
skartační znak: A 20

počet listů: 1
příloha: -
počet listů (svazků) přílohy: -

bankovní spojení
Česká národní banka
č. ú.: 000-5830601/0710

IČO: 00088455
DIČ: CZ00088455

zařízení a související zábory lučních naturových stanovišť (např. Extenzivní sečené louky nížin a podhůří, Horské sečené louky nebo Druhově bohaté smilkové louky na silikátových podložích v horských oblastech).

Tyto dopady, které s sebou výstavba předmětné dálnice přináší na EVL a PO Krkonoše, nebyly dosud na koncepční rovině uspokojivě vyhodnoceny. Navíc, v předchozích verzích sektorových strategií byla komunikace Jaroměř – státní hranice uvažována jako rychlostní silnice R11, a nikoliv jako dálnice D11. Tato změna sama o sobě může intenzitu výše zmíněných dopadů navýšit, protože umožní zvýšit provoz v oblasti na dosud neuvažovanou kapacitu.

Na základě výše uvedeného Správa Krkonošského národního parku došla k závěru, že v předložené koncepci „**Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050**“ **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



SPRÁVA NÁRODNÍHO PARKU PODYJÍ

NATIONALPARKVERWALTUNG PODYJÍ
PODYJÍ NATIONALPARK ADMINISTRATION

Na Vyhlídce 1581 / 5, 669 02 Znojmo

Spisová značka: SZ NPP 1191/2022/2
Číslo jednací: NPP 1181/2022
Oprávněná úřední osoba: Zdeněk Mačát

Datum: 26. 9. 2022
Telefon: 515 282 257
E-mail: zdenek.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, v platném znění (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), na základě předložené žádosti společnosti EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. toto stanovisko k dokumentu „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“:

Záměr nemůže mít významný vliv na Ptačí oblast Podyjí a evropsky významné lokality v kompetenci Správy Národního parku Podyjí.

Odůvodnění:

Dne 5. 9. 2022 obdržela Správa NP žádost o stanovisko ke koncepčnímu dokumentu „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“.

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 předběžný koncepční dokument, který nenese konkrétní přímé záměry. Oblasti působnosti Správy NP Podyjí se věnuje pouze kapitola 31000 Multimodální klastr – další přeshraniční spojení a odlehlé regiony – Znojensko, zde jde o část 3102S I/38 Hatě st. hr. – Znojmo – Jihlava, např. o projekty znojenského silničního obchvatu.

Z dostupných informací a podkladů je možné vyloučit významný vliv dokumentu na předměty ochrany ptačí oblasti a evropsky významných lokalit v kompetenci Správy NP, neboť se jedná o předběžné a dlouhodobě plánované stavby, které budou v rámci příprav realizace posuzovány samostatně.

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 758/13, 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)

+420 515 226 722
+420 515 282 240

www.nppodyji.cz / info@nppodyji.cz
Datová schránka: 5qur2qf

IČ: 00837971 / DIČ: CZ00837971
Bankovní účet: 35734741 / 0710



SPRÁVA NÁRODNÍHO PARKU ŠUMAVA

Odbor ochrany složek přírody NP Šumava

EXprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13
619 00 Brno

(obdrží prostřednictvím DS: dh84e85)

Vaše značka/dopis ze dne
2022/47/ŽP/01 / 2. 9. 2022

naše značka
SZ NPS 08633/2022/2

vyřizuje / linka
RNDr. Braun / 226

datum
21. 9. 2022

Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska možného vlivu koncepce „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“ na soustavu Natura 2000 – EVL a PO Šumava

Správa Národního parku Šumava (dále jen „Správa“) jako orgán ochrany přírody podle § 75 odst. 1 písm. f) zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“), vykonávající státní správu v ochraně přírody a krajiny na území Národního parku Šumava a Chráněné krajinné oblasti Šumava podle ustanovení § 78 odst. 2 ZOPK (dále jen „správa“ nebo „orgán OP“), příslušná dle tohoto ustanovení vydat stanovisko orgánu ochrany přírody ke koncepcím a záměrům navrhovaným v Evropsky významné lokalitě Šumava nebo Ptačí oblasti Šumava, po posouzení Vaší žádosti o stanovisko k možnému vlivu koncepce „**Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050**“ z hlediska dopadu na ochranu živočichů, rostlin a typů přírodních stanovišť v rámci soustavy chráněných území Natura 2000 vydává podle § 45i odst. 1 ZOPK toto stanovisko:

Významný vliv koncepce „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“ na předměty ochrany nebo celistvost Evropsky významné lokality Šumava a Ptačí oblasti Šumava **lze vyloučit.**

Odůvodnění:

Orgán ochrany přírody posuzoval předloženou koncepci z hlediska vlivu jejího uplatňování a realizace jednotlivých záměrů z ní vyplývajících na jednotlivé předměty ochrany Evropsky významné lokality Šumava (národní seznam evropsky významných lokalit stanoven Ptačí oblasti (dále jen „PO“) Šumava, vymezené nařízením vlády č. 681/2004 Sb., a Evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) Šumava, která byla vymezena a zařazena do národního seznamu nařízením vlády č. 318/2013 Sb., ve znění nařízení vlády č. 73/2016 Sb., přičemž byly hodnoceny kvalitativní i kvantitativní parametry území.

Koncepce „**Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050**“ (dále jen „koncepce“) neobsahuje žádná konkrétní opatření a zásahy do námi sledovaného území, žádný z multimodálních klastrů se netýká ani nepřímo EVL nebo PO Šumava a pro jediný dílčí záměr, který se námi spravovaného území týká, tj. úpravy silnice I/39 ve městě Horní Planá, již bylo vydáno souhlasné stanovisko, takže Správa Národního parku Šumava dospěla k závěru, že významný vliv koncepce na předměty ochrany nebo celistvost EVL Šumava a PO Šumava lze v daném případě vyloučit.

SPRÁVA NÁRODNÍHO PARKU ŠUMAVA

1. máje 260
385 01 Vimperk
www.npsumava.cz

tel: 388 450 111
fax: 388 413 019

bankovní spojení
ČNB České Budějovice č. 2234281/0710

IČO 00583171
DIČ 102-00583171

Zjišťovací řízení a projednávání koncepce považuje Správa za nejvhodnější příležitost, kdy by měla být projednána mj. i otázka možných dopadů jednotlivých v koncepci předpokládaných opatření a záměrů na území chráněná dle části čtvrté ZOPK (soustava NATURA a její ochrana). V případě, že bude oznámení koncepce, které bude předkládáno k posouzení dle § 10c zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, nějak obsahově změněno nebo rozšířeno či konkretizováno oproti znění ze září 2022, vyhrazujeme si právo vydat aktualizované stanovisko dle § 45i odst. 1 ZOPK ve vztahu k upravenému znění oznámení, zejména pokud by se úprava týkala námi spravovaného území.

Orgánu ochrany přírody nejsou aktuálně známy žádné koncepce nebo konkrétní projekty, jejichž možný vliv by v kumulaci s posuzovanou koncepcí mohl být posouzen jako významný. V daném případě se nepředpokládají ani žádné nepřímé významné vlivy.

Otisk úředního razítka

Mgr. Martin Pazourek
vedoucí odboru



Újezdni úřad Boletice

Boletice 3, Kájov, PSČ 382 21, datová schránka m6gb3kh

Čj. MO 365521/2022-1518

Boletice 7. září 2022

EXprojekt s. r. o.
Heršpická 758/13
619 00 Brno

Stanovisko k dokumentu Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050

K čj. 2022/47/ŽP/01

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“) vydává k dokumentu Dopravní sektorové strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 následující stanovisko:

- z hlediska ustanovení **§ 45i odst. 1 ZOPK** na území vojenského újezdu Boletice nemá uvedený dokument Dopravní sektorové strategie samostatně ani ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost Evropsky významné lokality Boletice ani Ptačí oblasti Boletice.

Odůvodnění

Újezdni úřad Boletice, jako příslušný orgán státní správy na území vojenského újezdu, obdržel dne 5. 9. 2022 žádost společnosti EXprojekt, s. r. o., Brno, o stanovisko k dokumentu Dopravní sektorové strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 podle § 45i ZOPK.

Součástí dopravní sektorové strategie jsou multimodální klastry pro jednotlivé oblasti zahrnující dílčí dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy. Dokument řeší jednotlivé Multimodální klastry jejich zkapacitnění a modernizaci. Přes území VÚj Boletice nevede žádná z uváděných tras železnice ani dálnice.

Vzhledem k účelu území vojenského újezdu (dále jen „VÚj“), který je vymezenou částí území státu určenou k zajišťování obrany státu a k výcviku ozbrojených sil v souladu se zákonem č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany ČR, ve znění pozdějších předpisů, se nepředpokládá, že by uvedený dokument Dopravní sektorové strategie ovlivnil území VÚj včetně území NATURA 2000. Nedojde k negativnímu ovlivnění příznivého stavu předmětů ochrany druhů přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin v ČR ani celistvosti výše uvedené EVL a PO (Evropsky významná lokalita Boletice (CZ0314123) a Ptačí oblast Boletice (CZ0311040).

Mimo území vojenského újezdu je část EVL Boletice a Ptačí oblasti Boletice v kompetenci příslušného Krajského úřadu Jihočeského kraje a MŽP Odboru výkonu státní správy II, České Budějovice a část příslušného AOPK ČR, Regionální pracoviště Jižní Čechy.

Kontaktní údaje: Ing. Květoslava Nováková, tel. 973 327 202.

podplukovník Ing. Marián Varga
přednosta újezdního úřadu
podepsáno elektronicky



Újezdní úřad Libavá

Náměstí 2, 783 07 Město Libavá

Čj.	MO 359802/2022-1484	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:	7. září 2022	

Stanovisko podle § 45i, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

- „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“.

Újezdní úřad 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 (dále jen „ZOPK“), obdržel dne 5. září 2022 žádost čj. 2022/47/ZP/01, od žadatele, kterým je EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, o stanovisko z hlediska ochrany životního prostředí k návrhu koncepce „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“.

Újezdní úřad Libavá posoudil Vámi předkládaný návrh koncepce podle § 45i, ZOPK a konstatuje že:

Návrh koncepce – „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“, jejíž obsah je uveden v dokumentu, respektuje požadavky vyplývající z vlivu na území evropsky významné lokality Libavá CZ 0714133 (stanovená Nařízením vlády č. 318/2013 Sb.), přírodní rezervace Smolenské Luka EKÚ 1639 (stanovená Vyhláškou MŽP ze dne 7. června 1993) a ptačí oblast Libavá CZ0711019 (stanovená Nařízením vlády č. 533/2004 Sb.).

Odůvodnění

Především při posuzování problematiky návrhu koncepce „Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024 – 2030 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, přírodní rezervace Smolenské Luka EKÚ 1639 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

Obdrželi:

EXprojekt s.r.o., Heršpická, Brno, Martina Fialová, ID DS: dh84e85

Újezdní úřad Libavá, Náměstí 2, 783 07 Město Libavá, - pro spis

PŘÍLOHA 2 Osvědčení o autorizaci

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.

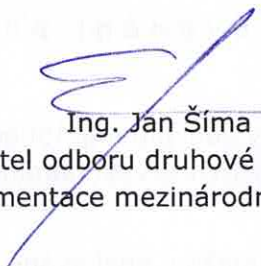
Přezkoušení se uskutečnilo dne 17. 8. 2020 s výsledkem "vyhověla", jak je uvedeno v záznamu z přezkoušení, který je součástí podkladového spisu pro vydání tohoto rozhodnutí.

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 3a Vyhodnocení projektů – železniční doprava

Seznam projektů k dokumentu Dopravní sektorové strategie, 3. fáze.	Hodnota	Zdůvodnění	Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců
Dokončení I. žel. koridoru v trať. úseku Lanžhot (ČR) - Kúty (SR)	(-1)	Stavba v současnosti probíhá. Nachází se na území PO Soutok-Tvrdonicko a EVL Soutok - Podluží.	ano
Elektrizace trati vč. PEÚ Brno - Zastávka u Brna, 2. etapa	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) - Mstětice (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Optimalizace trati Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo)	(-1)	7. 4. 2021 bylo vydáno soulasně závazné stanovisko. Konstatován byl až mírně negativní vliv na předměty ochrany EVL Karlštejn - Koda, kterými jsou stanoviště 5130, 6190, 6210, 8210, 8310, včelník rakouský, netopýr velký a černý.	ano
Revitalizace Liberec - Česká Lípa (mimo)	0	Posuzování ukončeno závěrem zjišťovacího řízení.	ano
Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n Vlt.	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. - Častolovice - Solnice, 3. část	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha - Smíchov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek	0	Vliv na lokality soustavy Natura 2000 byl vyloučen.	
Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Most	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace ŽST Jihlava město	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Optimalizace traťového úseku Lovosice (mimo) - Prackovice nad Labem (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Optimalizace traťového úseku Prackovice nad Labem (mimo) - Ústí nad Labem (mimo)	0	Ačkoliv stávající železniční trať kříží EVL Porta Bohemica, lze případné ovlivnění předmětů ochrany EVL vyloučit. Jedná se o stávající elektrifikovanou dvoukolejnou trať, sanace skalních svahů v území proběhla již v minulosti.	ano
Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Kolín	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce trati v úseku Kyjice - Chomutov	0	Jedná se o rekonstrukci stávající trati, která kříží EVL Chomutov - zoopark. Předměty ochrany - páchník hnědý a roháč obecný nebudou ovlivněny. Jejich výskyt je vázán na vzrostlé dřeviny mimo drážní těleso.	
Sanace železničního spodku Lovosice - Bohušovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
ETCS Mosty u Jablunkova - Dětmárovice	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova (mimo) - Křižanov (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Rekonstrukce žst. Vlkov u Tišnova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	

Polom – Suchdol n. O., BC	(0)	Vyloučen vliv. Jedná se o záměr, který již získal územní rozhodnutí. Průchod EVL a PO Poodří je územně dlouhodobě stabilizován.	ano
Choceň – Uhersko, BC	-1	V závislosti na rozsahu záměru a požadavků na kácení lze očekávat až mírně negativní vliv na lesáka rumělkového, předmět ochrany EVL Uhersko.	ano
Náhrada přejezdu P6501 v km 245,044 trati Přerov - Bohumín	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ŽST Chrastava	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice	(0 až -1)	Kříží EVL Moravská Dyje, dne 13. 1. 2021 ukončeno posuzování vlivů na životní prostředí závěrem zjišťovacího řízení. Konstatován byl až mírně negativní vliv na vydrů říční.	ano
Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Elektrizace trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Rekonstrukce ŽST Brno - Královo Pole	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň Koterov (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Modernizace trati Kladno (včetně) - Kladno-Ostrovec (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) - Praha-Výstaviště (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) - Kladno (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Zajištění provozních parametrů trati Řetenice - Lovosice	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu. Trať tvoří hranici EVL Lovoš, k ovlivnění předmětů ochrany nedojde, neboť se jedná o dlouhodobě stabilizovanou železnici. Technické řešení bude bez významných zásahů do okolí.	
Zlepšení provozních parametrů trati Jaroměř - Stará Paka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Modernizace trati Nemanice I - Ševětín	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce kolejí ve vinohradských tunelech	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ŽST Prostějov hl. n.	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace ŽST Rakovník	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Cheb	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ŽST Batelov včetně DOZ výhybny Spělov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy Ostrava-Vítkovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rozšíření CDP Přerov - nová budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) - zastávka Havířov střed (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ŽST Malá Skála	0	Rekonstrukce žst. Malá Skála jako taková bude bez vlivu, železniční stanice je mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Lovosice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ŽST Pečky	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	

Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 1. etapa žst. Hradec Králové	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo)	0	Ačkoliv stávající železniční trať kříží EVL Porta Bohemica, resp. vede po její hranici, lze případné ovlivnění předmětů ochrany EVL vyloučit. Jedná se o stávající dvoukolejnou trať, která je v území dlouhodobě stabilizována.	ano
Zdvoukolejnění trati Branický most - Praha-Krč - Spořilov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Boskovická spojka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Komplexní rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly ŽST Praha hl.n.	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Teplice v Čechách	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Prunéřov (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce traťového úseku Příbyslav - Pohled	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Modernizace železničního uzlu Česká Třebová	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Elektrizace úseku Březno u Chomutova – Chomutov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
ETCS Brno Horní Heršpice - Zastávka u Brna	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	ano
Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Zvýšení přechodnosti v traťovém úseku Počeradý - Obrnice (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ŽST Nový Bor	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rozšíření odstavných kapacit ŽUP - lokalita Malletova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
ETCS České Velenice - České Budějovice - Horní Dvořiště	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Rekonstrukce mostní estakády v km 0,439 trati Ústí n.L. hl.n. - Ústí n.L. západ	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
ETCS Milovice - Praha hl. n. (mimo)	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	ano
Peronizace ŽST Ústí nad Labem-západ	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
ETCS+DOZ Pardubice - Hradec Králové	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	ano
Změna trakční soustavy v ŽST Beroun	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
České Velenice, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Kralupy nad Vltavou, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Multifunkční hala diagnostických vozidel CTD Pardubice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace ŽST Františkovy Lázně	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce žst. Turnov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou	-1	Kříží, resp. tvoří hranici EVL a PO Poodří. Vzhledem k přítomnosti stávajícího drážního tělesa lze předpokládat pouze mírný negativní vliv ve spojení s rušením, resp. drobnými zábory.	

Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)	0 až -1	Kříží Libocký potok, který je součástí EVL Ramena Ohře, s předměty ochrany 3150, 3260, 3270 a 91E0. Vzhledem ke stávajícímu křížení nepředpokládáme ovlivnění.	
Rekonstrukce ŽST Rybník	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo)	(0 až -1)	Posuzování vlivů ukončeno závěrem zjišťovacího řízení dne 3. 9. 2021. Konstatován byl mírně negativní vliv na husu velkou, kopřivku obecnou, lžičáka pestrého, motáka pochopa, orla mořského, volavku bílou, vydru říční a velevruba tupého, které jsou předměty ochrany EVL Lužnice a Nežárka, Třeboňsko - střed, Nadějská soustava a Lužnice a Nežárka a PO Třeboňsko.	ano
Modernizace trati Brno-Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo)	0	Jedná se o dlouhodobě stabilizovanou železnici v území, technické řešení nebude vyžadovat významné technické zásahy do okolí.	ano
ŽST České Budějovice podchod	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) - Albrechtice u Českého Těšína (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ŽST Milevsko	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov	(-1)	Vydáno souhlasné závazné stanovisko (20.12.2017), konstatován mírný negativní vliv na stanoviště 91E0, 91F0, čolka velkého a bobra evropského, jež patří mezi předměty ochrany EVL Chropýňský luh.	
Rekonstrukce traťového úseku Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo)	(0)	Vyloučen vliv na lokality soustavy Natura 2000 (26. 5. 2022).	ano
Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Přeložka železniční trati v úseku Stochov - Nové Strašecí	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce chalupeckého zhlaví v ŽST. Bohumín Vrbice a traťové koleje Bohumín Vrbice - Chalupki	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Uzel Plzeň, 4. stavba - seřadovací nádraží Doubravka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Administrativní budova Správy železnic EDEN	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Sanace tělesa železničního spodku Hájek - Dalovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce zárubní zdi v km 270,375 - 270,751 v trati Česká Třebová - Praha	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce Ještědského tunelu v trati Česká Lípa - Liberec	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Výstavba uzlové trakční napájecí stanice Brno-Černovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Výstavba GSM-R na tratích Správy železnic	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Zvýšení disponibility výkonu TNS Nedakonice v systému AC 25 kV	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	

Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov	(-2)	Na úrovni hodnocení ZÚR Moravskoslezského kraje (aktualizace č. 4) byl konstatován mírný negativní vliv na stanoviště 91E0, čolka velkého, kuňku ohnivou, ohniváčka černočárného, páchníka hnědého a modráška bahenního na území EVL Poodří. V jedné z variant byl vliv na modráška bahenního vyhodnocen až na úrovni významně negativního vlivu. Dále byl vyhodnocen mírně negativní vliv na ledňáčka říčního a významně negativní vliv na motáka pochopa, kteří jsou předmětem ochrany PO Poodří, a to v obou navržených variantách. Dne 29. 6. 2021 MŽP vydalo stanovisko k návrhu ZÚR Moravskoslezského kraje (aktualizace č. 4), ve kterém jsou uvedena kompenzační opatření.
Rekonstrukce a úprava přenosové sítě Správy železnic	0	Vzhledem k charakteru - přenosová síť - nepředpokládáme ovlivnění. Bez známých a pravděpodobných střetů s lokalitami soustavy Natura 2000.
Výstavba TT Třebovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Praha - Radotín	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl.n.	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Nymburk hl.n.	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Čáslav	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Tábor	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Aš	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bečov nad Teplou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Benešov nad Ploučnicí	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bílina	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Františkovy Lázně	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Chodov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Krásná Lípa	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Roudnice nad Labem	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Lovosice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy na ostrovním nástupišti v žst. Liberec	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Chlumeck nad Cidlinou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Nýřany	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Turnov, 3. etapa	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Plzeň-Jižní Předměstí	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Instalace modulárního systému v ŽST Řetenice	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.
Instalace modulárního systému v ŽST Hrabačov	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Nepomuk	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Jindřichův Hradec	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Dolní Bousov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Benešov u Prahy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.

Nové Strašecí, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Hluboká nad Vltavou, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Dopravní komplex Smíchov sever	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Dopravní komplex Smíchov jih	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Hněvice, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Vojtanov, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Krupá, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) - Praha-Ruzyně (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) - Praha-Letiště Václava Havla (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Zaokruhování železničního spojení letiště Václava Havla do trati Praha – Letiště VH – Kladno	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) - Vyšehrad (vč.)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace ŽST Praha-Krč	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Zdvoukolejnění trati odb. Spořilov - Praha-Zahradní Město	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Protihluková opatření v prostoru Balabenka, včetně rekonstrukce mostních objektů, 1. část	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce mostu v km 3,346 trati Praha Libeň - Praha Holešovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Zdvoukolejnění trati Hrdlořezy - Praha-Malešice - Praha-Hostivař	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Přemístění haly pro OTV a zřízení integrovaného pracoviště OTV a ST v rámci OŘ Praha	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace trati v úseku výhybna Skály - Praha-Čakovice (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ŽST Praha-Čakovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rozšíření odstavných kapacit ŽUP - lokalita Malletova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rozšíření odstavných kapacit ŽUP - lokalita Strašnice/Trnkov/Slatiny	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Doplnění cvičných sálů pro CDP	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Areál HZS Praha	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Náhrada přejezdu P5674 na trati Benešov u Prahy - Praha hl. n.	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace zkušebny vn/vvn Plzeň-Koterov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Přemístění haly pro OTV a zřízení integrovaného provozního pracoviště OŘ Plzeň	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Areál HZS Plzeň	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
GSM-R + ETCS Hranice na Moravě - Horní Lideč - Střelná	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
ETCS Praha-Uhřetěves - Praha hl. n. (mimo)	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
ETCS+DOZ Brno - Havlíčkův Brod - Kolín	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
ETCS na trati Liberec (mimo) - Česká Lípa (mimo)	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky	(-1)	K záměru bylo 11. 3. 2020 vydáno závazné souhlasné stanovisko. Konstatován byl mírný negativní vliv na stanoviště 6440, 6510 na území EVL Libické luhy.	ano
Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) - Lysá nad Labem (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Mělník (mimo)	(-1)	Záměr byl ukončen závěrem zjišťovacího řízení dne 3. 10. 2019. Konstatován byl mírně negativní vliv na stanoviště 6510 a modráška bahenního na území EVL Černý Orel.	ano

Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)	(-1)	Záměr byl ukončen závěrem zjišťovacího řízení dne 4. 11. 2019. Konstatován byl mírně negativní vliv na EVL Labe - Liběchov.	
Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo)	(0)	Vyloučen vliv na lokality soustavy Natura 2000, posuzování záměru ukončeno závěrem zjišťovacího řízení.	ano
Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží	-1	V současné době probíhá zpracování projektové dokumentace, s ohledem na rekonstrukci železničního mostu přes Ploučnici byl konstatován mírně negativní vliv na vydrů říční, která je předmětem ochrany EVL Dolní Ploučnice.	
Rekonstrukce trati vč. protihlukových opatření v části úseku Litoměřice město – Velké Žernoseky	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumeč nad Cidlinou (včetně)	(-1)	Dne 10. 6. 2020 bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko. Konstatován byl mírně negativní vliv na bukáčka malého a chřástala kropenatého (PO Žehuňský rybník - Obora Kněžičky), na stanoviště 6210, 6510 a 91H0 (EVL Žehuňsko) a roháče obecného (EVL Olešnice).	ano
Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce TNS Dobšice nad Cidlinou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce TNS Káranice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun	-1	V současné době probíhá posuzování vlivů na životní prostředí. S ohledem na vedení záměru v tunelu byl vyhodnocen mírně negativní vliv na stanoviště 6210, 7220 a 8310, a to v souvislosti s rizikem ovlivnění hydrogeologických poměrů a nadzemními stavbami na území EVL Karlštejn - Koda.	
Zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) - Plzeň (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Modernizace tratě Nemanice – Protivín (včetně) – Písek město (včetně)	-1	V závislosti na konkrétních parametrech lze předpokládat mírně negativní vliv na přeměty ochrany EVL Klokočínské louky, EVL Radomilická mokřina, EVL Hlubocké hráze, PO Řežabinec a PO Českobudějovické rybníky. Rozsah ovlivnění závisí na míře rušení, rozsahu kácení, realizaci přeložek železnice.	ano
Modernizace tratě Protivín (mimo) – Horažďovice předm. (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň Koterov (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Rekonstrukce ŽST Chabařovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce mostu v km 18,582 trati Ústí nad Labem - Most	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Rekonstrukce ŽST Most	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce traťového úseku Most (mimo) – Kyjice (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce mostu v km 32,588 trati Ústí nad Labem – Most	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ŽST Chomutov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Prunéřov (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	

Rekonstrukce traťového úseku Kadaň-Pruněrov (mimo) – Perštejn (mimo)	-1	Jedná se o rekonstrukci stávající trati, která s velké části prochází přes EVL a PO Doupovské hory. Vzhledem k přítomnosti drážního tělesa v území lze předpokládat mírně negativní ovlivnění předmětů ochrany EVL a PO.	ano
Rekonstrukce traťového úseku Perštejn (včetně) – Stráž nad Ohří (včetně)	-1	Jedná se o rekonstrukci stávající trati, která s velké části prochází přes EVL a PO Doupovské hory. Vzhledem k přítomnosti drážního tělesa v území lze předpokládat mírně negativní ovlivnění předmětů ochrany EVL a PO.	ano
Rekonstrukce traťového úseku Stráž nad Ohří (mimo) – Ostrov nad Ohří (mimo)	-1	Jedná se o rekonstrukci stávající trati, která s velké části prochází přes EVL a PO Doupovské hory. Vzhledem k přítomnosti drážního tělesa v území lze předpokládat mírně negativní ovlivnění předmětů ochrany EVL a PO.	ano
Rekonstrukce traťového úseku Ostrov nad Ohří (včetně) – Hájek (včetně)	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Rekonstrukce traťového úseku Hájek (mimo) – Karlovy Vary (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)	(0)	Vyloučen vliv na Naturu, posuzování záměru ukončeno souhlasným závazným stanoviskem.	ano
Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)	(0)	Vyloučen vliv na Naturu, posuzování záměru ukončeno souhlasným závazným stanoviskem.	
Rekonstrukce nelahozevských tunelů	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace žst. Kralupy nad Vltavou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce žst. Čáslav	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (mimo) – Kutná Hora (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce TNS a technologických zařízení v ŽST Roztoky u Prahy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Areál HZS Nymburk	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Středisko pro kalibraci	?	Bez územní specifikace	
Náhrada přejezdu P2405 v km 455,046 trati Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Přeložka železniční trati v úseku Stochov - Nové Strašecí	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ	0 až -1	Záměr je situován v blízkosti EVL Chlum u Nepřevázky. Může dojít k okrajovému ovlivnění stanoviště 6210.	
Rekonstrukce traťového úseku Mladá Boleslav město (včetně) - Mladá Boleslav hl. n. (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Všejanská spojka	-1	S ohledem na situování jednotlivých variant záměru lze dle předběžného posouzení předpokládat mírně negativní vliv na stanoviště 6210 na území EVL Milovice - Mladá.	ano
Modernizace a elektrizace trati Nymburk - Nepřevázka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Rekonstrukce mostu km 287,291 trati Retz (ÖBB) – Kutná Hora	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Prodloužení podchodu v ŽST Hořovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace seřaďovacího nádraží Nymburk	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace a elektrizace traťového úseku Kutná Hora hl. n. - Kutná Hora město	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ŽST Loukov u Mnichova Hradiště	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	

Zvýšení stability skalních masivů na trati Beroun – Rakovník	?	Bez konkrétní specifikace nelze vyhodnotit. Riziko může představovat stabilizace v EVL Stříbrné luhy a PO Křivoklátsko	ano
Rekonstrukce mostu v km 5,703 trati Čelákovice - Neratovice (Brandýs silnice D10)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce mostu v km 48,289 trati Podlešín-Slaný (Viadukt Podlešín)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Zvýšení stability skalních masivů na tratích Chotětov - Mladá Boleslav a Mladá Boleslav město	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Výstavba mechanizačního střediska Beroun	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Přeložka trati Kralupy nad Vltavou předměstí - Velvary v km 4,000 - 5,500	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce mostu v km 348,054 trati Lysá nad Labem - Všetaty	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Výstavba haly pro OTV v ŽST Kladno	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice - Kadaň	0 až -1	Kříží řeku Ohři, která patří do EVL Doupovské hory, předmět ochrany vázaný na koryto řeky je losos obecný. Při vhodně navržených podmínkách rekonstrukce lze vliv vyloučit, resp. lze očekávat maximálně pouze mírně negativní vliv.	
Rekonstrukce mostu v km 101,816 trati Praha-Bubny - Chomutov	0 až -1	Kříží řeku Ohři, která patří do EVL Ohře, s předměty ochrany bolenem dravým, lososem obecným a velevrubem tupým. Při vhodně navržených podmínkách rekonstrukce lze vliv vyloučit, resp. lze očekávat maximálně pouze mírně negativní vliv.	
Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí nad Labem - Střekov - Ústí nad Labem západ	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce mostů v km 5,104 - 5,457 na trati Libochovice - Vraňany	0 až -1	Kříží řeku Ohři, která patří do EVL Ohře, s předměty ochrany bolenem dravým, lososem obecným a velevrubem tupým. Při vhodně navržených podmínkách rekonstrukce lze vliv vyloučit, resp. lze očekávat maximálně pouze mírně negativní vliv.	
Rekonstrukce mostů v km 518,498 a 518,962 TÚ Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Revitalizace trati Osek město – Dubí – Moldava v Krušných horách	0 až -1	Stávající železniční trať se nachází na území EVL Východní Krušnohoří a PO Východní Krušné hory. Vzhledem k vedení stávající trati a předmětům ochrany lze předpokládat maximálně mírně negativní vliv.	ano
Sanace tělesa železničního spodku na trati Varnsdorf – Seifhennersdorf (DB) v km 12,288 – 12,7	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Sanace tělesa železničního spodku na trati Děčín - Jedlová v km 25,880 – 25,980	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Areál HZS Ústí nad Labem	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce nástupiště ŽST Semily	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Přestavba propustku v km 159,434 trati Stará Paka - Liberec na podchod	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce Dolnolučanského tunelu v trati Liberec - Harrachov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	

Zvýšení stability skalních masivů na trati Železný Brod – Tanvald	?	V okolí železniční trati je vyhlášena EVL Údolí Jizery a Kamenice, kde jsou mj. předmětem ochrany stanoviště 8220 a 9180, vázaná na strmé svahy a skalní masívy. Bez znalosti konkr. návrhů sanací nelze ovlivnění vyhodnotit. Pokud je to možné, mělo by být upřednostněno technické řešení nejšetrnější vůči předmětům ochrany EVL.	ano
Rekonstrukce mostu v km 8,988 trati Martinice v Krkonoších - Rokytnice nad Jizerou	0 až -1	Jedná se o mostní objekt přes Jizeru, která je součástí EVL Údolí Jizery a Kamenice. Předmět ochrany, který může být během rekonstrukce mostu ovlivněn je vranka obecná, resp. stanoviště 3220. V závislosti na stavebním postupu při rekonstrukci lze předpokládat až mírně negativní ovlivnění.	
Rekonstrukce ŽST Železný Brod	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce žst. Nová Paka pro DOZ	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Areál HZS Cheb	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce mostu v km 14,654 trati Krásný Jez - Nové Sedlo u Lokte	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Revitalizace trati Plzeň (mimo) – Dobřany (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Revitalizace trati Dobřany (mimo) – Přeštice (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Revitalizace trati Přeštice (mimo) – Klatovy (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Náhrada přejezdu P284 v km 71,756 trati Praha Smíchov - Plzeň hl.n.	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce mostů v km 35,826 a 37,480 trati Plzeň - Žatec	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce trakčního vedení trati Tábor - Bechyně	0	Rekonstrukce trakčního vedení neovlivní lokality soustavy Natura 2000.	ano
Rekonstrukce mostu km 1,279 trati Tábor – Bechyně	0	Jedná se o most přes Lužnici, která je součástí EVL Lužnice a Nežárka. Předměty ochrany vázané na řeku jsou velevrub tupý a vydra říční. Vzhledem k umístění mostu na okraji Tábora lze negativní ovlivnění vyloučit.	
Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor - Písek	0	Mostní objekt přes vodní tok je součástí EVL Lom Skalka u Sepekova s předmětem ochrany čolkem velkým. Při vhodně navržených postupech rekonstrukce lze ovlivnění vyloučit.	
Rekonstrukce spádovištního zařízení v ŽST České Budějovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Realizace systému Jednotného záznamového prostředí ŽDC	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Segmentace provozu v technologické datové síti	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Zařízení pro monitoring sběračů elektrických hnacích vozidel	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Dispečerské pracoviště infrastruktury OŘ HK	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Management událostí stavu sítě	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Lipník n. B. – Drahotuše, BC	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavědla č. 2 ŽST Brno-Maloměřice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	

Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace traťového úseku Brno-Židenice (mimo) - odbočka Brno-Černovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Železniční uzel Brno	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace trati Brno-Přerov, 1. stavba Brno - Blažovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Modernizace trati Brno-Přerov, 3. stavba Vyškov - Nezamyslice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce traťového úseku Kuřim (mimo) – Tišnov (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Rekonstrukce ŽST Tišnov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace traťového úseku Světlá nad Sázavou (mimo) - Leština u Světlé (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) - Přibyslav (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) - Havlíčkův Brod (mimo)	0	Kříží EVL Břevnický potok, kde je předmětem ochrany vranka obecná. Vzhledem k charakteru záměru lze ovlivnění vyloučit.	
Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)	(-1)	Vydáno souhlasné závazné stanovisko (14. 2. 2020). Konstatován mírně negativní vliv na čápa bílého, motáka pochopa, strakapouda jižního a strakapouda prostředního (PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví) a na čolka dunajského a kuňku ohnivou (EVL Vypálenky).	ano
Modernizace železničního uzlu Ostrava	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Výstavba zastávky Ostrava-Zábřeh	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Revitalizace a elektrizace traťových úseků Frýdek Místek (mimo) - Frenštát pod Radhoštěm město/Ostravice	0	Trať kříží EVL Řeka Ostravice (vranka obecná, 3220, 3240). V souvislosti s revitalizací nepředpokládáme negativní ovlivnění.	ano
Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou	0 až -1	Trať prochází EVL a PO Poodří. V závislosti na rozsahu optimalizace lze předpokládat až mírně negativní ovlivnění.	
Výstavba mechanizačního střediska Český Těšín	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Výstavba haly pro měřicí vozy pevných trakčních zařízení - Bohumín	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce areálu TO Opava	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce přejezdu P4410 v km 1,458 trati Třemešná ve Slezsku (mimo) - Osoblaha (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce žst. Dobrá u Frýdku Místku	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce 1. nástupiště v žst. Třinec vč. dokončení výpravní budovy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
GSM-R Uničov - Šumperk	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Náhrada přejezdu P6532 v km 204,392 trati Přerov - Olomouc	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Výstavba areálu HZS Přerov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ŽST Prostějov místní nádraží	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rozšíření CDP Přerov - nová budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace trati Prostějov – Nezamyslice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace trati Olomouc – Prostějov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Milotice nad Bečvou - Hranice na Moravě (mimo), přeložka trati	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	

Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice, 2. stavba	0	Zvýšení rychlosti v žst. nezpůsobí významné zásahy do okolí stavby.	
Konverze na 25kV, 50Hz v úseku Říkovice - Hranice na Moravě (mimo)	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce nástupišť v žst. Uherské Hradiště	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Náhrada přejezdů P8166 v km 150,962, P8167 v km 151,352 a P8168 v km 151,931 trati Břeclav - Přerov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) - Hulín	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Zavedení zjednodušeného zabezpečení trati Vsetín - Velké Karlovice vč. rekonstrukce žst. Hovězí (vč. ETCS)	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Revitalizace traťového úseku Vsetín (mimo) - Valašské Meziříčí (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Elektrizace trati Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Elektrizace trati Kunovice (mimo) – Luhačovice	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Elektrizace trati Újezdec u Luhačovic (mimo) – Bojkovice město	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248	?	Železnice tvoří hranici EVL Beskydy. Předmětem ochrany jsou mj. také stanoviště 8220 a 9180 vázaná na skalní výchozy a strmé svahy. Míra ovlivnění bude záviset na konkrétním provedení sanací.	ano
Náhrada přejezdu P8155 v km 111,535 trati Břeclav - Přerov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
DOZ Brno - Skalice nad Svitavou (včetně)	?	Železnice prochází EVL Údolí Svitavy, míra ovlivnění závisí na rozsahu stavby.	ano
Úpravy železniční infrastruktury pro zavedení rychlosti 200 km/h v úseku Šakvice - Břeclav	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce silničního mostu v km 143,143 v ŽST Brno hl.n.	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce mostu v km 138,187 TÚ 1201 na trati Znojmo - Okříšky	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Zvýšení trakčního výkonu TNS Břeclav	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Zrušení přejezdu P6801 v km 179,826 trati Brno – Č.Třebová a výstavba podchodu v zast. Blansko	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) - Česká Třebová	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Rekonstrukce žst. Opatov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí - Choceň	0 až (-2)	V závislosti na výběru varianty vedení. EVL Hemže - Mýtkov (předmět ochrany 9180) vymezena již s ohledem na budoucí vedení trasy. Vybráno bude technické řešení bez významného negativního vlivu na EVL.	ano
Rekonstrukce areálu HZS Česká Třebová	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou - Svitavy 224,600 - 225,000	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Náhrada přejezdu P4897 v km 286,369 trati Česká Třebová - Praha	(-1)	Ukončeno vydáním závěru zjišťovacího řízení (17. 1. 2022). Konstatován mírně negativní vliv na lesáka rumělkového (EVL Uhersko).	
Rekonstrukce mostu v km 42,794 trati Havlíčkův Brod - Pardubice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce zárubní zdi v km 270,375 - 270,751 v trati Česká Třebová - Praha	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Výstavba mechanizačního střediska Pardubice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	

Rekonstrukce železniční trati Uhersko - Pardubice pro zavedení rychlosti 200 km/h	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Náhrada přejezdů P4893, P4894, P4895, P4898 a P4899 na trati Česká Třebová - Praha	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 1. etapa žst. Hradec Králové	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 2. etapa Opatovice nad Labem - Hradec Králové (mimo)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo)	(-1)	Ukončeno vydáním souhlasného závazného stanoviska (25.2.2019). Konstatován byl mírně negativní vliv na páchníka hnědého, bolena dravého, vydru říční, klínatku rohatou a stanoviště 3150 a 3260.	ano
Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň	(-1)	Ukončeno vydáním souhlasného závazného stanoviska (30.7.2020). Konstatován mírný negativní vliv na stanoviště 2330, 6430 a 91E0 a na klínatku rohatou a vydru říční v EVL Orlice a Labe.	
Sanace svahu tělesa náspu v km 92,100 trati Chlumeck nad Cidlinou - Trutnov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Revitalizace trati Chlumeck nad Cidlinou - Trutnov	0	Železnice je v území dlouhodobě stabilizovaná, nepředpokládáme technické řešení s významnými zásahy do okolí.	ano
Výstavba elektrodispečinku OŘ HK	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce žst. Malé Svatoňovice pro DOZ	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce žst. Česká Skalice pro DOZ	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Zřízení výhybny Česká Metuje	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Elektrizace trati vč. PEÚ Zastávka u Brna- Třebíč	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Revitalizace trati vč. PEÚ Třebíč - Jihlava	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Rekonstrukce žst. Golčův Jeníkov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Výstavba mechanizačního střediska Havlíčkův Brod	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ŽST Ostrov nad Oslavou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) - Havlíčkův Brod (mimo)	0	Kříží EVL Břevnický potok, kde je předmětem ochrany vranka obecná. Vzhledem k charakteru záměru lze ovlivnění vyloučit.	
Úprava infrastruktury 1. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Břeclav - Kolín	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Úprava infrastruktury 2. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Břeclav – Petrovice u Karviné	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
Úprava infrastruktury 3. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Česká Třebová – Přerov	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
ETCS Modřice - Adamov	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
ETCS Uničov - Šumperk - Zábřeh n. M.	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
GSM-R Nezamyslice – Prostějov hl. n. – Olomouc hl.n.	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	
GSM-R Prostějov hl.n. – Kostelec na Hané – Senice na Hané – Olomouc hl.n.	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.	

ETCS+DOZ+GSM-R Brno - Blažovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Jihlava ON - rekonstrukce	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Hrušovany u Brna ON - rekonstrukce	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Světlá nad Sázavou ON - rekonstrukce	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Velké Meziříčí	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Mikulov na Moravě ON - rekonstrukce výpravní budovy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Sokolnice Telnice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Hodonín	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Znojmo ON - rekonstrukce	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Zaječí ON – rekonstrukce	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Horní Cerekev, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Moravský Písek, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Valšov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Karviná ON - rekonstrukce části výpravní budovy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Lískovec u Frýdku - ON - rekonstrukce výpravní budovy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Paskov ON – novostavba výpravní budovy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Kopřivnice ON - rekonstrukce výpravní budovy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Petrovice u Karviné ON - optimalizace a rekonstrukce výpravní budovy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Kravaře ON - rekonstrukce výpravní budovy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy Jindřichov ve Slezsku	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Příbor, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Město Albrechtice, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Přerov - 2. část	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Hulín, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Újezdec u Luhačovic ON - rekonstrukce	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Třemešná ve Slezsku, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce ON Přelouč	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Jaroměř	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Letohrad	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy Brandýs nad Orlicí	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy Stará Paka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy Svitavy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy žst. Chrást u Chrudimi	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Martinice v Krkonoších, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Rekonstrukce výpravní budovy Hlinsko v Čechách	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Ostroměř, nádražní budova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Příprava akcí rychlých spojení			
RS 1 VRT Praha-Běchovice - Poříčany	-1	S ohledem na technické řešení a zahrnutí výstavby navržených ekoduktů pouze s mírně negativním vlivem.	ano
RS 1 (M2) Brno - Přerov	-1	Vedení trasy se vyhýbá lokalitám soustavy Natura 2000, ve severním úseku kříží EVL Morava - Chropýňský luh. Zde lze v závislosti na volbě mostního objektu předpokládat až mírně negativní vliv.	
RS 1 VRT Poříčany - Světlá nad Sázavou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000. Ovlivnění EVL Hroznětínská louka a olšina lze vzhledem ke vzdálenosti a směru toku vyloučit.	ano

RS 1 VRT Světlá nad Sázavou - Velká Bíteš	-1	Trasa kříží EVL Šlapanka a Zlatý potok, kde je předmětem ochrany vydra říční. Při realizaci vhodného mostního objektu lze na současné úrovni znalosti ovlivnění hodnotit jako mírně negativní. Trasa prochází také podél EVL Vysoký kámen u Smrčné, v souběhu s D1. Při absenci záborů nebude tato EVL ovlivněna.	ano
RS 1 VRT Velká Bíteš - Brno	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
RS 2 VRT Brno (Modřice) - Šakvice	-1	Trasa je navržena přes území EVL Vranovický a Plačkův les, kde jsou předmětem ochrany stanoviště 3150, 91E0 a 91F0. Vzhledem k záborům v koridoru vedení lze předpokládat negativní ovlivnění lesních porostů a narušení celistvosti lokality. Po konzultaci se zpracovatelem hodnocení na úrovni záměru, které v současnosti probíhá, bylo zjištěno, že technické řešení bylo upraveno tak, aby byl vliv záměru minimalizován a lze jej označit pouze za mírně negativní.	ano
RS 1 VRT Prosenice - Hranice na Moravě (včetně)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) - Ostrava-Svinov	-2	V současné době je připravováno hodnocení na úrovni záměru, kde je konstatován významný negativní vliv na čolka velkého a stanoviště 91F0 na území EVL Poodří. Předpokládat lze také ovlivnění předmětů ochrany PO Poodří, a to v souvislosti s významným navýšením rychlosti projíždějících souprav a rizikem srážek. Ačkoliv byl na úrovni ZÚR Moravskoslezského kraje konstatován pouze mírně negativní vliv, je nutné při současné znalosti rozměrů záměru a jeho rozsahu, vč. souvisejících staveb konstatovat vliv významně negativní, a to i s ohledem na konstatování významného vlivu u záměru "Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov". V současné době probíhá již rámcové hledání kompenzačních opatření.	ano
RS 1 VRT Ostrava-Svinov - St. hranice	-1	Tento úsek kříží v blízkosti státní hranice PO Heřmanský stav - Odra - Poolší, kde jsou předměty ochrany bukáček malý, ledňáček říční a slavík modráček střeoevropský. S ohledem na novostavbu s vysokou rychlostí a s možností realizace technických opatření zabraňujícím střetům lze ovlivnění hodnotit na úrovni mírně negativní. Olše je zároveň vymezena jako EVL Niva Olše - Věřňovice, s předměty ochrany kuňka žlutobřichá a páchník hnědý. Vliv na tyto druhy lze minimalizovat vhodným technickým řešením.	

RS 3 Praha - Beroun	-1	Kryje se s navrženým záměrem Praha - Beroun přímé spojení. V rámci tohoto záměru byl vyhodnocen mírně negativní vliv na některé předměty ochrany EVL Karlštejn - Koda.	
RS 4 úsek Ústí nad Labem - státní hranice CZ/SRN	-1	PO Východní Krušné hory a EVL Východní Krušnohoří prochází trasa tunelem, zde tedy vliv není předpokládán významnější vliv. Záchrané a pomocné štoly zde nebudou realizovány. S ohledem na předměty ochrany budou umístěny geologické vrty. Riziko existuje v případě ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí EVL Strádovský rybník, kde je předmětem ochrany kuňka obecná.	ano
RS 4 VRT Praha-Balabenka - sjezd Lovosice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
RS 4 VRT sjezd Lovosice - sjezd Litoměřice	?	V závislosti na výběru trasy může dojít k dotčení EVL Písčiny u Oleška, s předmětem ochrany 2330. Jedná se o plošně relativně malou EVL. Závisí tedy na vedení trasy a požadovaných souvisejících stavbách. Nutné je upřednostnit vedení VRT a takové technické řešení, které se území EVL zcela vyhne.	
RS 4 Lovosice – Ústí nad Labem	?	Navržené varianty jsou vedeny tunelem. Ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 bude pravděpodobně minimální. Závisí ovšem na umístění případných výduchů a štol na povrch. V současnosti nelze hodnotit. Nutné je volit taková technická řešení, která budou střety s EVL minimalizovat (umístění výduchů, případných pomocných štol, realizace mostu přes Labe apod.).	ano
RS 1 VRT Praha-Zahradní město - Praha-Běchovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	



PŘÍLOHA 3b Vyhodnocení projektů – silniční doprava

Seznam projektů k dokumentu Dopravní sektorové strategie, 3. fáze.	Hodnota	Zdůvodnění	Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců
Dálnice			
dálnice D0 - Pražský okruh			
- Dálnice D0 511 Běchovice - D1	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- Dálnice D0 518 Ruzyně - Suchdol	-1	EVL Kaňon Vltavy u Sedlce byla vymezena s ohledem na vedení komunikace, k územním záborům předmětů ochrany EVL, jimiž jsou stanoviště 40A0, 6190, 6210, 8220, 8230, nedojde. Vliv depozice NOx byl již na úrovni hodnocení záměru vyhodnocen na úrovni mírně negativního vlivu.	
- Dálnice D0 519 Suchdol - Březiněves	-1	EVL Kaňon Vltavy u Sedlce byla vymezena s ohledem na vedení komunikace, k územním záborům předmětů ochrany EVL, jimiž jsou stanoviště 40A0, 6190, 6210, 8220, 8230, nedojde. Vliv depozice NOx byl již na úrovni hodnocení záměru vyhodnocen na úrovni mírně negativního vlivu.	
- Dálnice D0 520 Březiněves - Satalice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- Dálnice D0 510 zkapacitnění úseku Běchovice - Satalice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- Dálnice D0 515 zkapacitnění úseku Slivenec - Třebonice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- D0 SSÚD Říčany	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Dálnice D1 dostavba a úpravy a rozšíření do roku 2030			
- Dálnice D1 0136 Říkovice - Přerov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- Dálnice D1 most Šmejalka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- Dálnice D1 rozšíření odpočívky Mikulášov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- Dálnice D1 rozšíření odpočívky Jamenský potok	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- Dálnice D1 Modernizace SSÚD Bernartice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Dálnice D1 - zkapacitnění obchvatů Brna			
- Dálnice D1 01191.C Brno centrum - Brno jih	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- Dálnice D1 01191.A MÚK Brno jih	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- Dálnice D1 01313 Připojení BPZ Černovická terasa na D1	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- Dálnice D1 01171 MÚK Kývalka - Brno západ	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- Dálnice D1 01311 Brno jih - Brno východ	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- Dálnice D1 01191.B Brno západ - Brno centrum	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Dálnice D2 - zkapacitnění u Brna (po exit 5) - součástí D52 Brno, jižní tangenta	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Dálnice D3 - Středočeská část	0	Křížení s EVL Dolní Sázava (hořavka duhová, velevrub tupý) lze vyřešit vhodně zvoleným mostním objektem, bez zásahu do vodního toku.	ano
Dálnice D3 - Jihočeská část	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Dálnice D4 - zkapacitnění u Prahy a modernizace Pražský okruh - Příbram	-1	Stávající těleso D4 tvoří hranici EVL Andělské schody, zčásti tuto EVL také přetíná. Předmětem ochrany je modrásek očkovaný a stanoviště 6410, 6430, 6510, 9170, 9180, 91E0. Řada předmětů ochrany se rozkládá v podél hranice s tělesem D4, zejména lesní stanoviště 9170 a 91E0 a dále také bezkolencové louky 6410. Předpokládá se spíše mírně negativní ovlivnění uvedených stanovišť, a to s ohledem na postupy při realizaci stavby a samotné zkapacitnění. Předpoklad ovlivnění populace čolka velkého, jež je předmětem ochrany EVL Aglaia, je minimální. Do vodních ploch, ze kterých je tento druh uváděn (Kodetka na území EVL a Horní rybník mimo EVL, východně od dálnice), by neměl záměr zasahovat. Ovlivnění, např. při migracích lze snížit instalováním zábran proti vnikání živočichů na těleso dálnice, resp. vytvořením vhodných migračních průchodů. Ovlivnění předmětu ochrany EVL Dobříšský park, jímž je páchník hnědý, lze vyloučit. Dřeviny s páchníky z blízkosti dálničního tělesa nejsou uváděny.	ano
Dálnice D4 Háje - Mirotice (PPP)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Dálnice D5 - zkapacitnění Praha - Králův Dvůr	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Dálnice D6 Krupá, Hořovičky, Hořesedly	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Dálnice D6 - Petrohrad - Lubenec	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano

Dálnice D6 - Karlovarská část	(-1)	Záměr je navržen ve střetu s EVL a PO Doupovské hory, v těsné blízkosti EVL Olšová vrata. Na úrovni záměru již bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko (23. 7. 2019). Navržena byla zmírňující opatření, vč. úseků, která jsou ve střetu s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců.	ano
Dálnice D7 - zkapacitnění u Prahy (po odbočku na Kladno)	0	Usek kříží EVL Zákolanský potok, kde je předmětem ochrany rak kamenáč. Negativní ovlivnění lze s ohledem na stávající průběh dálnice vyloučit.	
Dálnice D7 - dostavba			
- Dálnice D7 Slaný - hranice Středočeského kraje	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- Dálnice D7 Chlumčany - Postoloprty	0	Křížení s EVL Ohře (losos obecný, bolen dravý, velevrub tupý) lze vyřešit vhodně zvoleným mostním objektem, bez zásahu do vodního prostředí.	
Dálnice D8 - zkapacitnění u Prahy (po MÚK Úžice)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Dálnice D10 - zkapacitnění Praha - Mladá Boleslav	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Dálnice D10 - zkapacitnění u Mladé Boleslavi	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Dálnice D10 - modernizace Mladá Boleslav - Turnov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Dálnice D11 - zkapacitnění Praha - Poděbrady	0	EVL Libické luhy (kuňka ohnivá, lesák rumělkový, páchník hnědý, roháč obecný, 3150, 6430, 6440, 6510, 91F0) v současnosti již kříží, výraznější ovlivnění lze vyloučit.	ano
Dálnice D11 Jaroměř - státní hranice	-1	Východní hranice EVL a PO Krkonoše se nachází ve vzdálenosti cca 3 km od trasy navržené dálnice. Může dojít ke zvýšení hlukového a světelného zatížení území. S ohledem na případná zmírňující opatření (instalace PHS, dostatečně kapacitních mostních objektů a dalších řešení) lze předpokládat ovlivnění PO Krkonoše (čáp černý, datel černý, chřástal polní, lejsek malý, slavík modráček tundrový, sýc rousný, tetřev obecný) na úrovni mírně negativní. EVL Krkonoše nebude s ohledem na umístění záměru a předměty ochrany ovlivněna.	ano
Dálnice D35 Úlibice - Hradec Králové	0	Křížení s EVL Bystřice (velevrub tupý) lze vyřešit vhodně zvoleným mostním objektem, bez zásahu do vodního prostředí.	
Dálnice D35 Ostrov - Mohelnice			
- Dálnice D35 Ostrov - Staré Město	0	Pod EVL Hřebečovský hřbet (8210, 9130, 9180) prochází tunelem.	ano
- Dálnice D35 Staré Město - Mohelnice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Dálnice D46 modernizace (úpravy MÚK)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Dálnice D48 obchvat Frýdku Mítku	(-1)	Vydáno závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí (6.2.2017). Stavba již probíhá.	
Dálnice D48 Bělotín - Rybí	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Dálnice D49 Hulín - Slušovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Dálnice D49 (S49) Slušovice - státní hranice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
Dálnice D52 Brno - jižní tangenta	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Dálnice D52 Pohořelice - státní hranice	-1	EVL Mušovský luh (lesák rumělkový, roháč obecný, vydra říční, hrouzek Vladykovův, 3150, 91E0, 91F0) bude okrajově ovlivněna zábory území a vyústěním odvodnění a omezením migrační propustnosti území, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny bude ovlivněna vlastní realizací stavby a jejími projevy, zejména rušením předmětů ochrany (husa běločelá, husa velká, orel mořský, rybák obecný), příp. zábory jejich potravních biotopů pro vlastní stavbu a umístění zařízení staveniště. V závislosti na variantě (násyp/estakáda) bude ovlivněna migrační propustnost v území. S ohledem na technické řešení (bariéry proti oslňování a střetům ptáků a netopýrů s dopravou, dostatečné parametry mostních objektů, navržené odvodnění) lze míru ovlivnění označit jako mírně negativní. Také PO Pálava se svými předměty ochrany (čáp bílý, lejsek bělokřký, orel mořský, pěnice vlašská, strakapoud jižní, strakapoud prostřední, ťuhýk obecný, včelojed lesní) může být ovlivněna maximálně na úrovni mírně negativního vlivu, a to s ohledem na umístění záměru na hranici PO a instalaci ochranných prvků v rizikových úsecích.	
Dálnice D55 Olomouc - Přerov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
Dálnice D55 Otrokovice - Břeclav			
- Dálnice D55 Otrokovice - Bzenec	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	

- Dálnice D55 Bzenec - Rohatec	(-1)	Pro R55 v úseku Moravský Písek - Rohatec vydáno souhlasné závazné stanovisko, které bylo prodlouženo 1. 7. 2022.	ano
- Dálnice D55 Rohatec - Břeclav	(-1)	Pro R55 v úseku Rohatec - Břeclav vydáno souhlasné závazné stanovisko, které bylo prodlouženo 15. 8. 2019.	
Obchvaty na silnicích I. třídy			
I/2 výstavba obchvatů a úpravy trasy			
- I/2 Pardubice, jihovýchodní obchvat	0	EVL Dolní Chrudimka překonána vhodným mostním objektem.	
- I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/2 Pardubičky - Sezamice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/2 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	0	Bez předpokladu územních střetů.	
I/3 obchvaty a zkapacitnění (Olbramovice, U Topolu - Červené Vršky, Benešov 2+1)			
- I/3 Červené Vršky - U Topolu, uspořádání 2+1	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/3 Olbramovice, přeložka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/4 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/9 obchvaty a zkapacitnění (D8 - Líbeznice, Česká Lípa, Mělník, Nový Bor, Svor)			
- I/9 Zdiby - Líbeznice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/9 Svor	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/9 Nový Bor - Svor, zkapacitnění	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/9 Nový Bor - Dolní Libchava	(-1)	Vyloučen významný negativní vliv na Naturu. Ukončeno závěrem zjišťovacího řízení (18.9.2017).	
- I/9 Dubice - Dolní Libchava (Sosnová - II/262)	0	Trasa kříží EVL Ploučnice, a to na území průmyslové zóny v České Lípě. Zde při vhodně navržené mostní konstrukci lze ovlivnění předmětů ochrany vyloučit.	
- I/9, I/16 Mělník obchvat 2.stavba	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/9 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/11 Hradec Králové (severní tangenta a jižní spojka)			
- I/11 Hradec Králové - severní tangenta	0	Vyloučen vliv na Naturu. Vydáno souhlasné závazné stanovisko (10.1.2022).	
- I/11 - I/37 Jižní spojka Hradec Králové	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/11 obchvaty (Ostrava - Opava, Opava, Doudleby nad Orlicí, Bludov)			
- I/11 Doudleby nad Orlicí - obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/11 Postřelmov - Chromeč	0	Kříží EVL Horní Morava s předmětem ochrany, kterým je mihule potoční. Při vhodném přemostění lze vliv zcela vyloučit.	
- I/11 Opava, severní obchvat - západní část	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/11 Opava Komárov, jižní obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/11 Nové Sedlice- severní obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/11 Havířov - Třanovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/11 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/12 Běchovice - Úvaly			
I/12 Úvaly - Kolín, uspořádání 2+1	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
I/13 obchvaty a přeložky (Bílina, Děčín, Teplice, Frýdlantský výběžek)			
- I/13 Krásná Studánka - Dětřichov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/13 Rynoltice - Lvová přeložka silnice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/13 Děčín - Ludvíkovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/13 Kladrubská spojka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	

- I/13 Bílina, tunel	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000. Ovlivnění předmětů ochrany v EVL Bořeň, kterými jsou stanoviště 40A0, 6190, 8150, 8220 a 9180 vzhledem k poloze záměru, nárokům stanovišť a vzdálenosti od navrženého tunelu lze vyloučit.	
- I/13 MÚK Bor, přídatné pruhy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/13 Klášterec nad Ohří, obchvat	-1	Z větší části mimo lokality soustavy Natura 2000. V blízkosti napojení navrženého obchvatu v jeho západní části na stávající silnici I/13 přichází do střetu s PO Doupovské hory. Vliv na ptáky, kteří jsou předměty ochrany PO bude zcela minimální. V blízkosti EVL Podmílesy pak musí být obchvat veden mimo toto území.	
- I/13 Děčín, OK Benešovská	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/13 výstavba obchvatů nerealizovaných do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/14 obchvaty a přeložky (Solnice, Rychnov, Jablonec nad Nisou)			
- I/14 Jablonec nad Nisou, západní tangenta	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/14 Rychnov nad Kněžnou, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/14 Solnice, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/14 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/15 výstavby obchvatů (Žalkovice, Zahrádky, Stvolíněk)			
- I/15 Žalkovice, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/15 Zahrádky, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/15 Stvolíněk, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/15 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/16 obchvaty a přeložky (Slaný, Mladá Boleslav - Martinovice, Nová Paka, Jizerní Vtelno)			
- I/16 Nová Paka - obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/16 Mladá Boleslav - Martinovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/16 Jizerní Vtelno - přeložka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/16 Mělnické Vtelno, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/16 Vavříneč, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/16 Byšice, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/16 Jičín, zkapacitnění obchvatu	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/16 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/17 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/18 Příbram - Jihovýchodní obchvat			
I/18 Příbram - Jihovýchodní obchvat - 1.část	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/18 Příbram - Jihovýchodní obchvat - 2.část	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/19 Starý Pelhřimov - obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/19 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/20 obchvaty a zkapacitnění Jihočeský kraj			
- I/20 Hněvkov - Sedlice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/20 Pištín - České Vrbné	0	Vyloučen vliv na Naturu. Ukončeno závěrem zjišťovacího řízení (8.6.2018).	ano

- I/20 České Budějovice, severní spojka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/20 Písek - Protivín	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/20 Protivín - Vodňany	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/20 Vodňany - Nová Hospoda	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/20 Nová Hospoda - Pištín	0	Stávající komunikace již kříží PO Českobudějovické rybníky. Dopady lze zmírnit ochrannými opatřeními.	ano
- I/20 České Budějovice, Okružní ulice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/20 obchvaty a zkapacitnění Plzeňský kraj, Karlovarský kraj			
- I/20 Kasajovice, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/20 Losiná, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/20 Chválenice, přeložka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/20 Plzeň, Jasmínová - Jateční	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/20 Plzeň, Jateční - Na Roudné	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/20 Vlčtejn, stoupací pruhy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/20 Životice, křižovatka se silnicí II/188	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/20 Bečov, serpentiny	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/20 Jenišov, úprava křižovatky Globus	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/20 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030			
	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/21 výstavby obchvatů a úpravy trasy			
- I/21 Planá - Trstěnice, přeložka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/21 Horní Lomany, okružní křižovatka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/21 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030			
	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/22 výstavby obchvatů a úpravy trasy			
- I/22 Zvole, úprava trasy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/22 Horažďovice, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/22 Klatovy - Beňovy - Kal	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/22 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030			
	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/23 výstavba obchvatů a úpravy trasy			
- I/23 Kardašova Řečice, obchvat	0	Okrajově zasahuje do PO Třeboňsko, bez vlivu na předměty ochrany.	
- I/23 Třebíč - Vladislav	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/23 Třebíč, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/23 Vladislav, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/23 Dobrá Voda, úprava křižovatky III/40615	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/23 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030			
	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/24 Lomnice nad Lužnicí, obchvat			
	(-1)	Ukončeno závěrem zjišťovacího řízení, vyhodnocen mírně negativní vliv na předměty ochrany PO Třeboňsko.	
I/26 výstavba obchvatů a úpravy trasy			
- I/26 Babylon, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/26 D5 - Stod	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/26 Holýšov, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/26 Horšovský Týn, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	

I/26 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/27 (Most - Litvínov, Plzeň, Plasy, Klatovy, Šlovice, Přeštice)			
- I/27 Most - Litvínov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/27 Žiželice - obchvat a přemostění	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/27 Plasy, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/27 Kaznějov, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/27 Plzeň, Sukova - Borská	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/27 Šlovice - Přeštice, přeložka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/27 Přeštice - obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/27 Klatovy přeložka 1. stavba	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/27 Havraň, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/27 Plzeň, Přemyslova - Karlovarská	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/27 Kaznějov - Třemošná	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
I/27 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/29 Dobroměřice, OK I/28 a III/25013	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/30 Chlumec, křižovatka I/30 x III/25357	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/31 Hradec Králové - křižovatka Mileta	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/32 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/33 obchvaty (Plotiště nad Labem, Jaroměř, Náchod)			
- I/33 Plotiště n.L. - odstranění železničního přejezdu	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/33 Jaroměř - obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/33 Náchod - obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/34 obchvaty (Lišov, Pelhřimov, Vranín - Třeboň, Stráž nad Nežárkou)			
- I/34 Lišov - Vranín	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/34 Vranín - Třeboň	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/34 Stráž nad Nežárkou - Lásenice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/34 Pelhřimov západní obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/34 Věž - Skála	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/34 Havlíčkův Brod, JZ obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/34 Jitkov, směrová a výšková úprava	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/34 Krátká Ves, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/34 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/35 MÚK Rádelský Mlýn	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/35 výstavby obchvatů a úpravy trasy			
- I/35 Turnov - Úlibice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/35 MÚK D11 Plotiště - okružní křižovatka Plotiště	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/35 Lešná - Palačov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/35 Křižovatka se sil. III/4868 u Stříteže	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/35 Zašová, křižovatka se siln. III/01876	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/35 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	0	Blíže nespecifikováno, bez územní specifikace nelze vyhodnotit.	
I/36 výstavba obchvatů			
- I/36 Pardubice Trnová - Fáblovka - Dubina	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	

- I/36 Sezemice - obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/36 Časy - Holice	0	Vyloučen vliv na Naturu. Ukončeno závěrem zjišťovacího řízení (17.9.2009).	
- I/36 Holice - Čestlice		Záměr 2 x kříží EVL Orlice a Labe (bolen dravý, klínatka rohatá, vydra říční, 2330, 3150, 3260, 6410, 6430, 6510, 91E0, 91F0). 24. 2. 2022 bylo pro variantu V2 vydáno souhlasné závazné stanovisko. Konstatováno bylo ovlivnění na úrovni mírně negativní por řadu předmětů ochrany.	ano
I/37 Žďár nad Sázavou, Jihlavská - Brněnská	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/37 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/38 přeložky a obchvaty			
- I/38 Poděbrady (D11) - Kolín, přeložka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/38 Církvice obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/38 Havlíčkův Brod, JV obchvat	0	Kříží EVL Šlapanka a Zlatý potok, kde je předmětem ochrany vydra říční. Při vhodně navrženém mostním objektu lze negativní vliv záměru vyloučit. Stavba již probíhá.	
- I/38 Havlíčkův Brod, SV obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/38 Luštěnice - Újezd	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/38 Malín - Kuchyňka, přeložka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/38 Jihlava - Stonařov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/38 Znojmo - Hatě	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/38 Jakubov - litohoř, přeložka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/38 Doksy - Obora	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/38 Krchleby - Nymburk	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/38 Znojmo, dokončení obchvatů			
- I/38 Znojmo, obchvat I	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/38 Znojmo, obchvat III	0	Platnost stanoviska prodloužena 12. 4. 2019.	
- I/38 Znojmo, obchvat IV	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/38 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/39 D3 - Český Krumlov, Horní Planá, Přísečná	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/39 Třebonín (MÚK D3) - Rájov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/39 Horní Planá	0	Záměr se nachází na území EVL Šumava. Posuzování ukončeno závěrem zjišťovacího řízení 1. 9. 2017.	
- I/39 Přísečná	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/39 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/42 Velký Městský okruh v Brně			
- I/42 VMO Žabovřeská I	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/42 VMO Brno Tomkovo náměstí	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/42 Brno VMO Rokytova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/42 Brno VMO , MÚK Ostravská radiála	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/42 Brno, most Otakarova Ševčíkova přes Ostravskou ulic	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/41 a I/42 VMO Brno Bratislavská radiála	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/42 Brno VMO Vinohrady	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/42 Brno VMO Bauerova	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/42 VMO Jih Bratislavská radiála - Heršpická	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/42 VMO Pražská radiála - Heršpická	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/43 Hradec nad Svitavou - Lačnov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	

I/43 bezpečnostní úpravy současné trasy Brno - Svitavy			
- I/43 Krhov - Voděrady	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/43 Letovice - Rozhraní	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/43 Závist, stoupací pruhy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/43 Lom Čená Hora	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/43 Perná - Krhov, bodová závada	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/43 MÚK Lipůvka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/43 MÚK Kuřim, východ	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/43 Podlesí, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/43 Svitávka, odbočovací pruh	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/43 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	0	Blíže nespecifikováno, bez územní specifikace nelze vyhodnotit.	
I/44 výstavba obchvatů do roku 2030			
- I/44 Bludov - obchvat	0	Kříží EVL Horní Morava s předmětem ochrany, kterým je mihule potoční. Stavba již probíhá.	
- I/44 Zábřeh, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/44 Mohelnice - Vlachov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/44 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/45 obchvaty a úpravy do roku 2030			
- I/45 Bruntál-východní obchvat I.etapa	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/45 Nové Heřminovy – Zátor, I. etapa	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/45 Krnov - hraniční přechod	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/45 Krnov - západní obchvata	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/46 Olomouc - východní tangenta, Týneček - Šternberk včetně obchvatů města			
- I/46 Olomouc - východní tangenta	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/46 Týneček - Šternberk	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/46 Šternberk - obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/46 Opava, jižní obchvat Hradecká - Olomoucká	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/46 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/50 obchvaty a úpravy			
- I/50 Bučovice, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/50 Křižanovice, křižovatka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/50 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	
I/51 Hodonín obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/53 Znojmo - Pohořelice			
- I/53 Znojmo - Lechovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/53 Lechovice - Pohořelice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/54 úprava trasy			
- I/54, I/55 Veselí nad Moravou, křižovatka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/54 Nížkovice most ev. 54-003	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/55 Břeclav, obchvat	(-2)	Realizována kompenzační opatření, 1. 7. 2022 konstatováno nabytí jejich účinnosti.	
I/56 Ostrava - prodloužená Místecká III. stavba	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/56 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	Blíže nespecifikováno, případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem.	

I/57 Valašské Meziříčí, Bystřička, Linhartovy			
- I/57 Linhartovy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/57 Valašské Meziříčí - Jarcová, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/57 Semetín - Bystřička 2.stavba	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/57 Skrochovice, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/57 Jarcová - Bystřička, jih	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/57 Opava, jižní obchvat, Olomoucká - Bruntálská	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/57 Vrchy, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/58 Mošnov - obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/58 Frenštát pod Radhoštěm - Vlčovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
I/61 Kladno, obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/62 Ustí nad Labem, okružní křižovatka Krásné Březno	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/64 Skalka u Hazlova, směrová úprava	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/65 Dobrá Voda	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/65 Rádelský mlýn - Jablonec n/N, zkapacitnění	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/67 Karviná - obchvat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/67 Bohumín - Karviná	(-1)	31. 3. 2023 vydán zjišťovacího řízení. Záměr bude dále posuzován, a to mj. vzhledem k ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000. Vliv záměru na kuňku žlutobřichou a páchníka hnědého v EVL Niva Olše - Věřňovice, na páchníka hnědého v EVL Karviná - rybníky a ledňáčka říčního, bukáčka malého a slavíka modráčka v PO Heřmanský stav - Odra - Poolší byl vyhodnocen na úrovni mírného vlivu.	
I/68 Třanovice - Nebory	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/69 Vsetín, rampa Mostecká	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
I/73 přeložka v nové trase dle ZÚR Jihomoravského kraje (D1 - D35)			
- I/73 D1 - Kuřim	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/73 Kuřim - Bořitov	(-1)	28. 4. 2017 byla prodloužena platnost stanoviska záměru Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim - Svitávka. Předpokládá se mírně negativní vliv na předměty ochrany EVL Zlobice (6210, 9170, 9110) a EVL Malhostovické kopečky (koniklec velkokvětý, 6110, 6210) v souvislosti s depozicí NOx.	ano
- I/73 Bořitov - Svitávka	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	
- I/73 Svitávka - hr. JM kraje	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano
- I/73 hr. JM kraje - Staré Město	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.	ano

PŘÍLOHA 3c Vyhodnocení projektů – vodní doprava

Seznam projektů k dokumentu Dopravní sektorové strategie, 3. fáze.	Hodnota	Zdůvodnění
Zlepšení plavebních podmínek na Labi Ústí n.L.- st.hr.	-1	Dílčí záměr Plavební stupeň Děčín byl na základě dohody s Ministerstvem dopravy z této koncepce zcela vyloučen. Působení dalších dílčích záměrů spojených se zlepšením plavebních podmínek lze snížit vhodným načasováním jejich provádění.
Modernizace plavební komory Brandýs nad Labem	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
VD Velký Osek, modernizace plavební komory	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Stupeň Přelouč II	-1	Prověřovány byly varianty s mírně negativním vlivem či varianty zcela bez vlivu. Nutné je tedy preferovat varianty bez významného negativního vlivu na EVL Louky u Přelouče (modrásek bahenní a očkovaný).
Silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Modernizace plavebního stupně Srnojedy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Veřejný přístav Pardubice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Úprava plavebního značení el. vedení na Labi	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Sjezdy do vody na Labi	?	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.
Modernizace plavebního značení na plavebních komorách dolního Labe	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Modernizace ochranných stání Lovosice a Hřensko	-1	Ochranná stání jsou situována na území EVL Labské údolí a EVL Porta Bohemica, s předměty ochrany vázanými na vodní prostředí (3270, bobr evropský, losos obecný, vydra říční). Tyto předměty ochrany mohou být případně ovlivněny rušením.
Modernizace rejd plavební komory Dolní Bečkovice	-1	Záměr je situován na území EVL Labe - Liběchov, s předmětem ochrany hořavkou duhovou. K ovlivnění může dojít během období výstavby.
Přístaviště Hřensko	-1	Záměr je situován na území EVL Labské údolí, s předměty ochrany vázanými na vodní prostředí (bobl evropský, losos obecný, vydra říční, 3270, 3260). Předpokládá se ovlivnění na úrovni mírně negativní.
Přístaviště Děčín - Smetanovo nábřeží	-1	Ovlivnění může být na úrovni mírně negativní v souvislosti s rozsahem záměru na území EVL Porta Bohemica.
Stání plavidel Děčín	-1	Ovlivnění může být na úrovni mírně negativní v souvislosti s rozsahem záměru na území EVL Porta Bohemica.
Modernizace stání OLD Ústí nad Labem - Vaňov	-1	Ovlivnění může být na úrovni mírně negativní v souvislosti s rozsahem záměru na území EVL Porta Bohemica.
Doplnění sítě přístavišť OLD v Ústeckém kraji	?	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.
Přístaviště Velké Březno	-1	Ovlivnění může být na úrovni mírně negativní v souvislosti s rozsahem záměru na území EVL Porta Bohemica.

Přístaviště Brná	-1	Ovlivnění může být na úrovni mírně negativní v souvislosti s rozsahem záměru na území EVL Porta Bohemica.
Ochranné stání služebních plavidel Brná	-1	Ovlivnění může být na úrovni mírně negativní v souvislosti s rozsahem záměru na území EVL Porta Bohemica.
Přístaviště Malé Žernoseky	-1	Ovlivnění může být na úrovni mírně negativní v souvislosti s rozsahem záměru na území EVL Porta Bohemica.
Přístaviště Roudnice nad Labem	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Servisní centrum Roudnice nad Labem	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Štětí	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Mělník	-1	Ovlivnění může být na úrovni mírně negativní v souvislosti s rozsahem záměru na území EVL Labe - Liběchov.
Přístaviště Neratovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Kostelec nad Labem	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Brandýs nad Labem	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Čelákovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Lysá nad Labem	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekreační přístav Na Vodrážce	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Ochranný přístav Nymburk - stání pro plavidla a OLD	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Poděbrady	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Oseček	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Rekreační přístav Kolín	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Osazení prom. znač. podj. výšky na mostech Neratovice, Čelákovice	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Rekonstrukce železničního mostu Kolín	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Čekací stání pro malá plavidla na Labi	?	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.
Přístaviště Hřensko	-1	Záměr je situován na území EVL Labské údolí, s předměty ochrany vázanými na vodní prostředí (bobr evropský, losos obecný, vydra říční, 3270, 3260). Předpokládat lze ovlivnění na úrovni mírně negativní.
Přístaviště Ústí nad Labem - Vaňov	-1	Ovlivnění může být na úrovni mírně negativní v souvislosti s rozsahem záměru na území EVL Porta Bohemica.
Přístaviště Velké Žernoseky	-1	Ovlivnění může být na úrovni mírně negativní v souvislosti s rozsahem záměru na území EVL Porta Bohemica.
Veřejný přístav Lázně Toušeň	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Veřejný přístav Nymburk	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekreační přístav Pardubice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Další síť přístavišť a servisních center na Labi	?	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.
Ochranná stání na Labské vodní cestě	?	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.
Veřejný přístav Ústí nad Labem - Vaňov, modernizace překladní hrany s povodňovou ochranou plavidel	-1	Ovlivnění může být na úrovni mírně negativní v souvislosti s rozsahem záměru na území EVL Porta Bohemica.
Rozvoj říčních a informačních systémů	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
VD Kostomlátky, rekonstrukce dělicích zdi PK	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Modernizace náhradních vrat	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.

VD Týnec n. L., modernizace plata plavební komory	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
LVC, modernizace daleb na středním Labi	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Příprava opatření na DI pro přepravu NTK pro NJZ EDU - Povodí Labe s.p.	?	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.
Úprava ohlaví PK Hořín	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Zabezpečení podjezdů výšek na Vltavské vodní cestě	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě	?	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.
PK Vraňany - Hořín: modernizace opevnění břehů, kkm 1,91 - 5,27	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Úprava plavebního značení na mostech, osazení radarových odražečů a vyznačení el. vedení na Vltavě	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Rozšíření infrastruktury pro radiofonní provoz na LVVC	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Čekací stání pro malá plavidla na Vltavě	?	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.
Sjezdy do vody na Vltavě	?	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.
Ochranné stání Mířejevice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Ochranná stání služebních plavidel na LVVC	?	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.
Ochranné stání Podbaba	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Modernizace rejd PK Štvanice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Plavební komora Praha - Staré Město	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Kralupy nad Vltavou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Klecánky	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekreační přístav Zdiby	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Úprava kotevního stání nábreží Edvarda Beneše	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Davle	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekreační přístav Štěchovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Zajištění plavebních hloubek pod VD Štěchovice a VD Vrané nad Vltavou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Lodní zdvihadlo Slapy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Lodní zdvihadlo Orlík	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Modernizace rejd PK Kořensko	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Klecany	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Roztoky u Prahy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Zvýšení podjezdné výšky mostu v Týně nad Vltavou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Hluboká n.VI. - VD Hněvkovice	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice - Hluboká nad Vltavou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekreační přístav Kralupy nad Vltavou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Skochovice	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště Slapy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
VD Orlík - modernizace lodního výtahu	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
VVC, Modernizace řídicích systému VD a PK	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
PD Zvíkov – modernizace provozního zázemí VVC	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
PK Vrané - modernizace systému hrazení PK	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
PK Roztoky - modernizace plat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
PK Dolánky - modernizace plat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
PK Modřany - modernizace plat	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Smíchovský přístav - zabezpečení při povodni (realizace uzavírky)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Prodloužení PK Kamýk nad Vltavou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
PK Modřany - modernizace horní rejdy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Další síť přístavišť a servisních center na Vltavě	?	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.
Stání na vltavské vodní cestě	?	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.
Rekreační přístav Husinec u Řeže	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Příprava opatření na DI pro přepravu NTK pro NJZ ETE - ŘVC ČR	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Ochranné stání služebních plavidel Slapy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekreační přístav Kamýk nad Vltavou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.

Rekreační přístav Hluboká nad Vltavou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Přístaviště na Orlické nádrži	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Modernizace přístaviště Purkarec	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Modernizace / výstavba druhých plavebních komor na Dolní Vltavě (Miřejovice, Dolánky, Roztoky)	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Splavnění Berounky do Černošic	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
VD Hněvkovice - rozšíření provozní budovy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Týn nad Vltavou, rozšíření přístaviště ř.km 204,91 - 205, CCTV a osvětlení	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
VD Kořensko - zajištění plavebních hloubek pod vodním dílem	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Modernizace provozního zázemí VVC Mlazice	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Vltava, VD Miřejovice - modernizace mostu	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Příprava opatření na DI pro přepravu NTK pro NJZ ETE - Povodí Vltavy s.p.	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice - Týn nad Vltavou	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
MPK Štvanice - modernizace	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
PK Smíchov - optimalizace velínu	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
VD Vrané – modernizace portálového jeřábu	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
VD Hluboká nad Vltavou – rekonstrukce provozní budovy s výstavbou krytých stání	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Vltava, ř. km 236,380 – 239,158 (zdrž České Vrbné) – opevnění svahů plavební dráhy	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
VD Orlík, Malá Radava – modernizace sjezdu do vody	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Servisní plavidla Praha, Slapy, Orlík	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Prodloužení splavnosti VC Otrokovice - Rohatec - PK Rohatec	(-1)	Ukončeno vydáním souhlasného stanoviska dne 9.5.2007, následně prodlouženo.
PK Bělov	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekreační přístav Hodonín	(-1)	Vydáno závazné souhlasné stanovisko (8.7.2021). Konstatován mírný negativní vliv na stanoviště 91F0, hořavku duhovou, bobra evropského (EVL Očov, EVL Skalické aluvium Moravy).
Modernizace rejd plavebních komor BK	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Rekreační přístav Napajedla - Pahrbek	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Rekreační přístav Veselí nad Moravou	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Plavební okruh Veselí nad Moravou - Vnorovy	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Přístaviště Kunovský Les	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Úprava plavebního značení na mostech Baťova kanálu	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Servisní stání služebních plavidel - Vnorovy I., Vnorovy II., Veselí n.M.	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Servisní stání služebních plavidel - Uherské Hradiště	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Servisní stání služebních plavidel - Sudoměřice, Strážnice, Splytihněv	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Automatizace pohyblivého jezu na OR Moravy v Uherském Ostrohu, Vnorovech	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Vodní cesta - sjezdy na Baťově kanále	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Modernizace nápuštného stavidla Veselí n. M.	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Plavební značení na mostech Baťova kanálu – osvětlení	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Osazení prom. značení podj. výšky na mostech Baťova kanálu	0	Vzhledem k charakteru bez vlivu.
Zvýšení bezpečnosti obousměrného provozu na Baťově kanále	?	Bez znalosti situování a charakteru opatření nelze vyhodnotit
Rekreační přístav Kroměříž	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.
Zvyšování přístavní kapacity přístavišť BK	?	Bez konkrétní specifikace nelze hodnotit.
Rekreační přístav Slovácko	0	Mimo lokality soustavy Natura 2000.

**Příloha 2 Hodnocení opatření Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 – 2027
na veřejné zdraví**

Klastr	Název investičního projektu	Opatření z hlediska vlivů na veřejné zdraví	Měřítko	Kvalita ovzduší	Hluková zátěž	Dopravní nehodovost	Socio-ekonomické faktory	Pohoda bydlení	Syntéza - vlivy na veřejné zdraví a obyvatelstvo	Komentář z hlediska vlivů na veřejné zdraví a obyvatelstvo
	Dálnice									
	Dálnice D0 - Pražský okruh									
104S	Dálnice D0 511 Běchovice - D1	Optimalizovat trasu a řešení komunikace v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu. Těleso komunikace pohledově oddělit od zástavby (ozelenění). Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu vlivem vyvolané dopravy novou zástavbu nepovolit.	R	+2(N), -1(P)	+2(N), -1(P)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+2, -1	Potenciální významně pozitivní vliv na ovzduší, hluk, dopravní bezpečnost, socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: jedná se o klíčovou stavbu, která vytvoří předpoklady pro odvedení dopravní zátěže a zlepšení kvality ovzduší a snížení hlukové zátěže na podstatné části území města. Na kvalitu ovzduší a akustickou situaci v hustě osídlené zástavbě hl. města tedy působí pozitivně. Potenciální mírně negativní vliv na ovzduší, hluk a tím i obyvatelstvo: v místech přiblížení k obytné zástavbě (zejm. MČ Běchovice, Dubeč, Kolovraty, Říčany) však může docházet k zhoršení kvality ovzduší a k nárůstu hlučnosti, při dodržení příslušných opatření se však nepředpokládá překročení imisních ani hlukových limitů v důsledku realizace stavby. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a akustické zatížení.
104S	Dálnice D0 518 Ruzyně - Suchdol	Optimalizovat trasu a řešení komunikace v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu. Těleso komunikace pohledově oddělit od zástavby (ozelenění). Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu vlivem vyvolané dopravy novou zástavbu nepovolit. V bezprostřední časové návaznosti realizovat úsek SOKP 520, v případě rizika prodlení řešit dopady nárůstu intenzit automobilové dopravy na komunikacích v severovýchodní části Prahy.	R	+2(N), -1(P)	+2(N), -1(P)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+2, -1	Potenciální významně pozitivní vliv na ovzduší, hluk, dopravní bezpečnost, socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: jedná se o klíčovou stavbu, která vytvoří předpoklady pro odvedení dopravní zátěže, zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže na podstatné části území města i v řadě sídel Středočeského kraje. Na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci v hustě osídlené zástavbě hl. města tedy působí pozitivně. Potenciální mírně negativní vliv na ovzduší, hluk a tím i obyvatelstvo: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde ke zvýšení zátěže oproti současnému stavu, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace na kvalitu ovzduší se nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Dokud nedojde ke zprovoznění navazujícího úseku SOKP č. 520, je nutno očekávat též nárůst zátěže v prostoru zástavby Proseka a částečně Letňan. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
104S	Dálnice D0 519 Suchdol - Březiněves	Optimalizovat trasu a řešení komunikace v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu. Těleso komunikace pohledově oddělit od zástavby (ozelenění). Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu vlivem vyvolané dopravy novou zástavbu nepovolit. V bezprostřední časové návaznosti realizovat úsek SOKP 520, v případě rizika prodlení řešit dopady nárůstu intenzit automobilové dopravy na komunikacích v severovýchodní části Prahy.	R	+2(N), -1(P)	+2(N), -1(P)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+2, -1	Potenciální výrazně pozitivní vliv na ovzduší, hluk, dopravní bezpečnost, socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: jedná se o klíčovou stavbu, která vytvoří předpoklady pro odvedení dopravní zátěže, zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže na podstatné části území města i v řadě sídel Středočeského kraje. Na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci v hustě osídlené zástavbě hl. města tedy působí pozitivně. Potenciální mírně negativní vliv na ovzduší, hluk a tím i obyvatelstvo: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde ke zvýšení zátěže oproti současnému stavu, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace na kvalitu ovzduší se nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Dokud nedojde ke zprovoznění navazujícího úseku SOKP č. 520, je nutno očekávat též nárůst zátěže v prostoru zástavby Proseka a částečně Letňan. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
104S	Dálnice D0 520 Březiněves -Satalice	Optimalizovat trasu a řešení komunikace v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, prověřit nutnost umístění MÚK Vinoř v dané poloze. V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu. Těleso komunikace pohledově oddělit od zástavby (ozelenění). Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu vlivem vyvolané dopravy novou zástavbu nepovolit.	R	+2(N), -1(P)	+2(N), -1(P)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+2, -1	Potenciální výrazně pozitivní vliv na ovzduší, hluk, dopravní bezpečnost, socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr odvede automobilovou dopravu z hustě osídlených částí hl. města a propojí okrajové části Prahy a sídla na území Středočeského kraje. Na kvalitu ovzduší a akustickou situaci v hustě osídlené zástavbě tedy působí pozitivně. Představuje též klíčovou stavbu pro eliminaci rizika nárůstu zátěže v zástavbě Proseka po dokončení staveb SOKP 518 a 519. Potenciální mírně negativní vliv na ovzduší, hluk a tím i obyvatelstvo: záměr na druhé straně vytvoří nový významný liniový zdroj znečištění ovzduší a hluku. Jako nejvíce problematické se jeví především přiblížení k obytné zástavbě obcí Vinoř a Podolanka, resp. přemostění zástavby s následnou výstavbou MÚK v její těsné blízkosti a přiblížení k obci Veleň. Přínosy záměru však výrazně převažují nad negativními dopady. Při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace na kvalitu ovzduší se nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu imisní zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.

806S	Dálnice D1 01191.C Brno centrum - Brno jih	-	L	0	+1(P)	0	0/+1(N)	0	+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).
806S	Dálnice D1 01191.A MÚK Brno jih	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (zkapacitnění MÚK) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
806S	Dálnice D1 01313 Připojení BPZ Černovická terasa na D1	-	L	0/+1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	0/+1	Potenciálně velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci, dopravní nehodovost a socioekonomické efekty – novým dopravním připojením dojde k navýšení využití stávající komunikace a tím mírnému odlehčení dopravy v centrálních částech města (snížení emisí i hlukové zátěže, zvýšení dopravní bezpečnosti. Dojde ke zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpoře rozvoje města atd. Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
806S	Dálnice D1 01171 MÚK Kývalka - Brno západ	-	R	0	+1(P)	0	0/+1(N)	0	+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).
806S	Dálnice D1 01311 Brno jih - Brno východ	-	L	0	+1(P)	0	0/+1(N)	0	+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).

806S	Dálnice D1 01191.B Brno západ - Brno centrum																			Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).
	Dálnice D2 - zkapacitnění u Brna (po exit 5)																			
403S	Dálnice D2 - zkapacitnění u Brna (po exit 5) - součástí D52 Brno, jižní tangenta																			Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).
	Dálnice D3 - Středočeská část																			
1405S	Dálnice D3 0301 Praha - Jílové	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.																		Potenciální významně pozitivní vliv na ovzduší, hluk, dopravní bezpečnost, socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/3, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Mirošovice, Senohraby, Čtyřkoly, Čerčany, Nespeky, Poříčí nad Sázavou, Mrač, Benešov, Bystřice). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v hustě osídleném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady.
1405S	Dálnice D3 0302 Jílové - Hostěradice	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.																		Potenciální významně pozitivní vliv na ovzduší, hluk, dopravní bezpečnost, socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/3, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Mirošovice, Senohraby, Čtyřkoly, Čerčany, Nespeky, Poříčí nad Sázavou, Mrač, Benešov, Bystřice). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v hustě osídleném území. Potenciální mírně negativní vliv na ovzduší, hluk a tím i obyvatelstvo: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní vliv na pohodu bydlení a bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.

1405S	Dálnice D3 0303 Hostěradice - Václavice	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+2(N), -1(P)	+2(N), -1(P)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+2, -1	Potenciální významně pozitivní vliv na ovzduší, hluk, dopravní bezpečnost, socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/3, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Mírošovice, Senohraby, Čtyřkoly, Čerčany, Nespeky, Poříčí nad Sázavou, Mrač, Benešov, Bystřice). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v hustě osídleném území. Potenciální mírně negativní vliv na ovzduší, hluk a tím i obyvatelstvo: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní vliv na pohodu bydlení a bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
1405S	Dálnice D3 0304 Václavice - Voračice	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+2	Potenciální významně pozitivní vliv na ovzduší, hluk, dopravní bezpečnost, socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/3, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Mírošovice, Senohraby, Čtyřkoly, Čerčany, Nespeky, Poříčí nad Sázavou, Mrač, Benešov, Bystřice). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v hustě osídleném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady.
1405S	Dálnice D3 0305/1 Voračice - Nová Hospoda	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+2	Potenciální významně pozitivní vliv na ovzduší, hluk, dopravní bezpečnost, socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/3, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Mírošovice, Senohraby, Čtyřkoly, Čerčany, Nespeky, Poříčí nad Sázavou, Mrač, Benešov, Bystřice). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v hustě osídleném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady.
Dálnice D3 - Jihočeská část										
1405S	Dálnice D3 0310/I Úsilné - Hodějovice	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), -1(P)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírný až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciálně významný pozitivní vliv na hlukovou situaci a socioekonomický efekt. Záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/3, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Mírošovice, Senohraby, Čtyřkoly, Čerčany, Nespeky, Poříčí nad Sázavou, Mrač, Benešov, Bystřice). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v hustě osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hlukovou situaci: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
1405S	Dálnice D3 0310/II Hodějovice - Třebonín	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+2	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hlukovou situaci a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo. Záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/3, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Mírošovice, Senohraby, Čtyřkoly, Čerčany, Nespeky, Poříčí nad Sázavou, Mrač, Benešov, Bystřice). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v hustě osídleném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady.
1405S	Dálnice D3 0311 Třebonín- Kaplice nádraží	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+1/+2	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciálně významně pozitivní vliv na akustickou situaci a socioekonomické faktory: záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/3, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Mírošovice, Senohraby, Čtyřkoly, Čerčany, Nespeky, Poříčí nad Sázavou, Mrač, Benešov, Bystřice). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v hustě osídleném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady.

1404S	Dálnice D4 Háje - Mirovice (PPP)																			Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).	
	Dálnice D5 - zkapacitnění Praha - Králův Dvůr																				
503S	Dálnice D5 - zkapacitnění Praha - Králův Dvůr																				Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).
	Dálnice D6 Krupá, Hořovičky, Hořesedly																				
1605S	Dálnice D6 Krupá, přeložka	Zachovat místní propojení pro pěši a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+1/+2												Potenciální významně pozitivní vliv na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: odvedení dopravní zátěže, zlepšení dopravní plynulosti, kvality ovzduší a snížení akustické zátěže a dopravní nehodovosti na podstatné části území obce Krupá. Potenciální mírně až významně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírný negativní bariérový efekt.
1605S	Dálnice D6 Hořesedly, přeložka	Zachovat místní propojení pro pěši a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+1/+2												Potenciální významně pozitivní vliv na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: odvedení dopravní zátěže, zlepšení dopravní plynulosti, kvality ovzduší a snížení akustické zátěže a dopravní nehodovosti na podstatné části území obce Hořesedly. Potenciální mírně až významně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírný negativní bariérový efekt.
1605S	Dálnice D6 Hořovičky, obchvat	Zachovat místní propojení pro pěši a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+1/+2												Potenciální významně pozitivní vliv na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: odvedení dopravní zátěže, zlepšení dopravní plynulosti, kvality ovzduší a snížení akustické zátěže a dopravní nehodovosti na podstatné části území obce Hořovičky. Potenciální mírně až významně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírný negativní bariérový efekt.
	Dálnice D6 - I/27 - Lubenec																				
1605S	Dálnice D6 Petrohrad - Lubenec	Zachovat místní propojení pro pěši a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+1/+2												Potenciální významně pozitivní vliv na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: odvedení dopravní zátěže, zlepšení dopravní plynulosti, kvality ovzduší a snížení akustické zátěže a dopravní nehodovosti na podstatné části území obcí Bilenec, Černčice a Ležky. Potenciální mírně až významně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírný negativní bariérový efekt.
	Dálnice D6 - Karlovarská část																				
1605S	Dálnice D6 Knínice - Bošov	Zachovat místní propojení pro pěši a cyklistickou dopravu.	R	0	0	0	+1(N)	-1(P)	0/+1												Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - zlepšení dopravní dostupnosti měst a obcí (pozitivní vliv na sídelní rozvoj).
1605S	Dálnice D6 Žalmanov - Knínice	Zachovat místní propojení pro pěši a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+2												Potenciální významně pozitivní vliv na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: odvedení dopravní zátěže, zlepšení dopravní plynulosti, kvality ovzduší a snížení akustické zátěže a dopravní nehodovosti na podstatné části území obcí Herstošice a Bočov. Potenciální mírně až významně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírný negativní bariérový efekt.

1605S	Dálnice D6 Olšová Vrata - Žalmanov	-	R	0	0	0	+1(N)	0/-1(P)	0/+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
1605S	Dálnice D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata	-	R	0	+1(P)	0	0/+1(N)	0/-1(P)	+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
1605S	Dálnice D6 SSÚD Lubenec	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (SSÚD) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
1605S	Dálnice D6 SSÚD Fialka	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (SSÚD) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
1605S	Dálnice D6 SSÚD Sokolov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (SSÚD) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
	Dálnice D7 - zkapacitnění u Prahy (po odbočku na Kladno)									
1603S	Dálnice D7 MÚK Aviatická - MÚK Ruzyně, 1. etapa	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rozšíření mimoúrovňové křižovatky) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
1603S	Dálnice D7 MÚK Kněžves, přídatné pruhy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rozšíření mimoúrovňové křižovatky) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
1603S	Dálnice D7 MÚK Středokluky, přídatné pruhy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rozšíření mimoúrovňové křižovatky) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
	Dálnice D7 Slaný - hranice Středočeského kraje									
1603S	Dálnice D7 odpočívka Netovice - L	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (dopravní odpočívka) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
1603S	Dálnice D7 odpočívka Netovice - P	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (dopravní odpočívka) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
1603S	Dálnice D7 MÚK Slaný - západ - Kutrovice	-	-	0	0	0	0/+1(N)	0	0	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).

1603S	Dálnice D7 Kutrovice - Panenský Týnec	-	-	0	0	0	0/+1(N)	0	0	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).
1603S	Dálnice D7 MÚK Knovíz - MÚK Slaný - západ	-	R	0	+1(P)	0	0/+1(N)	0	+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).
	Dálnice D7 Chlumčany - Postoloprty									
1603S	Dálnice D7 Chlumčany, zkapacitnění	-	R	0	+1(P)	0	0/+1(N)	0	+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).
1603S	Dálnice D7 Louny, zkapacitnění obchvatu	-	R	0	+1(P)	0	0/+1(N)	0	+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).

602S	Dálnice D11, zkapacitnění Praha - Jirny																			Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).
602S	Dálnice D11, zkapacitnění Jirny - Poděbrady																			Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).
	Dálnice D11 Jaroměř - státní hranice																			
903S	Dálnice D11 Jaroměř - Trutnov	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.																		Potenciální významně pozitivní vliv na ovzduší, hluk, dopravní bezpečnost, socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: odvedení dopravní zátěže, zlepšení dopravní plynulosti, kvality ovzduší a snížení akustické zátěže a dopravní nehodovosti na podstatné části území obcí Kocbeře, Střítež, heřmanice, Brod, Choustníkovo Hradiště, Kuks a Výšinka. Potenciální mírný negativní bariérový efekt.
903S	Dálnice D11 Trutnov - státní hranice	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.																		Potenciální významně pozitivní vliv na ovzduší, hluk, dopravní bezpečnost, socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/16, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Trutnov, Zlatá Olešnice, Bernartice a Královec). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální mírně negativní vliv na ovzduší, hluk a tím i obyvatelstvo: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní vliv na pohodu bydlení a bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
903S	Dálnice D11 odpočívka Předměřice																			Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (dopravní odpočívka) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
903S	Dálnice D11 odpočívka Jaroměř																			Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (dopravní odpočívka) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
903S	Dálnice D11 MÚK Beranka	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.																		Přímé napojení na dálnici D11 sníží počet průjezdů nákladní dopravy skrze přílehlou obytnou zástavbu se souvisejícími velmi mírnými pozitivními efekty na ovzduší, hluk a bezpečnost dopravy, rovněž vlivy na socioekonomické faktory lze hodnotit jako velmi mírně pozitivní.
	Dálnice D35 Úlibice - Hradec Králové																			
2805S	Dálnice D35 Úlibice - obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.																		Potenciální mírně pozitivní vliv na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: odvedení dopravní zátěže, zlepšení dopravní plynulosti, kvality ovzduší a snížení akustické zátěže a dopravní nehodovosti na podstatné části území obce Úlibice. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírný negativní bariérový efekt.

603S	Dálnice D35 Staré Město - Mohelnice	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální významně pozitivní vliv na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/35, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Studená Loučka, Žipotín a Gruna). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální mírně až významně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší a obyvatelstvo. Potenciální mírně negativní vliv na ovzduší, hluk a tím i obyvatelstvo: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní vliv na pohodu bydlení a bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
603S	Dálnice D35 Křelov - Slavonín 2. etapa	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo. Potenciálně velmi mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší a dopravní bezpečnost. Záměr dotvoří severozápadní obchvat města Olomouc a tím odvede automobilovou dopravu z části silnice I/35, která prochází obcí Křelov. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
Dálnice D48 Běloutín - Rybí										
807S	Dálnice D48 Běloutín - Rybí		R	0	+1(P)	0	0/+1(N)	0/-1(P)	+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
Dálnice D49 Hulín - Slušovice										
1002S	Dálnice D49 Hulín - Fryšták	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální významně pozitivní vliv na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice II/432 a ze silnice II/490, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Hulín, Třebětice, Holešov, Martinice, Horní Lapač a Fryšták). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální mírně až významně pozitivní vlivy na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk a tím i obyvatelstvo: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní vliv na pohodu bydlení a bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
1002S	Dálnice D49 Frýšták - Lípa 1. etapa	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2	Potenciální významně pozitivní vliv na hluk: záměr odvede automobilovou dopravu z části silnic II/489 a II/490, které prochází městem Fryšták. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální mírně pozitivní socioekonomický efekt. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně až významně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
1002S	Dálnice D49 Frýšták - Lípa 2. etapa	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2	Potenciální významně pozitivní vliv na hluk: záměr odvede automobilovou dopravu z části silnice III/4915, která prochází městem a obcemi Fryšták, Štípa, Hvozdná a Slušovice. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální mírně pozitivní socioekonomický efekt. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně až významně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
Dálnice D49 (S49) Slušovice - státní hranice										

1301S	Dálnice D55 Olomouc - Kokory	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost a mírně pozitivní na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr odvede automobilovou dopravu z části silnice I/55, která prochází obcí Krčmaň. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
1301S	Dálnice D55 Kokory - Přerov	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost a mírně pozitivní na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr odvede automobilovou dopravu z části silnice I/55, která prochází obcí Kokory. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
Dálnice D55 Otrokovice - Bzenec										
808S	Dálnice D55 Napajedla - Babice	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejích imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální významně pozitivní vliv na ovzduší, hluk, dopravní bezpečnost, socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/55, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Spytihněv, Babice). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální mírně negativní vliv na ovzduší, hluk a tím i obyvatelstvo: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní vliv na pohodu bydlení a bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
808S	Dálnice D55 Babice - Staré Město	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejích imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální významně pozitivní vliv na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo. Potenciálně mírně až významně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní bezpečnost. Záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/55, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Babice, Hustěnovice, Staré Město). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní na hluk a tím i obyvatelstvo: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní vliv na pohodu bydlení a bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
808S	Dálnice D55 Staré Město - Moravské Písky	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	0/-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost a mírně pozitivní na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr odvede automobilovou dopravu z části silnice II/427, která prochází obcemi Kostelany nad Moravou, Nedakonice a Polešovice. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
808S	Dálnice D55 Moravské Písky - Bzenec	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejích imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální významně pozitivní vliv na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo. Potenciálně mírně až významně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní bezpečnost. Záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice II/427, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obce Moravský Písek. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní na hluk a tím i obyvatelstvo: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní vliv na pohodu bydlení a bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
Dálnice D55 Bzenec - Rohatec										

4902S	I/2 Pardubice, jihovýchodní obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/55, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Babice, Hustěnovice, Staré Město). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
4902S	I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/55, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obcí a měst (Babice, Hustěnovice, Staré Město). Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
4902S	I/2 Pardubický - Sezemice		R	0	+1(P)	0	0/+1(N)	0/-1(P)	+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
	I/2 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
101000	I/2 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/3 obchvaty a zkapacitnění (Olbramovice, U Topolu - Červené Vršky, Benešov 2+1)									
101000	I/3 Červené Vršky - U Topolu, uspořádání 2+1		L	0	+1(P)	0	0/+1(N)	0/-1(P)	+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.

101000	I/3 Olbramovice, přeložka	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/3, která prochází v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou obce Olbramovice. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
	I/4 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
101000	I/4 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/9 obchvaty a zkapacitnění (D8 - Líbeznice, Česká Lípa, Mělník, Nový Bor, Svor)									
4107S	I/9 Zdiby - Líbeznice		R	0	0	0	0/+1(N)	0/-1(P)	0/+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
2302S	I/9 Svor		L	0	+1(P)	0	0/+1(N)	0/-1(P)	+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
2302S	I/9 Nový Bor - Svor, zkapacitnění		R	0	0	0	0/+1(N)	0/-1(P)	0/+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.

4803S	I/11 Doudleby nad Orlicí - obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N), 0/-1(P)	+2(N), -1(P)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z centra obce Doudleby nad Orlicí. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
101000	I/11 Postřelmov - Chromeč	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z části silnice I/11, která prochází obcemi Chromeč a Bludov. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
4305S	I/11 Opava, severní obchvat - západní část	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), -1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z centra města Opava. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
4305S	I/11 Opava Komárov, jižní obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), -1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z centra města Opava a z městské části Komárov. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
4305S	I/11 Nové Sedlice- severní obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N), 0/-1(P)	+1/+2(N), -1(P)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/11, která prochází obcí Nové sedlice. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.

4306S	I/11 Havířov - Třanovice	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z centra města Havířov. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
	I/11 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
101000	I/11 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/12 Běchovice - Úvaly									
4107S	I/12 Běchovice - Úvaly	Optimalizovat trasu a řešení komunikace v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu. Těleso komunikace pohledově oddělit od zástavby (ozelenění). Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu vlivem vyvolané dopravy novou zástavbu nepovolit.	R	+2(N), - 1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+2(N)	-1(P)	+2, -1	Potenciální významně pozitivní vliv na ovzduší, hluk, dopravní bezpečnost, socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr vytvoří předpoklady pro odvedení dopravní zátěže ze současné silnice I/12 a zlepšení kvality ovzduší v zástavbě MČ Běchovice, MČ Újezd nad Lesy a Úval. Na kvalitu ovzduší tedy působí převážně pozitivně. Potenciální mírně negativní vliv na ovzduší, hluk a tím i obyvatelstvo: v místech přiblížení k obytné zástavbě (zejm. MČ Běchovice) však může docházet k zhoršení kvality ovzduší a nárůstu hluku v místech, které v současnosti dotčeno není. Přínosy záměru převažují nad negativními dopady. Při dodržení příslušných opatření se nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu imisní zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní zatížení. Potenciální mírně negativní vliv na pohodu bydlení a bariérový efekt.
	I/12 Úvaly - Kolín, uspořádání 2+1									
101000	I/12 Úvaly - Kolín, uspořádání 2+1		R	0	0	0	0/+1(N)	0/-1(P)	0/+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
	I/13 obchvaty a přeložky (Bílina, Děčín, Teplice, Frýdlantský výběžek)									
4506S	I/13 Krásná Studánka - Dětrichov	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z části silnice I/13, která prochází obcemi Albrechtice u Frýdlantu a Mlýnice. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
2602S	I/13 Rynoltice - Lvová přeložka silnice	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z části silnice I/13, která prochází obcí Lvová. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.

4505S	I/14 Jablonec nad Nisou, západní tangenta	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z centra města Jablonec nad Nisou. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
4803S	I/14 Rychnov nad Kněžnou, obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z centra města Jablonec nad Nisou. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
4803S	I/14 Solnice, obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N), 0/ -1(P)	+1/+2(N), -1(P)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z centra města Jablonec nad Nisou. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
	I/14 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
101000	I/14 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/15 výstavby obchvatů (Žalkovice, Zahrádky, Stvolínky)									
101000	I/15 Želkovice, obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z centra obce Želkovice. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
101000	I/15 Zahrádky, obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z centra obce Zahrádky. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
101000	I/15 Stvolínky, obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z centra obce Stvolínky. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
	I/15 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
101000	I/15 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.

	I/16 obchvaty a přeložky (Slaný, Mladá Boleslav - Martinovice, Nová Paka, Jizerní Vteln)									
101000	I/16 Nová Paka - obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z centra města Nová Paka. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
5202S	I/16 Mladá Boleslav - Martinovice	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z centra města Mladá Boleslav. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
2702S	I/16 Jizerní Vteln - přeložka	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	0/+1(N), 0/-1(P)	+1(N), - 1(P)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede automobilovou dopravu z centra obce Jizerní Vteln. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
2702S	I/16 Mělnické Vteln, obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nevhodnost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede silniční dopravu z centra obce Mělnické Vteln. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
2702S	I/16 Vavříneč, obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nevhodnost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede silniční dopravu z centra obce Vavříneč. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
2702S	I/16 Byšice, obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N), 0/-1(P)	+1(N), - 1(P)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede silniční dopravu z centra obce Byšice. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.

504S	I/20 Hněvkov - Sedlice	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede silniční dopravu z centra obcí Hněvkov a Sedlice. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
2204S	I/20 Pištín - České Vrbné	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede silniční dopravu z centra obcí Hněvkov a Sedlice. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
2204S	I/20 České Budějovice, severní spojka	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města České Budějovice. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
2204S	I/20 Písek - Protivín		R	0	+1(P)	0	0/+1(N)	0/-1(P)	+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
2204S	I/20 Protivín - Vodňany		R	0	0	0	0/+1(N)	0/-1(P)	0/+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
2204S	I/20 Vodňany - Nová Hospoda		R	0	0	0	0/+1(N)	0/-1(P)	0/+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.

2204S	I/20 Nová Hospoda - Pištín											Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
2204S	I/20 České Budějovice, Okružní ulice											Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
	I/20 obchvaty a zkapacitnění Plzeňský kraj, Karlovarský kraj											
504S	I/20 Kasejovice, obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obce Kasejovice. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.		
504S	I/20 Losiná, obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N)	+1/+2(N)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obce Losiná. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.		
504S	I/20 Chválenice, přeložka	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	+1/+2(N)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obce Chválenice. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.		
2102S	I/20 Plzeň, Jasmínová - Jateční	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), -1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Plzeň. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.		

2102S	I/20 Plzeň, Jateční - Na Roudné	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Plzeň. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
504S	I/20 Vlčejn, stoupací pruhy		IS	0	0	0	0/+1(N)	0/-1(P)	0/+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
504S	I/20 Životice, křižovatka se silnicí II/188	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (křižovatka) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
2102S	I/20 Bečov, serpentiny	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce silnice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
2102S	I/20 Jenišov, úprava křižovatky Globus	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (přestavba křižovatky) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
	I/20 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
504S	I/20 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/21 výstavby obchvatů a úpravy trasy									
101000	I/21 Planá - Trstěnice, přeložka	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N), 0/- 1(P)	+1/+2(N), -1(P)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z center obcí Planá a Chodová Planá. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
101000	I/21 Horní Lomany, okružní křižovatka	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (křižovatka) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
	I/21 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
101000	I/21 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/22 výstavby obchvatů a úpravy trasy									
101000	I/22 Zavlekov, úprava trasy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (úprava vedení trasy silnice mimo zástavbu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

101000	I/22 Horažďovice, obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr částečně odvede silniční dopravu z centra města Horažďovice. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
101000	I/22 Klatovy - Beňovy - Kal		R	0	+1(P)	0	0/+1(N)	0	+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.).
	I/22 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
101000	I/22 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/23 výstavba obchvatů a úpravy trasy									
101000	I/23 Kardašova Řečice, obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr částečně odvede silniční dopravu z centra města Kardašova Řečice. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
101000	I/23 Třebíč - Vladislav		-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k charakteru projektu (rekonstrukce silnice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
101000	I/23 Třebíč, obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr částečně odvede silniční dopravu z centra města Třebíč. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.

4404S	I/26 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/27 (Most - Litvínov, Plzeň, Plasy, Klatovy, Šlovice, Přestice)									
5305S	I/27 Most - Litvínov	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0	+1(P)	0	0/+1(N)	-1(P)	+1	Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na kvalitu ovzduší – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti jízdy a intenzity dopravy na komunikaci a zároveň ke zlepšení plynulosti jízdy. Tyto skutečnosti mají vliv na koncentraci látek v ovzduší, kdy dojde k jejich mírnému nárůstu (NOx, PM10) a zároveň snížení (BaP, uhlovodíky a CO). Vzhledem k tomu, že k nárůstu a poklesu znečišťujících látek dojde na úrovni velmi mírných vlivů, je výsledný vliv na kvalitu ovzduší považován za zanedbatelný (0). Potenciálně mírně pozitivní vliv na hlukovou situaci v území, neboť realizace záměru bude nezbytně spojena s nutností dodržení legislativou stanovených hlukových limitů. Potenciálně velmi mírně negativní (0/-1) až velmi mírně pozitivní (0/+1) vlivy na dopravní nehodovost – zkapacitněním dojde k navýšení rychlosti (potenciální vliv na zvýšení nehodovosti) a zároveň k navýšení přehlednosti na komunikaci (potenciální zlepšení bezpečnosti). Vzhledem k velmi mírnému působení těchto protikladných vlivů je výsledný vliv na nehodovost hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
2402S	I/27 Žiželice - obchvat a přemostění	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obce Žiželice. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
2402S	I/27 Plasy, obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obce Plasy. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
2402S	I/27 Kaznějov, obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N), 0/-1(P)	+1(N), - 1(P)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obce Kaznějov. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
2402S	I/27 Plzeň, Sukova - Borská	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr částečně odvede silniční dopravu z centra města Plzeň. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
4403S	I/27 Šlovice - Přestice, přeložka	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	+1/+2(N)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obce Horní Lukavice. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.

4403S	I/27 Přeštice - obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N)	+1/+2(N)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obce Přeštice. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
4403S	I/27 Klatovy přeložka I. stavba	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr částečně odvede silniční dopravu z centra města Klatovy. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
2402S	I/27 Havraň, obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obce Havraň. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
2402S	I/27 Plzeň, Přemyslova - Karlovarská	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr částečně odvede silniční dopravu z centra města Plzeň. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
2402S	I/27 Kaznějov - Třešňovská	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k charakteru projektu (úprava vedení trasy silnice mimo zástavbu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
	I/27 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
2402S	I/27 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/28 Dobroměřice, OK I/28 a III/25013									
1604S	I/28 Dobroměřice, OK I/28 a III/25013	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (křižovatka) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
	I/30 Chlumecká, křižovatka I/30 x III/25357									
101000	I/30 Chlumecká, křižovatka I/30 x III/25357	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (křižovatka) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
	I/31 Hradec Králové - křižovatka Mileta									
4803S	I/31 Hradec Králové - křižovatka Mileta	-	-	0	0	+1(P)	0	0	0	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
	I/32 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
101000	I/32 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/33 obchvaty (Plotiště nad Labem, Jaroměř, Náchod)									
101000	I/33 Plotiště n.L. - odstranění železničního přejezdu	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (úprava vedení trasy silnice mimo zástavbu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

4802S	I/33 Jaroměř - obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Jaroměř. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
4802S	I/33 Náchod - obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), -1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr částečně odvede silniční dopravu z centra města Náchod. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
	I/34 obchvaty (Lišov, Pelhřimov, Vranín - Třeboň, Stráž nad Nežárkou)									
2302S	I/34 Lišov - Vranín	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N), 0/-1(P)	+1/+2(N), -1(P)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z center obcí Lišov a Štěpánovice. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
2302S	I/34 Vranín - Třeboň	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k charakteru projektu (úprava vedení trasy silnice mimo zástavbu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
101000	I/34 Stráž nad Nežárkou - Lásenice	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obce Dolní Lhota. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
101000	I/34 Pelhřimov západní obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), -1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr částečně odvede silniční dopravu z centra města Pelhřimov. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
504S	I/34 Věž - Skála	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N), 0/-1(P)	+1(N), -1(P)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z center obcí Věž a Skála. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.

504S	I/34 Havlíčkův Brod, JZ obchvat	Zachovat místní propojení pro pěši a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Havlíčkův Brod. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
3003S	I/34 Jitkov, směrová a výšková úprava	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (úprava vedení trasy silnice mimo zástavbu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
3003S	I/34 Krátká Ves, obchvat	Zachovat místní propojení pro pěši a cyklistickou dopravu.	L	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obce Krátká Ves. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
	I/34 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
101000	I/34 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/35 výstavby obchvatů a úpravy trasy									
2805S	I/35 Turnov - Úlibice	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěši a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr částečně odvede silniční dopravu ze stávající silnice I/35, která prochází městy Turnov a Jičín, obcemi Sedmihorky, Radvánovice, Hnanice, Borek, Ktová, Újezd pod Troskami, Libuň, Kněžice a Podůlší. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
2805S	I/35 MÚK D11 Plotiště - okružní křižovatka Plotiště	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce silnice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
101000	I/35 Lešná - Palačov	Zachovat místní propojení pro pěši a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciálně velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a na dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž v území. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Potenciálně mírně negativní bariérový efekt. Záměr představuje dopravní spojkou mezi silnicemi I/35 a I/48, která částečně odlehčí dopravu na okolních silnicích. Tím pozitivně ovlivní kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a dopravní nehodovost v okolních obcích. Zlepšení dopravní dostupnosti území přinese pozitivní socioekonomické efekty.
101000	I/35 Křižovatka se sil. III/4868 u Stříteže	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (křižovatka) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
101000	I/35 Zašová, křižovatka se siln. III/01876	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (křižovatka) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
	I/35 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
101000	I/35 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/36 výstavba obchvatů									
4902S	I/36 Pardubice Trnová - Fáblovka - Dubina	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěši a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr částečně odvede silniční dopravu z centra města Pardubice. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.

4902S	I/36 Sezemice - obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	+1/+2(N)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obcí Sezemice a Časy. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
101000	I/36 Časy - Holice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k charakteru projektu (úprava vedení trasy silnice mimo zástavbu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
101000	I/36 Holice - Čestice	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N), 0/-1(P)	+1(N), - 1(P)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z center obcí Borohrádek a Holice. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
	I/37 Žďár nad Sázavou, Jihlavská - Brněnská									
101000	I/37 Žďár nad Sázavou, Jihlavská - Brněnská	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr částečně odvede silniční dopravu z centra města Žďár nad Sázavou. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
	I/37 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
3003S	I/37 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/38 přeložky a obchvaty									
3102S	I/38 Poděbrady (D11) - Kolín, přeložka	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N), 0/- 1(P)	+1/+2(N), -1(P)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z center obcí Nová Ves, Pňov-Předhradí a Oseček. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
3102S	I/38 Církvice obchvat	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k charakteru projektu (úprava vedení trasy silnice mimo zástavbu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
3003S	I/38 Havlíčkův Brod, JV obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr částečně odvede silniční dopravu z centra města Havlíčkův Brod. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.

4207S	I/42 VMO Žabovřeská I	Optimalizovat řešení tunelových a povrchových úseků s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení povrchových úseků komunikace k zástavbě realizovat protihluková opatření, včetně zajištění splnění hlukových limitů. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření nejen u vlastní stavby, ale též u navazujících komunikací. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N)	+2(N), -1(P)	+1(N)	+1/+2(N)	0/-1(P)	+1/+2, -1	Záměr je hodnocen jako součást VMO, jehož části tvoří nedělitelný komplex. Záměry vytvoří kapacitní dopravní propojení v prostoru širšího centra města, čímž na jedné straně dojde k nárůstu objemu dopravy v této oblasti, na straně druhé však převedou silniční dopravu do tunelů. Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost vlivem odklonění dopravy z centra města. Potenciální významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž v místech, odkud bude odvedena doprava (centrum města). Potenciálně mírně negativní vliv na akustickou situaci u povrchových úseků VMO - v místech vyústění tunelů a podél některých navazujících komunikací. Realizace záměru bude nutně spojena s poměrně rozsáhlými opatřeními ke snížení vlivů daných staveb, ale i automobilové dopravy obecně, na obyvatele. Potenciální mírný až významný pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
4207S	I/42 VMO Brno Tomkovo náměstí	Optimalizovat řešení tunelových a povrchových úseků s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení povrchových úseků komunikace k zástavbě realizovat protihluková opatření, včetně zajištění splnění hlukových limitů. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření nejen u vlastní stavby, ale též u navazujících komunikací. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N)	+2(N), -1(P)	+1(N)	+1/+2(N)	0/-1(P)	+1/+2, -1	Záměr je hodnocen jako součást VMO, jehož části tvoří nedělitelný komplex. Záměry vytvoří kapacitní dopravní propojení v prostoru širšího centra města, čímž na jedné straně dojde k nárůstu objemu dopravy v této oblasti, na straně druhé však převedou silniční dopravu do tunelů. Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost vlivem odklonění dopravy z centra města. Potenciální významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž v místech, odkud bude odvedena doprava (centrum města). Potenciálně mírně negativní vliv na akustickou situaci u povrchových úseků VMO - v místech vyústění tunelů a podél některých navazujících komunikací. Realizace záměru bude nutně spojena s poměrně rozsáhlými opatřeními ke snížení vlivů daných staveb, ale i automobilové dopravy obecně, na obyvatele. Potenciální mírný až významný pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
4207S	I/42 Brno VMO Rokytova	Optimalizovat řešení tunelových a povrchových úseků s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení povrchových úseků komunikace k zástavbě realizovat protihluková opatření, včetně zajištění splnění hlukových limitů. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření nejen u vlastní stavby, ale též u navazujících komunikací. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N)	+2(N), -1(P)	+1(N)	+1/+2(N)	0/-1(P)	+1/+2, -1	Záměr je hodnocen jako součást VMO, jehož části tvoří nedělitelný komplex. Záměry vytvoří kapacitní dopravní propojení v prostoru širšího centra města, čímž na jedné straně dojde k nárůstu objemu dopravy v této oblasti, na straně druhé však převedou silniční dopravu do tunelů. Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost vlivem odklonění dopravy z centra města. Potenciální významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž v místech, odkud bude odvedena doprava (centrum města). Potenciálně mírně negativní vliv na akustickou situaci u povrchových úseků VMO - v místech vyústění tunelů a podél některých navazujících komunikací. Realizace záměru bude nutně spojena s poměrně rozsáhlými opatřeními ke snížení vlivů daných staveb, ale i automobilové dopravy obecně, na obyvatele. Potenciální mírný až významný pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
4207S	I/42 Brno VMO , MÚK Ostravská radiála	Optimalizovat řešení tunelových a povrchových úseků s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení povrchových úseků komunikace k zástavbě realizovat protihluková opatření, včetně zajištění splnění hlukových limitů. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření nejen u vlastní stavby, ale též u navazujících komunikací. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N)	+2(N), -1(P)	+1(N)	+1/+2(N)	0/-1(P)	+1/+2, -1	Záměr je hodnocen jako součást VMO, jehož části tvoří nedělitelný komplex. Záměry vytvoří kapacitní dopravní propojení v prostoru širšího centra města, čímž na jedné straně dojde k nárůstu objemu dopravy v této oblasti, na straně druhé však převedou silniční dopravu do tunelů. Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost vlivem odklonění dopravy z centra města. Potenciální významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž v místech, odkud bude odvedena doprava (centrum města). Potenciálně mírně negativní vliv na akustickou situaci u povrchových úseků VMO - v místech vyústění tunelů a podél některých navazujících komunikací. Realizace záměru bude nutně spojena s poměrně rozsáhlými opatřeními ke snížení vlivů daných staveb, ale i automobilové dopravy obecně, na obyvatele. Potenciální mírný až významný pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
4207S	I/42 Brno, most Otakarova Ševčíkova přes Ostravskou ulici	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
4207S	I/41 a I/42 VMO Brno Bratislavská radiála	Optimalizovat řešení tunelových a povrchových úseků s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení povrchových úseků komunikace k zástavbě realizovat protihluková opatření, včetně zajištění splnění hlukových limitů. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření nejen u vlastní stavby, ale též u navazujících komunikací. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N)	+2(N), -1(P)	+1(N)	+1/+2(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Záměr je hodnocen jako součást VMO, jehož části tvoří nedělitelný komplex. Záměry vytvoří kapacitní dopravní propojení v prostoru širšího centra města, čímž na jedné straně dojde k nárůstu objemu dopravy v této oblasti, na straně druhé však převedou silniční dopravu do tunelů. Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost vlivem odklonění dopravy z centra města. Potenciální významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž v místech, odkud bude odvedena doprava (centrum města). Potenciálně mírně negativní vliv na akustickou situaci u povrchových úseků VMO - v místech vyústění tunelů a podél některých navazujících komunikací. Realizace záměru bude nutně spojena s poměrně rozsáhlými opatřeními ke snížení vlivů daných staveb, ale i automobilové dopravy obecně, na obyvatele. Potenciální mírný až významný pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně negativní bariérový efekt.

4207S	I/42 Brno VMO Vinohrady	Optimalizovat řešení tunelových a povrchových úseků s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení povrchových úseků komunikace k zástavbě realizovat protihluková opatření, včetně zajištění splnění hlukových limitů. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření nejen u vlastní stavby, ale též u navazujících komunikací. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N)	+2(N), -1(P)	+1(N)	+1/+2(N)	0/-1(P)	+1/+2, -1	Záměr je hodnocen jako součást VMO, jehož části tvoří nedělitelný komplex. Záměry vytvoří kapacitní dopravní propojení v prostoru širšího centra města, čímž na jedné straně dojde k nárůstu objemu dopravy v této oblasti, na straně druhé však převedou silniční dopravu do tunelů. Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost vlivem odklonění dopravy z centra města. Potenciální významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž v místech, odkud bude odvedena doprava (centrum města). Potenciálně mírně negativní vliv na akustickou situaci u povrchových úseků VMO - v místech vyústění tunelů a podél některých navazujících komunikací. Realizace záměru bude nutně spojena s poměrně rozsáhlými opatřeními ke snížení vlivů daných staveb, ale i automobilové dopravy obecně, na obyvatele. Potenciální mírný až významný pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
4207S	I/42 Brno VMO Bauerova	Optimalizovat řešení tunelových a povrchových úseků s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení povrchových úseků komunikace k zástavbě realizovat protihluková opatření, včetně zajištění splnění hlukových limitů. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření nejen u vlastní stavby, ale též u navazujících komunikací. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N)	+2(N), -1(P)	+1(N)	+1/+2(N)	0/-1(P)	+1/+2, -1	Záměr je hodnocen jako součást VMO, jehož části tvoří nedělitelný komplex. Záměry vytvoří kapacitní dopravní propojení v prostoru širšího centra města, čímž na jedné straně dojde k nárůstu objemu dopravy v této oblasti, na straně druhé však převedou silniční dopravu do tunelů. Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost vlivem odklonění dopravy z centra města. Potenciální významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž v místech, odkud bude odvedena doprava (centrum města). Potenciálně mírně negativní vliv na akustickou situaci u povrchových úseků VMO - v místech vyústění tunelů a podél některých navazujících komunikací. Realizace záměru bude nutně spojena s poměrně rozsáhlými opatřeními ke snížení vlivů daných staveb, ale i automobilové dopravy obecně, na obyvatele. Potenciální mírný až významný pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
4207S	I/42 VMO Jih Bratislavská radiála - Heršpická	Optimalizovat řešení tunelových a povrchových úseků s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení povrchových úseků komunikace k zástavbě realizovat protihluková opatření, včetně zajištění splnění hlukových limitů. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření nejen u vlastní stavby, ale též u navazujících komunikací. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N)	+2(N), -1(P)	+1(N)	+1/+2(N)	0/-1(P)	+1/+2, -1	Záměr je hodnocen jako součást VMO, jehož části tvoří nedělitelný komplex. Záměry vytvoří kapacitní dopravní propojení v prostoru širšího centra města, čímž na jedné straně dojde k nárůstu objemu dopravy v této oblasti, na straně druhé však převedou silniční dopravu do tunelů. Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost vlivem odklonění dopravy z centra města. Potenciální významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž v místech, odkud bude odvedena doprava (centrum města). Potenciálně mírně negativní vliv na akustickou situaci u povrchových úseků VMO - v místech vyústění tunelů a podél některých navazujících komunikací. Realizace záměru bude nutně spojena s poměrně rozsáhlými opatřeními ke snížení vlivů daných staveb, ale i automobilové dopravy obecně, na obyvatele. Potenciální mírný až významný pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
4207S	I/42 VMO Pražská radiála - Heršpická	Optimalizovat řešení tunelových a povrchových úseků s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení povrchových úseků komunikace k zástavbě realizovat protihluková opatření, včetně zajištění splnění hlukových limitů. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření nejen u vlastní stavby, ale též u navazujících komunikací. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N)	+2(N), -1(P)	+1(N)	+1/+2(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Záměr je hodnocen jako součást VMO, jehož části tvoří nedělitelný komplex. Záměry vytvoří kapacitní dopravní propojení v prostoru širšího centra města, čímž na jedné straně dojde k nárůstu objemu dopravy v této oblasti, na straně druhé však převedou silniční dopravu do tunelů. Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost vlivem odklonění dopravy z centra města. Potenciální významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž v místech, odkud bude odvedena doprava (centrum města). Potenciálně mírně negativní vliv na akustickou situaci u povrchových úseků VMO - v místech vyústění tunelů a podél některých navazujících komunikací. Realizace záměru bude nutně spojena s poměrně rozsáhlými opatřeními ke snížení vlivů daných staveb, ale i automobilové dopravy obecně, na obyvatele. Potenciální mírný až významný pozitivní socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
	I/43 Hradec nad Svitavou - Lačnov									
308S	I/43 Hradec nad Svitavou - Lačnov	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolání realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), -1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr částečně odvede silniční dopravu z centra města Svitavy. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
	I/43 bezpečnostní úpravy současné trasy Brno - Svitavy									
308S	I/43 Krhov - Vodňany	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.

308S	I/43 Letovice - Rozhraní	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
308S	I/43 Závist, stoupací pruhy	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
308S	I/43 Lom Čená Hora	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
308S	I/43 Perná - krhový, bodová závada	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (křižovatka) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
308S	I/43 MÚK Lipůvka	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
308S	I/43 MÚK Kuřim, východ	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
308S	I/43 Podlesí, obchvat	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
308S	I/43 Svitávka, odbočovací pruh	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobné úpravy komunikace) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
	I/43 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
308S	I/43 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/44 výstavba obchvatů do roku 2030									
2402S	I/44 Bludov - obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	+1/+2(N)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obce Bludov. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
2402S	I/44 Zábřeh, obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	+1/+2(N)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Zábřeh. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
2402S	I/44 Mohelnice - Vlachov	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	+1/+2(N)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Mohelnice. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
	I/44 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
2402S	I/44 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/45 obchvaty a úpravy do roku 2030									
101000	I/45 Bruntál-východní obchvat I. etapa	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Bruntál. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
101000	I/45 Nové Heřminovy – Zátor, I. etapa	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N), 0/-1(P)	+1(N), - 1(P)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obce Nové Heřminovy a Zátor. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
101000	I/45 Krnov - hraniční přechod	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobné úpravy komunikace) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

101000	I/45 Krnov - západní obchvata	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N)	+2(N)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Krnov. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
	I/46 Olomouc - východní tangenta, Týneček - Šternberk včetně obchvatů města									
4603S	I/46 Olomouc - východní tangenta	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Olomouc. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
4603S	I/46 Týneček - Šternberk	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(N)	+1(N)	0/-1(P)	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z obce Dolánky. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální velmi mírně negativní bariérový efekt.
4603S	I/46 Šternberk - obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Šternberk. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
101000	I/46 Opava, jižní obchvat Hradecká - Olomoucká	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Opava. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
	I/46 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030									
101000	I/46 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/50 obchvaty a úpravy									
4206S	I/50 Bučovice, obchvat	Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N)	+1/+2(N)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Bučovice. Pozitivně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, dopravní bezpečnosti a snížení akustické zátěže v osídleném území. Záměr přispěje k rozvoji dopravní infrastruktury v daném území. Potenciální mírně negativní bariérový efekt.
4206S	I/50 Křižanovice, křižovatka	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (křižovatka) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

101000	I/56 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	Po upřesnění konkrétních projektů provést jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na veřejné zdraví a navrhnout příslušná opatření k jeho ochraně.		?	?	?	?	?	?	Vzhledem k chybějícím informacím o konkrétních projektech nelze v aktuální fázi provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví, které tak bude doplněno po upřesnění projektů.
	I/57 Valašské Meziříčí, Bystřička, Linhartovy									
101000	I/57 Linhartovy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k charakteru projektu (úprava vedení trasy silnice mimo zástavbu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
101000	I/57 Valašské Meziříčí - Jarcová, obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Valašské Meziříčí. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
101000	I/57 Semetín - Bystřička 2.stavba	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N), 0/-1(P)	+1(N), - 1(P)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obce Jablůnkov. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
4302Z	I/57 Skrochovice, obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N), 0/-1(P)	+1(N), - 1(P)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obcí Pustý Mlýn a Skrochovice. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
101000	I/57 Jarcová - Bystřička, jih	-	R	+1(N)	+1/+2(N)	+1(N)	+1(N)	+1(P)	+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší. Potenciálně mírně až významně pozitivní vliv na hlukovou zátěž území. Potenciálně mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost a socioekonomické faktory. Potenciálně mírně pozitivní bariérový efekt. Záměr odvede stávající dopravu ze silnice I/57, která prochází zastavěným územím, do nového tunelu. Dojde k pozitivnímu ovlivnění kvality ovzduší, hlukové situace, dopravní nehodovosti i bariérového efektu v území. Lepší dopravní dostupnost a plynulost dopravy bude mít pozitivní socioekonomický efekt na obyvatele i rozvoj města.
101000	I/57 Opava, jižní obchvat, Olomoucká - Bruntálská	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Opava. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.

101000	I/67 Karviná - obchvat	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Karviná. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
I/67 Bohumín - Karviná										
101000	I/67 Bohumín - Karviná	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1/+2(N), 0/-1(P)	+2(N), - 1(P)	+1/+2(N)	+1(N)	-1(P)	+1/+2, -1	Potenciální mírně až významně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z měst Karviná a Bohumín a obcí Dolní Lutyně a Dětmarovice. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
I/68 Třanovice - Nebory										
703S	I/68 Třanovice - Nebory	V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N), 0/-1(P)	+1(N), - 1(P)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obcí Střítež a Hnojník. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.
I/69 Vsetín, rampa Mostecká										
101000	I/69 Vsetín, rampa Mostecká	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní bezpečnost vlivem výstavby nových křižovatkových větví.
I/73 přeložka v nové trase dle ZÚR Jihomoravského kraje (D1 - D35)										

308S	I/73 D1 - Bořitov	<p>Rozptylovou studií prověřit imisní příspěvky záměru jak ve variantě realizace navazujících úseků plánované komunikace I/43, tak ve variantě realizace pouze této jedné stavby. V případě překročení imisních limitů v území navrhnout opatření, které povede ke kompenzaci imisních příspěvků. Po vybudování MÚK zamezit průjezdům těžké nákladní dopravy po stávajících komunikacích a vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků.</p> <p>Vypracovat detailní studii optimalizace trasování a technického řešení stavby s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Vypracovat vizualizaci jednotlivých úseků trasy v místech přiblížení k obytné zástavbě.</p> <p>V místech kontaktu s obytnou zástavbou zajistit optické oddělení komunikace (např. vegetační bariérou, zatunelováním apod.). Důsledně zajistit průchodnost území - zachovat či nahradit stávající místní spojení pro pěší a cyklistickou dopravu. Pomocí technických prvků minimalizovat dopady na rekreační využití Brněnské přehrady.</p> <p>Vypracovat dopravní model území, identifikovat lokality s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby a v těchto místech navrhnout a realizovat dopravně-bezpečnostní opatření. V místě kontaktu s obytnou zástavbou zajistit splnění hlukových limitů u veškeré dotčené chráněné zástavby. Kromě vybudování protihlukových stěn je nutno uvažovat i s nadstandardními technickými opatřeními (zejména v lokalitách Troubsko, Brno - Bosonohy, Bystre a Kníničky).</p> <p>Po vybudování zamezit průjezdům těžké nákladní dopravy po stávajících komunikacích nižších tříd a vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků.</p>	R	+1/+2(N), -1(P)	+1/+2(N), -1(P)	+1/+2(N), -1(P)	+1/+2 (N)	-1(P)	+1/+2, -1	<p>Potenciální mírné až významné pozitivní vlivy na ovzduší, hluk, dopravní bezpečnost, socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo. Komunikace odvede část silniční dopravy ze silnice I/43, řešení MÚK zároveň umožní napojení silnic nižší třídy a tím částečné odvedení dopravy z centrálních částí většiny obcí v okolí záměru. Vlivy komunikace se projeví ve snížení imisní zátěže, intenzity dopravy a dopravní bezpečnosti u významného počtu obyvatel, zejména v částech obcí Kuřim, Lelekovice, Česká, Jinačovice, Popůvky a Brno. Potenciální mírně negativní vliv na ovzduší, hluk a tím i obyvatelstvo v místech přiblížení k obytné zástavbě (městské části Brno-Bystrc, Brno-Bosonohy a Brno-Kníničky a obce Jinačovice, Rozdrojovice a Troubsko), kde může dojít ke zhoršení imisní situace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Pozitivní vlivy převažují pouze za předpokladu realizace navržených opatření. U části koridoru existuje ve výhledovém stavu potenciální riziko překročení přísnějšího imisního limitu pro částice PM_{2,5} platného od roku 2020. Tomuto riziku je nutno zabránit příslušnými opatřeními.</p>
308S	I/73 Bořitov - Svitávka	<p>V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.</p>	R	+1(N), 0/ -1(P)	+1/+2(N), -1(P)	+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	<p>Potenciální mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírný až významný pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra města Boskovice. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.</p>
308S	I/73 Svitávka - Staré Město	<p>V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.</p>	R	0/+1(N), 0/-1(P)	+1(N), - 1(P)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	<p>Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na ovzduší a dopravní bezpečnost. Potenciální mírně pozitivní vliv na hluk. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory. Záměr odvede část silniční dopravy z centra obcí Chornice a Městečko Trnávka a z města Jevíčko. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.</p>

Klastr	Název akce	Opatření z hlediska vlivů na veřejné zdraví	Měřítko	Kvalita ovzduší	Hluková zátěž	Dopravní nehodovost	Socio-ekonomické faktory	Pohoda bydlení	Syntéza - vlivy na veřejné zdraví a obyvatelstvo	Komentář z hlediska vlivů na veřejné zdraví a obyvatelstvo
	Příprava akcí konvenční železnice									
102Z	Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) - Praha-Dejvice (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	+1(N)	0/+1(P)	+1	Záměr z části tvoří nová trať a z části respektuje stávající železniční trasu. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a částečného umístění dopravy do tunelu). Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně pozitivní bariérový efekt vlivem umístění tratě do tunelu.
4201Z	Elektrizace trati vč. PEÚ Brno - Zastávka u Brna, 2. etapa	-	R	0/+1(P)	0/+1(P)	0/+1(N)	0/+1(N)	0	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, akustickou situaci, socioekonomický efekt a dopravní nehodovost (podpora veřejné dopravy). Elektrifikace tratí sníží emise do ovzduší, drážní vozidla elektrické trakce mají též nižší hlukové emise oproti vozidlům trakce motorové. Podpora rozvoje kolejové veřejné dopravy má pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).
102Z	Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) - Praha-Letiště Václava Havla (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0/+1(N)	-1(P)	0/+1(N)	+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Potenciálně velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost. Záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů, jak veřejné autobusové, tak individuální automobilové dopravy, a tak přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Potenciální mírně negativní vliv na hluk - lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem zvýšení hlukové emise. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní riziko vzniku bariéry.
401Z	Dokončení I. žel. koridoru v trati úseku Lanžhot (ČR) - Kúty (SR)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
1701Z	Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) - Mstětice (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr částečně respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
801Z	Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
201Z	ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n Vlt.	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
501Z	Optimalizace trati Karlštejn (mimo) - Beroun (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
2601Z	Revitalizace Liberec - Česká Lípa (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr částečně respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha - Smíchov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
4804Z	Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. - Častolovice - Solnice, 3. část	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.

501Z	Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
501Z	Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Most	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
2901Z	Modernizace ŽST Jihlava město	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (modernizace stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
4301Z	Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území, a také vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
4804Z	Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
117000	Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Kolín	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
119000	Optimalizace traťového úseku Lovosice (mimo) - Prackovice nad Labem (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
201Z	Sanace železničního spodku Lovosice - Bohušovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (sanace tělesa železnice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
701Z	ETCS Mosty u Jablunkova - Dětmárovice	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
201Z	Optimalizace traťového úseku Prackovice nad Labem (mimo) - Ústí nad Labem (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
1601Z	Rekonstrukce trati v úseku Kyjice - Chomutov	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
304Z	Rekonstrukce žst. Vlkov u Tišnova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

1202Z	Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírné pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území, a také vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
304Z	Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova (mimo) - Křižanov (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
116000	Náhrada přejezdu P6501 v km 245,044 trati Přerov - Bohumín	-	IS	0	0	0/+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
101Z	Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
1702Z	Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
1702Z	Rekonstrukce ŽST Chrástava	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
801Z	Polom – Suchdol n. O., BC	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
301Z	Choceň – Uhersko, BC	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
4804Z	Elektrizace trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice	-	R	0/+1(P)	0/+1(P)	0/+1(N)	0/+1(N)	0	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, akustickou situaci, socioekonomický efekt a dopravní nehodovost (podpora veřejné dopravy). Elektrifikace trati sníží emise do ovzduší, drážní vozidla elektrické trakce mají též nižší hlukové emise oproti vozidlům trakce motorové. Podpora rozvoje kolejové veřejné dopravy má pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).
309Z	Rekonstrukce ŽST Brno - Královo Pole	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
5102Z	Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
501Z	Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Záměr z části tvoří nová trať a z části respektuje stávající železniční trasu. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území. Potenciální mírně negativní vliv na hlukovou zátěž v oblasti nové železniční trati. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně mírně negativní vliv na bariérový efekt.
2201Z	Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň Koterov (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.

501Z	Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírné pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území, a také vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
4102Z	Modernizace trati Kladno (včetně) - Kladno-Ostrovec (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy a rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírné pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší), dopravní nehodovost (nové podchody a nahrazení stávajících přejezdů podjezdy/nadjezdy) a vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
102Z	Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (modernizace stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
119000	Zajištění provozních parametrů trati Řetenice - Lovosice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (díleč reconstruction) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
102Z	Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) - Praha-Výstaviště (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírné pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost (nové podchody a nahrazení stávajících přejezdů podjezdy/nadjezdy) a vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
4102Z	Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) - Kladno (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr částečně respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy a rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírné pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší), dopravní nehodovost (nové podchody a nahrazení stávajících přejezdů podjezdy/nadjezdy) a vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
2803Z	Zlepšení provozních parametrů trati Jaroměř - Stará Paka	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírné pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírné pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce koleji ve vinohradských tunelech	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (díleč reconstruction) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce ŽST Prostějov hl. n.	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
119000	Modernizace ŽST Rakovník	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (modernizace stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Cheb	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce ŽST Batelov včetně DOZ výhybny Spělov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy Ostrava-Vítkovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
123000	Rozšíření CDP Přerov - nová budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
701Z	Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) - zastávka Havířov střed (mimo)	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (díleč reconstruction) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce ŽST Malá Skála	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

117000	Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Lovosice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce ŽST Pečky	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
1401Z	Modernizace trati Nemanice I - Ševětín	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr z části tvoří nová trať a z části respektuje stávající železniční trasu. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území. Potenciální mírně negativní vliv na hlukovou zátěž v oblasti nové železniční trati. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně mírně negativní vliv na bariérový efekt.
501Z	Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
3002Z	Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 1. etapa žst. Hradec Králové	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
202Z	Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
113000	Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Komplexní rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly ŽST Praha hl.n.	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce v rámci ŽST) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Teplice v Čechách	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
101Z	Zdvoukolejnění trati Branický most - Praha-Krč - Spořilov	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzity dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
4203Z	Boskovická spojka	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr z části tvoří nová trať a z části respektuje stávající železniční trasu. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území. Potenciální mírně negativní vliv na hlukovou zátěž v oblasti nové železniční trati. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně mírně negativní vliv na bariérový efekt.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Prunéřov (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
2401Z	Elektrizace úseku Březno u Chomutova – Chomutov	-	R	0/+1(P)	0/+1(P)	0/+1(N)	0/+1(N)	0	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, akustickou situaci, socioekonomický efekt a dopravní nehodovost (podpora veřejné dopravy). Elektrifikace tratí sníží emise do ovzduší, drážní vozidla elektrické trakce mají též nižší hlukové emise oproti vozidlům trakce motorové. Podpora rozvoje kolejové veřejné dopravy má pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).
120000	ETCS Brno Horní Heršpice - Zastávka u Brna	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.

119000	Zvýšení přechodnosti v traťovém úseku Počeradý - Obrnice (mimo)	-	IS	0	0	0/+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce ŽST Nový Bor	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
101Z	Rozšíření odstavných kapacit ŽUP - lokalita Malletova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce v rámci ŽUP) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
1501Z	ETCS České Velenice - České Budějovice - Horní Dvořiště	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce mostní estakády v km 0,439 trati Ústí n.L. hl.n. - Ústí n.L. západ	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
1701Z	ETCS Milovice - Praha hl. n. (mimo)	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
2501Z	Peronizace ŽST Ústí nad Labem-západ	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce v rámci ŽST) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
120000	ETCS+DOZ Pardubice - Hradec Králové	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
121000	Změna trakční soustavy v ŽST Beroun změna názvu stavby na Změna trakční soustavy v úseku Praha Radotín (mimo) - Králův Dvůr (mimo)	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (dílejší úpravy napájecí soustavy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	České Velenice, nádražní budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce nádražní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Kralupy nad Vltavou, nádražní budova - (výskrtuto ze strany SŽ-Praha - panem-Bazgierem)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
117000	Multifunkční hala diagnostických vozidel CTD Pardubice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Příbrav - Pohled	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
113000	Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
301Z	Modernizace železničního uzlu Česká Třebová	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
119000	Modernizace ŽST Františkovy Lázně	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (modernizace stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce žst. Turnov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) - Kyjov (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikaci trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území, a také vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.

113000	Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírné pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území, a také vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce ŽST Rybník	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
706Z	Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
119000	Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírné pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území, a také vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
1401Z	ŽST České Budějovice podchod	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
802Z	Modernizace trati Brno-Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce v rámci ŽST) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce ŽST Milevsko	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
202Z	Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
701Z	Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) - Albrechtice u Českého Těšína (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
802Z	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.

113000	Rekonstrukce traťového úseku Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce chalupeckého zhlaví v ŽST. Bohumín Vrbice a traťové koleje Bohumín Vrbice - Chalupki	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce v rámci ŽST) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
501Z	Uzel Plzeň, 4. stavba - seřaďovací nádraží Doubravka	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (seřaďovací nádraží) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Administrativní budova Správy železnic EDEN	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Sanace tělesa železničního spodku Hájek - Dalovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (sanace tělesa železnice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce zárubní zdi v km 270,375 - 270,751 v trati Česká Třebová - Praha	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobné opravy na trati) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce Ještědského tunelu v trati Česká Lípa - Liberec	-	IS	0	0	0	0/+1(N)	0	0/+1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt vlivem podpory rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).
301Z	Výstavba uzlové trakční napájecí stanice Brno-Černovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (dílní úpravy napájecí soustavy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
120000	Výstavba GSM-R na tratích Správy železnic	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
801Z	Zvýšení dostupnosti výkonu TNS Nedakonice v systému AC 25 kV	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (dílní úpravy napájecí soustavy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
119000	Přeložka železniční trati v úseku Stochov - Nové Strašecí	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
123000	Rekonstrukce a úprava přenosové sítě Správy železnic	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (zařízení pro přenos a správu dat) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
1601Z	Výstavba TT Třebušice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (dílní úpravy napájecí soustavy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
121000	Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k charakteru projektu (dílní úpravy napájecí soustavy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Praha - Radotín	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl. n.	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Nymburk hl.n.	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Čáslav	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Tábor	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Aš	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bečov nad Teplou	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Benešov nad Ploučnicí	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bílina	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Františkovy Lázně	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Chodov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Krásná Lípa	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Roudnice nad Labem	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Lovosice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy na ostrovním nástupišti v žst. Liberec	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Chlumeck nad Cidlinou	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Nýřany	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Turnov, 3. etapa	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Plzeň-Jižní Předměstí	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
	Instalace modulárního systému v ŽST Řetenice	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Instalace modulárního systému v ŽST Hraňčovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (dílčí úpravy napájecí soustavy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Nepomuk	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Jindřichův Hradec	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Dolní Bousov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Benešov u Prahy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Nové Strašecí, nádražní budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce nádražní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Hluboká nad Vltavou, nádražní budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce nádražní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
101Z	Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
801Z	Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	+1(N)	0/-1(P), +1(N)	+1(N)	+1(N)	0	+1/+2	Z hlediska hlukové zátěže potenciální lokální negativní vlivy na úrovni velmi mírných vlivů oproti potenciálním mírným pozitivním vlivům, kdy část dopravy bude přesunuta na železnici. Tím dojde k celkovému poklesu hluku z dopravy na silnicích, snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti v území - potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).
117000	Hněvice, nádražní budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce nádražní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Vojtanov, nádražní budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce nádražní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Krupá, nádražní budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce nádražní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

101Z	Dopravní komplex Smíchov sever	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	+1(N)	0/-1(P), +1(N)	+1(N)	+1(N)	0	+1/+2	Z hlediska hlukové zátěže potenciální lokální negativní vlivy na úrovni velmi mírných vlivů oproti potenciálním mírným pozitivním vlivům, kdy část dopravy bude přesunuta na železnici. Tím dojde k celkovému poklesu hluku z dopravy na silnicích, snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti v území - potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).
102Z	Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo)	-	L	0/+1(N)	+1(P)	0/+1(N)	+1(N)	+1(P)	+1/+2	Záměr z části tvoří nová trať, jejíž vedení je umístěno do tunelu. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území. Potenciální mírně pozitivní vliv na akustickou situaci a bariérový efekt, a to vzhledem k umístění trati do tunelu. Potenciální mírně pozitivní socioekonomický efekt vlivem podpory rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).
101Z	Dopravní komplex Smíchov jih	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	+1(N)	0/-1(P), +1(N)	+1(N)	+1(N)	0	+1/+2	Z hlediska hlukové zátěže potenciální lokální negativní vlivy na úrovni velmi mírných vlivů oproti potenciálním mírným pozitivním vlivům, kdy část dopravy bude přesunuta na železnici. Tím dojde k celkovému poklesu hluku z dopravy na silnicích, snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti v území - potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).
102Z	Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) - Praha-Ruzyně (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší - elektrifikace sníží emise do ovzduší. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na nehodovost vlivem zrušení úrovnových křižení s pozemními komunikacemi. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
102Z	Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla	-	IS	0/+1(N)	0	0/+1(N)	+1(N)	0	+1	Potenciálně velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost. Záměr představuje významnou železniční stanici, která je součástí tratě s potenciálem převzít větší část výkonů, jak veřejné autobusové, tak individuální automobilové dopravy, a tak přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomický efekt (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).
102Z	Zaokruhování železničního spojení letiště Václava Havla do trati Praha – Letiště VH – Kladno	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0/+1(N)	-1(P)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Potenciálně velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost. Záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů, jak veřejné autobusové, tak individuální automobilové dopravy, a tak přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Potenciální mírně negativní vliv na hluk - lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem zvýšení hlukové emise. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně mírně negativní vliv na bariérový efekt.
101Z	Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) - Vyšehrad (vč.)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a částečného umístění dopravy do tunelu). Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně mírně negativní vliv na bariérový efekt.
101Z	Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce v rámci ŽST) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
101Z	Modernizace ŽST Praha-Krč	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (modernizace stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
101Z	Zdvoukolejnění trati odb. Spořilov - Praha-Zahradní Město	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Protihluková opatření v prostoru Balabenka, včetně rekonstrukce mostních objektů, 1. část Změna názvu: Rekonstrukce úseku odbočka Rokytka – Praha-Holešovice (mimo)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
113000	Rekonstrukce mostu v km 3,346 trati Praha Libeň - Praha Holešovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

101Z	Zdvoukolejnění trati Hrdlořezy - Praha-Malešice - Praha-Hostivař	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
117000	Přemístění haly pro OTV a zřízení integrovaného pracoviště OTV a ST v rámci OŘ Praha	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
101Z	Modernizace trati v úseku výhybna Skály - Praha-Čakovice (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce ŽST Praha-Čakovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
101Z	Rozšíření odstavných kapacit ŽUP - lokalita Malletova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce v rámci ŽUP) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
101Z	Rozšíření odstavných kapacit ŽUP - lokalita Strašnice/Trnkov/Slatiny	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce v rámci ŽUP) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Doplnění cvičných sálů pro CDP	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Areál HZS Praha	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (areál HZS) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
116000	Náhrada přejezdu P5674 na trati Benešov u Prahy - Praha hl. n.	-	IS	0	0	0/+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
117000	Modernizace zkušebny vn/vvn Plzeň-Kotěrov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Přemístění haly pro OTV a zřízení integrovaného provozního pracoviště OŘ Plzeň	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Areál HZS Plzeň	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (areál HZS) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
1001Z	GSM-R + ETCS Hranice na Moravě - Horní Lideč - Střelná	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
101Z	ETCS Praha-Uhřetěves - Praha hl. n. (mimo)	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
304Z	ETCS+DOZ Brno - Havlíčkův Brod - Kolín	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
2601Z	ETCS na trati Liberec (mimo) - Česká Lípa (mimo)	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
202Z	Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr z části tvoří nová trať (železniční spojka) a z části respektuje stávající železniční trasu. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
202Z	Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) - Lysá nad Labem (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
202Z	Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Mělník (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.

202Z	Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
202Z	Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem - Střekov (mimo)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
202Z	Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
202Z	Rekonstrukce trati vč. protihlukových opatření v části úseku Litoměřice město - Velké Žernoseky	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
302Z	Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
302Z	Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce TNS Dobšice nad Cidlinou	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (dílní úpravy napájecí soustavy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce TNS Káranice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (dílní úpravy napájecí soustavy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
502Z	Novostavba trati Praha-Smíchov - Beroun	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P)	0/+1(N)	+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Potenciálně velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost. Záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů, jak veřejné autobusové, tak individuální automobilové dopravy, a tak přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Potenciální mírně negativní vliv na hluk - lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem zvýšení hlukové emise. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
501Z	Zvýšení rychlosti v úseku Ejpvovice (mimo) - Plzeň (mimo)	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k charakteru projektu (dílní rekonstrukce) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
501Z	Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	+1(N)	-1(P)	+1, -1	Záměr z části tvoří nová elektrifikovaná trať. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
504S	Modernizace tratě Nemanice - Protivín (včetně) - Písek město (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy a rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikační trati se sníží emise do ovzduší), dopravní nehodovost (nové podchody) a vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
504S	Modernizace tratě Protivín (mimo) - Horažďovice předm. (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.

504S	Modernizace trať Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň Koterov (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce ŽST Chabařovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce mostu v km 18,582 trati Ústí nad Labem - Most	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce ŽST Most	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Most (mimo) – Kyjice (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce mostu v km 32,588 trati Ústí nad Labem – Most	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce ŽST Chomutov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Pruněřov (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Kadaň-Pruněřov (mimo) – Perštejn (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Perštejn (včetně) – Stráž nad Ohří (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Stráž nad Ohří (mimo) – Ostrov nad Ohří (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Ostrov nad Ohří (včetně) – Háječek (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Háječek (mimo) – Karlovy Vary (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.

113000	Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce nelahozveveských tunelů	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0	-1/0(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	-1/0, +1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
201Z	Modernizace žst. Kralupy nad Vltavou	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (modernizace stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce žst. Čáslav	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (mimo) – Kutná Hora (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
304Z	Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (modernizace stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce TNS a technologických zařízení v ŽST Roztoky u Prahy	-	-	-	-	-	-	-	-	-
117000	Areál HZS Nymburk	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (areál HZS) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Středisko pro kalibraci	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
116000	Náhrada přejezdu P2405 v km 455,046 trati Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.	-	IS	0	0	0/+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
119000	Přeložka železniční trati v úseku Stochov - Nové Strašecí	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
1701Z	Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0/+1(N)	-1(P)	0/+1(N)	+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Potenciálně velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost. Záměr představuje železniční spojku, která má potenciál převzít část výkonů, jak veřejné autobusové, tak individuální automobilové dopravy, a tak přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Potenciální mírně negativní vliv na hluk - lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem zvýšení hlukové emise. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.

1701Z	Rekonstrukce traťového úseku Mladá Boleslav město (včetně) - Mladá Boleslav hl. n. (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
1701Z	Všejsanská spojka	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P)	0/+1(N)	+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Potenciálně velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost. Záměr představuje železniční spojku, která má potenciál převzít část výkonů, jak veřejné autobusové, tak individuální automobilové dopravy, a tak přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Potenciální mírně negativní vliv na hluk - lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem zvýšení hlukové emise. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
1701Z	Modernizace a elektrizace trati Nymburk - Nepřevázka	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území, a také vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
113000	Rekonstrukce mostu km 287,291 trati Retz (ÖBB) – Kutná Hora	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Prodloužení podchodu v ŽST Hořovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce v rámci ŽST) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
105000	Modernizace seřaďovacího nádraží Nymburk	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (seřaďovací nádraží) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
119000	Modernizace a elektrizace traťového úseku Kutná Hora hl. n. - Kutná Hora město	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území, a také vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
113000	Rekonstrukce ŽST Loukov u Mnichova Hradiště	-	-	-	-	-	-	-	-	-
113000	Zvýšení stability skalních masivů na trati Beroun – Rakovník	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobné opravy na trati) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce mostu v km 5,703 trati Čelákovice - Neratovice (Brandýs silnice D10)	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce mostu v km 48,289 trati Podlešín-Slaný (Viadukt Podlešín)	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Zvýšení stability skalních masivů na tratích Chotětov - Mladá Boleslav a Mladá Boleslav město	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobné opravy na trati) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Výstavba mechanizačního střediska Beroun	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
119000	Přeložka trati Kralupy nad Vltavou předměstí - Velvary v km 4,000 - 5,500	-	R	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce mostu v km 348,054 trati Lysá nad Labem – Všetaty	-	-	-	-	-	-	-	-	-
117000	Výstavba haly pro OTV v ŽST Kladno	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kačice - Kadaň	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

113000	Rekonstrukce mostu v km 101,816 trati Praha-Bubny - Chomutov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí nad Labem - Střekov - Ústí nad Labem západ	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce mostů v km 5,104 - 5,457 na trati Libochovice - Vraňany	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostů) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce mostů v km 518,498 a 518,962 TÚ Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostů) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
119000	Revitalizace trati Osek město – Dubí – Moldava v Krušných horách	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Sanace tělesa železničního spodku na trati Varnsdorf – Seifhennersdorf (DB) v km 12,288 – 12,7	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (sanace tělesa železnice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Sanace tělesa železničního spodku na trati Děčín - Jedlová v km 25,880 – 25,980	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (sanace tělesa železnice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Areál HZS Ústí nad Labem	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (areál HZS) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce nástupiště ŽST Semily	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce v rámci ŽST) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Přestavba propustky v km 159,434 trati Stará Paka - Liberec na podchod	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobné opravy na trati) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce Dolnolučanského tunelu v trati Liberec - Harrachov	-	L	0	0	0	0/+1(N)	0	0/+1	Záměr zahrnuje rekonstrukci stávajícího tunelu na železniční trase. Potenciální velmi mírně pozitivní socioekonomický efekt vlivem podpory rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).
113000	Zvýšení stability skalních masivů na trati Železný Brod – Tanvald	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobné opravy na trati) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce mostu v km 8,988 trati Martinice v Krkonoších - Rokytnice nad Jizerou	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce ŽST Železný Brod	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce žst. Nová Paka pro DOZ	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Areál HZS Cheb	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (areál HZS) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce mostu v km 14,654 trati Krásný Jez - Nové Sedlo u Lokte	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
119000	Revitalizace trati Plzeň (mimo) – Dobřany (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
119000	Revitalizace trati Dobřany (mimo) – Přeštice (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.

119000	Revitalizace trati Přeštice (mimo) – Klatovy (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
119000	Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území, a také vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
119000	Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
116000	Náhrada přejezdu P284 v km 71,756 trati Praha Smíchov - Plzeň hl.n.	-	IS	0	0	0/+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce mostů v km 35,826 a 37,480 trati Plzeň - Žatec	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostů) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostů) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce trakčního vedení trati Tábor - Bechyně	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (dílní úpravy napájecí soustavy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce mostu km 1,279 trati Tábor – Bechyně	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor - Písek	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce spádovištního zařízení v ŽST České Budějovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
123000	Realizace systému Jednotného záznamového prostředí ŽDC	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (zařízení pro přenos a správu dat) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
123000	Segmentace provozu v technologické datové síti	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (zařízení pro přenos a správu dat) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
123000	Zařízení pro monitoring sběračů elektrických hnacích vozidel	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (zařízení pro přenos a správu dat) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
123000	Dispečerské pracoviště infrastruktury OŘ HK	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
123000	Management událostí stavu sítě	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (zařízení pro přenos a správu dat) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
801Z	Lipník n. B. – Drahotuše, BC	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
105000	Modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavědla č. 2 ŽST Brno-Maloměřice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
309Z	Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (modernizace stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

309Z	Modernizace traťového úseku Brno-Židenice (mimo) - odbočka Brno-Černovice	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
309Z	Železniční uzel Brno	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	+1(N)	0/-1(P), +1(N)	+1(N)	+1(N)	0	+1/+2	Z hlediska hlukové zátěže potenciální lokální negativní vlivy na úrovni velmi mírných vlivů oproti potenciálním mírným pozitivním vlivům, kdy část dopravy bude přesunuta na železnici. Tím dojde k celkovému poklesu hluku z dopravy na silnicích, snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti v území - potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a nehodovost. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).
802Z	Modernizace trati Brno-Přerov, 1. stavba Brno - Blažovice	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr částečně respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
802Z	Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr částečně respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
802Z	Modernizace trati Brno-Přerov, 3. stavba Vyškov - Nezamyslice	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P)	0/+1(N)	+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr z části tvoří nová trať a z části respektuje stávající železniční trasu. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území. Potenciální mírně negativní vliv na hlukovou zátěž v oblasti nové železniční trati. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
304Z	Rekonstrukce traťového úseku Kuřim (mimo) – Tišnov (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
304Z	Rekonstrukce ŽST Tišnov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
304Z	Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
304Z	Modernizace traťového úseku Světlá nad Sázavou (mimo) - Leština u Světlé (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
304Z	Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
304Z	Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) - Příbyslav (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.

304Z	Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) - Havlíčkův Brod (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území, a také vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
113000	Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území, a také vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
801Z	Modernizace železničního uzlu Ostrava	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	L	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
801Z	Výstavba zastávky Ostrava-Zábřeh	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (výstavba zastávky) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
4301Z	Revitalizace a elektrizace traťových úseků Frýdek Místek (mimo) - Frenštát pod Radhoštěm město/Ostravice	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území, a také vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
117000	Výstavba mechanizačního střediska Český Těšín	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Výstavba haly pro měřicí vozy pevných trakčních zařízení - Bohumín	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
116000	Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou	-	IS	0	0	0/+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
117000	Rekonstrukce areálu TO Opava	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
116000	Rekonstrukce přejezdu P4410 v km 1,458 trati Třemešná ve Slezsku (mimo) - Osoblaha (včetně)	-	IS	0	0	0/+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce žst. Dobrá u Frýdku Místku	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
701Z	Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
117000	Rekonstrukce 1. nástupiště v žst. Třinec vč. dokončení výpravní budovy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
3401Z	GSM-R Uničov - Šumperk	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.

116000	Náhrada přejezdu P6532 v km 204,392 trati Přerov - Olomouc	-	IS	0	0	0/+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
117000	Výstavba areálu HZS Přerov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (areál HZS) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce ŽST Prostějov místní nádraží	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
1101Z	Modernizace trati Prostějov – Nezamyslice	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
1101Z	Modernizace trati Olomouc – Prostějov	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
1001Z	Milotice nad Bečvou - Hranice na Moravě (mimo), přeložka trati	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P)	0/+1(N)	+1(N)	0/-1(P)	+1, -1	Záměr z části tvoří nová trať a z části respektuje stávající železniční trasu. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území. Potenciální mírně negativní vliv na hlukovou zátěž v oblasti nové železniční trati. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
801Z	Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice, 2. stavba	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce v rámci ŽST) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
121000	Konverze na 25kV, 50Hz v úseku Říkovice - Hranice na Moravě (mimo)	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (dílní úpravy napájecí soustavy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce nástupiště v žst. Uherské Hradiště	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce v rámci ŽST) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
116000	Náhrada přejezdů P8166 v km 150,962, P8167 v km 151,352 a P8168 v km 151,931 trati Břeclav - Přerov	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
1201Z	Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) - Hulín	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	-1, +1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území, a také vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
120000	Zavedení zjednodušeného zabezpečení trati Vsetín - Velké Karlovice vč. rekonstrukce žst. Hovězí (vč. ETCS)	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
1001Z	Revitalizace traťového úseku Vsetín (mimo) - Valašské Meziříčí (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	-1, +1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
122000	Elektrizace trati Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou	-	R	0/+1(P)	0/+1(P)	0/+1(N)	0/+1(N)	0	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, akustickou situaci, socioekonomický efekt a dopravní nehodovost (podpora veřejné dopravy). Elektrifikace trati sníží emise do ovzduší, drážní vozidla elektrické trakce mají též nižší hlukové emise oproti vozidlům trakce motorové. Podpora rozvoje kolejové veřejné dopravy má pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).

122000	Elektrizace trati Kunovice (mimo) – Luhačovice	-	R	0/+1(P)	0/+1(P)	0/+1(N)	0/+1(N)	0	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, akustickou situaci, socioekonomický efekt a dopravní nehodovost (podpora veřejné dopravy). Elektrifikace trati sníží emise do ovzduší, drážní vozidla elektrické trakce mají též nižší hlukové emise oproti vozidlům trakce motorové. Podpora rozvoje kolejové veřejné dopravy má pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).
122000	Elektrizace trati Újezdec u Luhačovic (mimo) – Bojkovice město	-	R	0/+1(P)	0/+1(P)	0/+1(N)	0/+1(N)	0	+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, akustickou situaci, socioekonomický efekt a dopravní nehodovost (podpora veřejné dopravy). Elektrifikace trati sníží emise do ovzduší, drážní vozidla elektrické trakce mají též nižší hlukové emise oproti vozidlům trakce motorové. Podpora rozvoje kolejové veřejné dopravy má pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).
113000	Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (sanace tělesa železnice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
116000	Náhrada přejezdu P8155 v km 111,535 trati Břeclav - Přerov	-	IS	0	0	0/+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
301Z	DOZ Brno - Skalice nad Svitavou (včetně)	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
401Z	Úpravy železniční infrastruktury pro zavedení rychlosti 200 km/h v úseku Šakvice - Břeclav	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	-1, +1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce silničního mostu v km 143,143 v ŽST Brno hl.n.	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce mostu v km 138,187 TÚ 1201 na trati Znojmo - Okříšky	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
121000	Zvýšení trakčního výkonu TNS Břeclav	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (díleč úpravy napájecí soustavy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
116000	Zrušení přejezdu P6801 v km 179,826 trati Brno – Č.Třebová a výstavba podchodu v zast. Blansko	-	IS	0	0	0/+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
301Z	DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) - Česká Třebová	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
301Z	Rekonstrukce žst. Opatov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
301Z	Modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí - Choceň	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P)	0/+1(N)	+1(N)	0/-1(P)	-1, +1	Záměr z části tvoří nová trať a z části respektuje stávající železniční trasu. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území. Potenciální mírně negativní vliv na hlukovou zátěž v oblasti nové železniční trati. Potenciální mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
117000	Rekonstrukce areálu HZS Česká Třebová	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (areál HZS) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou - Svitavy 224,600 - 225,000	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (sanace tělesa železnice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
116000	Náhrada přejezdu P4897 v km 286,369 trati Česká Třebová - Praha	-	IS	0	0	0/+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce mostu v km 42,794 trati Havlíčkův Brod - Pardubice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce zárubní zdi v km 270,375 - 270,751 v trati Česká Třebová - Praha	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobné opravy na trati) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Výstavba mechanizačního střediska Pardubice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

301Z	Rekonstrukce železniční trati Uhersko - Pardubice pro zavedení rychlosti 200 km/h	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	-1, +1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
116000	Náhrada přejezdů P4893, P4894, P4895, P4898 a P4899 na trati Česká Třebová - Praha	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
3002Z	Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 2. etapa Opatovice nad Labem - Hradec Králové (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	-1, +1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
302Z	Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	-1, +1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
302Z	Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	-1, +1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Sanace svahu tělesa náspu v km 92,100 trati Chlumec nad Cidlinou - Trutnov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (sanace tělesa železnice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
119000	Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou - Trutnov	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	-1, +1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
117000	Výstavba elektroděsíčky OR HK	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
120000	Rekonstrukce žst. Malé Svatoňovice pro DOZ	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
120000	Rekonstrukce žst. Česká Skalice pro DOZ	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
119000	Zřízení výhybny Česká Metuje	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
4201Z	Elektrizace trati vč. PEÚ Zastávka u Brna- Třebíč	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0/+1(N)	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	-1, +1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření a elektrifikace trati). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší (elektrifikací trati se sníží emise do ovzduší) a dopravní nehodovost - záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území, a také vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt.
5101Z	Revitalizace trati vč. PEÚ Třebíč - Jihlava	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	-1, +1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
113000	Rekonstrukce žst. Golčův Jeníkov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Výstavba mechanizačního střediska Havlíčkův Brod	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
113000	Rekonstrukce ŽST Ostrov nad Oslavou	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce stanice) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

304Z	Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) - Havlíčkův Brod (mimo)	Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.	R	0	-1(P), +1(N)	0/+1(N)	0/+1(N)	0/-1(P)	-1, +1	Záměr respektuje stávající železniční trasu. Z hlediska hlukové zátěže ambivalentní vliv podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření). Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na socioekonomické faktory - podpora rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciálně velmi mírně negativní vliv na bariérový efekt. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
124000	Úprava infrastruktury 1. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Břeclav - Kolín	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
124000	Úprava infrastruktury 2. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Břeclav – Petrovice u Karviné	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
124000	Úprava infrastruktury 3. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Česká Třebová – Přerov	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
301Z	ETCS Modřice - Adamov	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
701Z	ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
3401Z	ETCS Uničov - Šumperk - Zábřeh n. M.	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
1101Z	GSM-R Nezamyslice – Prostějov hl. n. – Olomouc hl.n.	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
120000	GSM-R Prostějov hl.n. – Kostelec na Hané – Senice na Hané – Olomouc hl.n.	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
802Z	ETCS+DOZ+GSM-R Brno - Blažovice	-	IS	0	0	+1(P)	0	0	0/+1	Potenciální mírně pozitivní vliv na dopravní nehodovost.
117000	Jihlava ON - rekonstrukce	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce ON) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Hrušovany u Brna ON - rekonstrukce	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce ON) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Světlá nad Sázavou ON - rekonstrukce	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce ON) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Velké Meziříčí	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Mikulov na Moravě ON - rekonstrukce výpravní budovy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Sokolnice Telnice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Hodonín	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Znojmo ON - rekonstrukce	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce ON) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Zaječí ON – rekonstrukce	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce ON) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Horní Cerekev, nádražní budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce nádražní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Moravský Písek, nádražní budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce nádražní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Valšov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Karviná ON - rekonstrukce části výpravní budovy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Lískovec u Frýdku - ON - rekonstrukce výpravní budovy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Paskov ON – novostavba výpravní budovy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (výstavba výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Kopřivnice ON - rekonstrukce výpravní budovy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

117000	Petrovice u Karviné ON - optimalizace a rekonstrukce výpravní budovy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Kravaře ON - rekonstrukce výpravní budovy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy Jindřichov ve Slezsku	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Příbor, nádražní budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce nádražní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Město Albrechtice, nádražní budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce nádražní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Přerov - 2. část	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Hulín, nádražní budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce nádražní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Újezdec u Luhačovic ON - rekonstrukce	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce ON) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Třemešná ve Slezsku, nádražní budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce nádražní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce ON Přelouč	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce ON) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Jaroměř	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Letohrad	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy Brandýs nad Orlicí	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy Stará Paka	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy Svitavy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy žst. Chrast u Chrudimi	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Martinice v Krkonoších, nádražní budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce nádražní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Rekonstrukce výpravní budovy Hlinsko v Čechách	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce výpravní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
117000	Ostroměř, nádražní budova	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce nádražní budovy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
	Příprava akcí rychlých spojení									
305Z	RS 1 VRT Praha-Běchovice - Poříčany	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukcí hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.
	RS 1 (M2) Brno - Přerov	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukcí hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.

306Z	RS 1 VRT Poříčany - Světlá nad Sázavou	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.
306Z	RS 1 VRT Světlá nad Sázavou - Velká Bíteš	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.
306Z	RS 1 VRT Velká Bíteš - Brno	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.
402Z	RS 2 VRT Brno (Modřice) - Šakvice	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.
803Z	RS 1 VRT Prosenice - Hranice na Moravě (včetně)	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.
803Z	RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) - Ostrava-Svinov	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.
804Z	RS 1 VRT Ostrava-Svinov - St. hranice	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.

502Z	RS 3 Praha - Beroun	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.
	Praha - Bystřice u B.	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	0/+1(N)	-1/-2(P)	0/+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.
205Z	RS 4 úsek Ústí nad Labem - státní hranice CZ/SRN	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.
203Z	RS 4 VRT Praha-Balabenka - sjezd Lovosice	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.
206Z	RS 4 Lovosice – Ústí nad Labem	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.
101Z	RS 1 VRT Praha-Zahradní město - Praha-Běchovice	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	L	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.
902Z	RS 5 Poříčany – Hradec Králové	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významně riziko vzniku nové bariéry v území.

902Z	RS 5 Hradec Králové - st. hranice	Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.	R	+1(N)	-1/-2(P)	+1(N)	+2(N)	-1/-2(P)	-1, +2	Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírné až významné riziko vzniku nové bariéry v území.
------	-----------------------------------	--	---	-------	----------	-------	-------	----------	--------	--

Klastr	Tok	Název akce	Opatření z hlediska vlivů na veřejné zdraví	Měřítko	Kvalita ovzduší	Hluková zátěž	Dopravní nehodovost	Socio-ekonomické faktory	Pohoda bydlení	Syntéza - vlivy na veřejné zdraví a obyvatelstvo	Komentář z hlediska vlivů na veřejné zdraví a obyvatelstvo
208V	Labe	Zlepšení plavebních podmínek na Labi Ústí n.L.- st.hr. pl. stupeň Děčín	Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.	R	0	-1(P)	0	0/+1(N)	0	0/-1	Dílčí záměr Plavební stupeň Děčín byl na základě dohody s Ministerstvem dopravy z této koncepce zcela vyloučen. Záměr směřuje k podpoře lodní dopravy, která má potenciál nahradit část dopravy silniční a odlehčit tak dopravní zatížení na silnicích (pozitivní vliv na plynulost dopravy, redukce hluku, znečištění ovzduší a nehodovosti), avšak na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů. V rámci hodnocení bylo přihlédnuto k nižšímu významu lodní dopravy z hlediska objemů přepravy, a to ve srovnání s ostatními druhy dopravy (železniční, silniční). V návaznosti na toto porovnání bylo hodnocení vlivů lodní dopravy oproti ostatní dopravě zmírněno. Co se týče lokálních vlivů na ovzduší, velmi mírně negativní vlivy způsobené navýšením počtu průplavů lodí působí proti velmi mírně pozitivnímu vlivu v důsledku zkrácení doby proplutí komorou, vliv je s ohledem na škálu hodnocení ostatních dopravních projektů hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální mírně negativní vliv na hlukovou situaci v území vlivem nárůstu intenzit lodní dopravy v blízkosti obytné zástavby. Potenciálně velmi mírně pozitivní socioekonomický vliv.
208V	Labe	Modernizace plavební komory Brandýs nad Labem	-	-	0	0	0	0	0	0	Projekt již byl realizován.
208V	Labe	VD Velký Osek, modernizace plavební komory	-	-	0	0	0	0	0	0	Projekt již byl realizován.
208V	Labe	Stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice	-	L	+1(N)	+1(N)	0	+1(N)	0	+1	Potenciálně mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci v území. Projekt přispěje k rozvoji infrastruktury pro nákladní lodní dopravu, která nahradí část nákladní dopravy realizované po silnicích, čímž dojde k částečnému snížení dopravní zátěže a tím i zlepšení kvality ovzduší a poklesu akustické zátěže. Potenciální mírně pozitivní vliv na socio-ekonomické faktory.
208V	Labe	Stupeň Přelouč II	-	L	0	0	0	0/+1(N)	0	0/+1	V blízkosti projektu se nenachází obytná zástavba. Potenciálně velmi mírně pozitivní socioekonomický vliv.
102000	Labe	Silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi	-	-	0	0	0	0	0	0	Projekt již byl realizován.
208V	Labe	Modernizace plavebního stupně Srnojedy	Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.	-	0	0/-1(P)	0	0/+1(N)	0	0	Záměr směřuje k podpoře lodní dopravy, která má potenciál nahradit část dopravy silniční, čímž odlehčí dopravní zatížení na silnicích (pozitivní vliv na plynulost dopravy, redukce hluku, znečištění ovzduší a nehodovosti), avšak na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů. V rámci hodnocení bylo přihlédnuto k nižšímu významu lodní dopravy z hlediska objemů přepravy, a to ve srovnání s ostatními druhy dopravy (železniční, silniční). V návaznosti na toto porovnání bylo hodnocení vlivů lodní dopravy oproti ostatní dopravě zmírněno. Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší je projekt hodnocen ambivalentně (0/-1, 0/+1), a to vzhledem k velmi mírně negativnímu vlivu způsobenému nárůstem intenzity lodní dopravy, a naopak mírně pozitivnímu vlivu způsobenému zlepšením plavebních podmínek (a přesunem části silniční dopravy na vodu). Tento ambivalentní vliv na kvalitu ovzduší je s ohledem na škálu hodnocení ostatních dopravních projektů strategie hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně negativní vliv na hlukovou situaci v území vlivem nárůstu intenzit lodní dopravy v blízkosti obytné zástavby. Potenciálně velmi mírně pozitivní socioekonomický vliv.
106000	Labe	Veřejný přístav Pardubice	Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.	-	0	0/-1(P)	0	0/+1(N)	0	0	Záměr směřuje k podpoře lodní dopravy, která má potenciál nahradit část dopravy silniční, čímž odlehčí dopravní zatížení na silnicích (pozitivní vliv na plynulost dopravy, redukce hluku, znečištění ovzduší a nehodovosti), avšak na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů. V rámci hodnocení bylo přihlédnuto k nižšímu významu lodní dopravy z hlediska objemů přepravy, a to ve srovnání s ostatními druhy dopravy (železniční, silniční). V návaznosti na toto porovnání bylo hodnocení vlivů lodní dopravy oproti ostatní dopravě zmírněno. Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší je projekt hodnocen ambivalentně (0/-1, 0/+1), a to vzhledem k velmi mírně negativnímu vlivu způsobenému nárůstem intenzity lodní dopravy, a naopak mírně pozitivnímu vlivu způsobenému zlepšením plavebních podmínek (a přesunem části silniční dopravy na vodu). Tento ambivalentní vliv na kvalitu ovzduší je s ohledem na škálu hodnocení ostatních dopravních projektů strategie hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně negativní vliv na hlukovou situaci v území vlivem nárůstu intenzit lodní dopravy v blízkosti obytné zástavby. Potenciálně velmi mírně pozitivní socioekonomický vliv.
208V	Labe	Úprava plavebního značení el. vedení na Labi	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (úprava plavebního značení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
108000	Labe	Sjezdy do vody na Labi	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (sjezdy do vody) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Labe	Modernizace plavebního značení na plavebních komorách dolního Labe	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (modernizace plavebního značení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Labe	Modernizace ochranných stání Lovosice a Hřensko	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (ochranná stání) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Labe	Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblastí rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Přístaviště Hřensko	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblastí rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Přístaviště Děčín - Smetanovo nábřeží	-	-	0	0	0	0	0	0	Projekt již byl realizován.

208V	Labe	Stání plavidel Děčín	Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.	-	0	0/-1(P)	0	0/+1(N)	0	0	Záměr směřuje k podpoře lodní dopravy, která má potenciál nahradit část dopravy silniční, čímž odlehčí dopravní zatížení na silnicích (pozitivní vliv na plynulost dopravy, redukce hluku, znečištění ovzduší a nehodovosti), avšak na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů. V rámci hodnocení bylo přihlédnuto k nižšímu významu lodní dopravy z hlediska objemů přepravy, a to ve srovnání s ostatními druhy dopravy (železniční, silniční). V návaznosti na toto porovnání bylo hodnocení vlivů lodní dopravy oproti ostatní dopravě zmírněno. Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší je projekt hodnocen ambivalentně (0/-1, 0/+1), a to vzhledem k velmi mírně negativnímu vlivu způsobenému nárůstem intenzity lodní dopravy, a naopak mírně pozitivnímu vlivu způsobenému zlepšením plavebních podmínek (a přesunem části silniční dopravy na vodu). Tento ambivalentní vliv na kvalitu ovzduší je s ohledem na škálu hodnocení ostatních dopravních projektů strategie hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně negativní vliv na hlukovou situaci v území vlivem nárůstu intenzit
208V	Labe	Modernizace stání OLD Ústí nad Labem - Vaňov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Doplnění sítě přístavišť OLD v Ústeckém kraji	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Přístaviště Velké Březno	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Přístaviště Brná	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
208V	Labe	Ochranné stání služebních plavidel Brná	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (ochranné stání) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
107000	Labe	Přístaviště Malé Žernoseky	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Přístaviště Roudnice nad Labem	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
108000	Labe	Servisní centrum Roudnice nad Labem	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (servisní centrum) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
107000	Labe	Přístaviště Štětí	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Přístaviště Mělník	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Přístaviště Neratovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Přístaviště Kostelec nad Labem	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Přístaviště Brandýs nad Labem	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Přístaviště Čelákovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Přístaviště Lysá nad Labem	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Rekreační přístav Na Vodrážce	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
208V	Labe	Ochranný přístav Nymburk - stání pro plavidla a OLD	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Přístaviště Poděbrady	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Přístaviště Oseček	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Rekreační přístav Kolín	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
208V	Labe	Osazení prom. znač. podj. výšky na mostech Neratovice, Čelákovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (úprava plavebního značení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
	Labe	Rekonstrukce železničního mostu Kolín	-	-	0	0	0	0	0	0	Projekt již byl realizován.
108000	Labe	Čekací stání pro malá plavidla na Labi	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobná úprava na vodní trase) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.

107000	Labe	Přístaviště Hřensko	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Přístaviště Ústí nad Labem - Vaňov	-	-	0	0	0	0	0	0	Projekt již byl realizován.
107000	Labe	Přístaviště Velké Žernoseky	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
106000	Labe	Veřejný přístav Lázně Toušeň	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
106000	Labe	Veřejný přístav Nymburk	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Rekreační přístav Pardubice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Labe	Další síť přístavišť a servisních center na Labi	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
208V	Labe	Ochranná stání na Labské vodní cestě	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (ochranná stání) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
106000	Labe	Veřejný přístav Ústí nad Labem - Vaňov, modernizace překladní hrany s povodňovou ochranou plavidel	-	-	0	0	0	0	0	0	Projekt již byl realizován.
208V	Labe	Rozvoj říčních a informačních systémů	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (informační a řídicí systémy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Labe	VD Kostomlátky, rekonstrukce dělicích zdí PK	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (menší úpravy plavební komory) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Labe	Modernizace náhradních vrat	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobná úprava na vodní trase) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Labe	VD Týnec n. L., modernizace plata plavební komory	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (menší úpravy plavební komory) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Labe	LVC, modernizace daleb na středním Labi	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobná úprava na vodní trase) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Labe	Příprava opatření na DI pro přepravu NTK pro NJZ EDU - Povodí Labe s.p.	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (příprava pro DI JE) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	Úprava ohlavi PK Hořín	-	-	0	0	0	0	0	0	Projekt již byl realizován.
208V	Vltava	Zabezpečení podjezdů výšek na Vltavské vodní cestě	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě	Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.	-	0	0/-1(P)	0	0/+1(N)	0	0	V rámci hodnocení bylo přihlédnuto k nižšímu významu lodní dopravy z hlediska objemů přepravy, a to ve srovnání s ostatními druhy dopravy (železniční, silniční). V návaznosti na toto porovnání bylo hodnocení vlivů lodní dopravy oproti ostatní dopravě zmíněno. Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší je projekt hodnocen ambivalentně (0/-1, 0/+1), a to vzhledem k velmi mírně negativnímu vlivu způsobenému nárůstem intenzity lodní dopravy, a naopak mírně pozitivnímu vlivu způsobenému zlepšením plavebních podmínek (a přesunem části silniční dopravy na vodu). Tento ambivalentní vliv na kvalitu ovzduší je s ohledem na škálu hodnocení ostatních dopravních projektů strategie hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně negativní vliv na hlukovou situaci v území vlivem nárůstu intenzity lodní dopravy v blízkosti obytné zástavby. Potenciálně velmi mírně pozitivní socioekonomický vliv - lodní doprava nahradí část dopravy silniční, čímž odlehčí dopravní zatížení na silnicích (pozitivní vliv na plynulost dopravy, zlepšení dopravní dostupnosti).
208V	Vltava	PK Vraňany - Hořín: modernizace opevnění břehů, kkm 1,91 - 5,27	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (modernizace opevnění břehů) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	Úprava plavebního značení na mostech, osazení radarových odražečů a vyznačení el. vedení na Vltavě	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (úprava plavebního značení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	Rozšíření infrastruktury pro radiofonní provoz na LVVC	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (informační a řídicí systémy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
108000	Vltava	Čekací stání pro malá plavidla na Vltavě	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobná úprava na vodní trase) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
108000	Vltava	Sjezdy do vody na Vltavě	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (sjezdy do vody) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
108000	Vltava	Ochranné stání Mířejovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (ochranné stání) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	Ochranná stání služebních plavidel na LVVC	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (ochranná stání) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	Ochranné stání Podbaba	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (ochranné stání) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	Modernizace rejd PK Stvanice	-	-	0	0	0	0	0	0	Projekt již byl realizován.

208V	Vltava	Plavební komora Praha - Staré Město	Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.	-	0	0/-1(P)	0	0/+1(N)	0	0	Záměr směřuje k podpoře lodní dopravy, která má potenciál nahradit část dopravy silniční a odlehčit tak dopravní zatížení na silnicích (pozitivní vliv na plynulost dopravy, redukce hluku, znečištění ovzduší a nehodovosti), avšak na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů. Co se týče lokálních vlivů na ovzduší, velmi mírně negativní vlivy způsobené navýšením počtu průplavů lodí působí proti velmi mírně pozitivnímu vlivu v důsledku zkrácením doby proplutí komorou, vliv je s ohledem na škálu hodnocení ostatních dopravních projektů hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně negativní vliv na hlukovou situaci v území vlivem nárůstu intenzit lodní dopravy v blízkosti obytné zástavby. Potenciálně velmi mírně pozitivní socioekonomický vliv.
107000	Vltava	Přístaviště Kralupy nad Vltavou	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Vltava	Přístaviště Klecánky	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Vltava	Rekreační přístav Zdíby	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Vltava	Úprava kotevního stání nábřeží Edvarda Beneše	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (úprava kotevního stání) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
107000	Vltava	Přístaviště Davle	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Vltava	Rekreační přístav Štěchovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
208V	Vltava	Zajištění plavebních hloubek pod VD Štěchovice a VD Vrané nad Vltavou	Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.	-	0	0/-1(P)	0	0/+1(N)	0	0	V rámci hodnocení bylo přihlédnuto k nižšímu významu lodní dopravy z hlediska objemů přepravy, a to ve srovnání s ostatními druhy dopravy (železniční, silniční). V návaznosti na toto porovnání bylo hodnocení vlivů lodní dopravy oproti ostatní dopravě zmírněno. Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší je projekt hodnocen ambivalentně (0/-1, 0/+1), a to vzhledem k velmi mírně negativnímu vlivu způsobenému nárůstem intenzity lodní dopravy, a naopak mírně pozitivnímu vlivu způsobenému zlepšením plavebních podmínek (a přesunem části silniční dopravy na vodu). Tento ambivalentní vliv na kvalitu ovzduší je s ohledem na škálu hodnocení ostatních dopravních projektů strategie hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně negativní vliv na hlukovou situaci v území vlivem nárůstu intenzit lodní dopravy v blízkosti obytné zástavby. Potenciálně velmi mírně pozitivní socioekonomický vliv - lodní doprava nahradí část dopravy silniční, čímž odlehčí dopravní zatížení na silnicích (pozitivní vliv na plynulost dopravy, zlepšení dopravní dostupnosti).
118000	Vltava	Lodní zdvihadlo Slapy	Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.	-	0	0/-1(P)	0	0/+1(N)	0	0	Záměr směřuje k podpoře lodní dopravy, která má potenciál nahradit část dopravy silniční, čímž odlehčí dopravní zatížení na silnicích (pozitivní vliv na plynulost dopravy, redukce hluku, znečištění ovzduší a nehodovosti), avšak na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů. V rámci hodnocení bylo přihlédnuto k nižšímu významu lodní dopravy z hlediska objemů přepravy, a to ve srovnání s ostatními druhy dopravy (železniční, silniční). V návaznosti na toto porovnání bylo hodnocení vlivů lodní dopravy oproti ostatní dopravě zmírněno. Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší je projekt hodnocen ambivalentně (0/-1, 0/+1), a to vzhledem k velmi mírně negativnímu vlivu způsobenému nárůstem intenzity lodní dopravy, a naopak mírně pozitivnímu vlivu způsobenému zlepšením plavebních podmínek (a přesunem části silniční dopravy na vodu). Tento ambivalentní vliv na kvalitu ovzduší je s ohledem na škálu hodnocení ostatních dopravních projektů strategie hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně negativní vliv na hlukovou situaci v území vlivem nárůstu intenzit lodní dopravy v blízkosti obytné zástavby. Potenciálně velmi mírně pozitivní socioekonomický vliv - lodní doprava nahradí část dopravy silniční, čímž odlehčí dopravní zatížení na silnicích (pozitivní vliv na plynulost dopravy, zlepšení dopravní dostupnosti).
118000	Vltava	Lodní zdvihadlo Orlik	-	L	0	0	0	0/+1(N)	0	0/+1	V blízkosti projektu se nenachází obytná zástavba. Potenciálně velmi mírně pozitivní socioekonomický vliv - lodní doprava nahradí část dopravy silniční, čímž odlehčí dopravní zatížení na silnicích (pozitivní vliv na plynulost dopravy, zlepšení dopravní dostupnosti).
118000	Vltava	Modernizace rejd PK Kořensko	-	-	0	0	0	0	0	0	Projekt již byl realizován.
107000	Vltava	Přístaviště Klecany	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Vltava	Přístaviště Rostoky u Prahy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.

118000	Vltava	Zvýšení podjezdové výšky mostu v Týně nad Vltavou	Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.	-	0	0/-1(P)	0	0/+1(N)	0	0	Záměr směřuje k podpoře lodní dopravy, která má potenciál nahradit část dopravy silniční, čímž odlehčí dopravní zatížení na silnicích (pozitivní vliv na plynulost dopravy, redukce hluku, znečištění ovzduší a nehodovosti), avšak na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů. V rámci hodnocení bylo přihlédnuto k nižšímu významu lodní dopravy z hlediska objemů přepravy, a to ve srovnání s ostatními druhy dopravy (železniční, silniční). V návaznosti na toto porovnání bylo hodnocení vlivů lodní dopravy oproti ostatní dopravě zmírněno. Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší je projekt hodnocen ambivalentně (0/-1, 0/+1), a to vzhledem k velmi mírně negativnímu vlivu způsobenému nárůstem intenzity lodní dopravy, a naopak mírně pozitivnímu vlivu způsobenému zlepšením plavebních podmínek (a přesunem části silniční dopravy na vodu). Tento ambivalentní vliv na kvalitu ovzduší je s ohledem na škálu hodnocení ostatních dopravních projektů strategie hodnocen jako zanedbatelný (0).
118000	Vltava	Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Hluboká n. Vl. - VD Hněvkovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Projekt již byl realizován.
118000	Vltava	Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice - Hluboká nad Vltavou	-	-	0	0	0	0	0	0	Projekt již byl realizován.
107000	Vltava	Rekreační přístav Kralupy nad Vltavou	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Vltava	Přístaviště Skochovice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Vltava	Přístaviště Slapy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
118000	Vltava	VD Orlík - modernizace lodního výtahu	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	Vltava	VVC, Modernizace řídicích systému VD a PK	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (informační a řídicí systémy) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	Vltava	PD Zvíkov – modernizace provozního zázemí VVC	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	PK Vrané - modernizace systému hrazení PK	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (menší úpravy plavební komory) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	PK Roztoky - modernizace plat	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (menší úpravy plavební komory) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	PK Dolánky - modernizace plat	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (menší úpravy plavební komory) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	PK Modřany - modernizace plat	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (menší úpravy plavební komory) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
106000	Vltava	Smíchovský přístav - zabezpečení při povodni (realizace uzavírky)	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobná úprava na vodní trase) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	Vltava	Prodloužení PK Kamýk nad Vltavou	Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.	-	0	0/-1(P)	0	0/+1(N)	0	0	Záměr směřuje k podpoře lodní dopravy, která má potenciál nahradit část dopravy silniční, čímž odlehčí dopravní zatížení na silnicích (pozitivní vliv na plynulost dopravy, redukce hluku, znečištění ovzduší a nehodovosti), avšak na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů. V rámci hodnocení bylo přihlédnuto k nižšímu významu lodní dopravy z hlediska objemů přepravy, a to ve srovnání s ostatními druhy dopravy (železniční, silniční). V návaznosti na toto porovnání bylo hodnocení vlivů lodní dopravy oproti ostatní dopravě zmírněno. Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší je projekt hodnocen ambivalentně (0/-1, 0/+1), a to vzhledem k velmi mírně negativnímu vlivu způsobenému nárůstem intenzity lodní dopravy, a naopak mírně pozitivnímu vlivu způsobenému zlepšením plavebních podmínek (a přesunem části silniční dopravy na vodu). Tento ambivalentní vliv na kvalitu ovzduší je s ohledem na škálu hodnocení ostatních dopravních projektů strategie hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně negativní vliv na hlukovou situaci v území vlivem nárůstu intenzit lodní dopravy v blízkosti obytné zástavby. Potenciálně velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší.
208V	Vltava	PK Modřany - modernizace horní rejdy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (menší úpravy plavební komory) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
107000	Vltava	Další síť přístavišť a servisních center na Vltavě	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (servisní centra) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	Stání na vltavské vodní cestě	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (kotevní stání) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
107000	Vltava	Rekreační přístav Husinec u Řeže	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
208V	Vltava	Příprava opatření na DI pro přepravu NTK pro NJZ ETE - ŘVC ČR	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (příprava pro DI JE) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	Vltava	Ochranné stání služebních plavidel Slapy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (ochranné stání) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
107000	Vltava	Rekreační přístav Kamýk nad Vltavou	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Vltava	Rekreační přístav Hluboká nad Vltavou	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.

107000	Vltava	Přístaviště na Orlické nádrži	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	Vltava	Modernizace přístaviště Purkarec	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobná úprava na vodní trase) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	Modernizace / výstavba druhých plavebních komor na Dolní Vltavě (Mířejovice, Dolánky, Roztoky)	Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.	-	0	0/-1(P)	0	0/+1(N)	0	0	Záměr směřuje k podpoře lodní dopravy, která má potenciál nahradit část dopravy silniční, čímž odlehčí dopravní zatížení na silnicích (pozitivní vliv na plynulost dopravy, redukce hluku, znečištění ovzduší a nehodovosti), avšak na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů. Co se týče lokálních vlivů na ovzduší, velmi mírně negativní vlivy způsobené navýšením počtu průplavů lodí působí proti velmi mírně pozitivnímu vlivu v důsledku zkrácením doby proplutí komorou, vliv je s ohledem na škálu hodnocení ostatních dopravních projektů hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně negativní vliv na hlukovou situaci v území vlivem nárůstu intenzit lodní dopravy v blízkosti obytné zástavby. Potenciálně velmi mírně pozitivní socioekonomický vliv.
118000	Vltava	Splavnění Berounky do Černošic	Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.	R	0	-1(P)	0	0	0	0/-1	V rámci hodnocení bylo přihlédnuto k nižšímu významu lodní dopravy z hlediska objemů přepravy, a to ve srovnání s ostatními druhy dopravy (železniční, silniční). V návaznosti na toto porovnání bylo hodnocení vlivů lodní dopravy oproti ostatní dopravě zmíněno. Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší je projekt hodnocen ambivalentně (0/-1, 0/+1), a to vzhledem k velmi mírně negativnímu vlivu způsobenému nárůstem intenzity lodní dopravy, a naopak mírně pozitivnímu vlivu způsobenému zlepšením plavebních podmínek (a přesunem části silniční dopravy na vodu). Tento ambivalentní vliv na kvalitu ovzduší je s ohledem na škálu hodnocení ostatních dopravních projektů strategie hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální mírně negativní vliv na hlukovou situaci v území vlivem nárůstu intenzit lodní dopravy v blízkosti obytné zástavby.
118000	Vltava	VD Hněvkovice - rozšíření provozní budovy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
107000	Vltava	Týn nad Vltavou, rozšíření přístaviště ř.km 204,91 - 205, CCTV a osvětlení	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
118000	Vltava	VD Kořensko - zajištění plavebních hloubek pod vodním dílem	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
208V	Vltava	Modernizace provozního zázemí VVC Mlázice	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	Vltava	Vltava, VD Mířejovice - modernizace mostu	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (rekonstrukce mostu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	Příprava opatření na DI pro přepravu NTK pro NJZ ETE - Povodí Vltavy s.p.	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (příprava pro DI JE) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	Vltava	Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice - Týn nad Vltavou	-	-	0	0	0	0	0	0	Projekt již byl realizován.
208V	Vltava	MPK Štvanice - modernizace	Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.	-	0	0/-1(P)	0	0/+1(N)	0	0	Záměr směřuje k podpoře lodní dopravy, která má potenciál nahradit část dopravy silniční, čímž odlehčí dopravní zatížení na silnicích (pozitivní vliv na plynulost dopravy, redukce hluku, znečištění ovzduší a nehodovosti), avšak na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů. Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší ambivalentní vliv (0/-1, 0/+1), a to vzhledem k potenciálnímu negativnímu vlivu způsobenému navýšením počtu průplavů lodí oproti potenciálnímu pozitivnímu vlivu, který představuje snížení imisní zátěže způsobené zkrácením doby proplutí komorou. V rámci hodnocení bylo přihlédnuto k nižšímu významu lodní dopravy z hlediska objemů přepravy, a to ve srovnání s ostatními druhy dopravy (železniční, silniční). V návaznosti na toto porovnání byly hodnocení vlivů lodní dopravy oproti ostatní dopravě zmíněno. Tedy ačkoliv je vliv projektu ambivalentní (0/-1, 0/+1), je s ohledem na škálu hodnocení ostatních dopravních projektů strategie hodnocen jako zanedbatelný (0). Potenciální velmi mírně negativní vliv na hlukovou situaci v území vlivem nárůstu intenzit lodní dopravy v blízkosti obytné zástavby. Potenciálně velmi mírně pozitivní socioekonomický vliv.
208V	Vltava	PK Smíchov - optimalizace velínu	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
208V	Vltava	VD Vrané – modernizace portálového jeřábu	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (modernizace jeřábů) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	Vltava	VD Hluboká nad Vltavou – rekonstrukce provozní budovy s výstavbou krytých stání	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	Vltava	Vltava, ř. km 236,380 – 239,158 (zdrž České Vrbné) – opevnění svahů plavební dráhy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k charakteru projektu (opevnění svahů) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	Vltava	VD Orlík, Malá Radava – modernizace sjezdu do vody	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (sjezd do vody) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
	Vltava	Servisní plavidla Praha, Slapy, Orlík	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (servisní plavidla) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	BK	Prodloužení splavnosti VC Otrokovice - Rohatec - PK Rohatec	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
118000	BK	PK Bělov	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.

107000	BK	Rekreační přístav Hodonín	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	BK	Modernizace rejd plavebních komor BK	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	BK	Rekreační přístav Napajedla - Pahrbek	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	BK	Rekreační přístav Veselí nad Moravou	-	-	0	0	0	0	0	0	Projekt již byl realizován.
107000	BK	Plavební okruh Veselí nad Moravou - Vnorovy	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	BK	Přístaviště Kunovský Les	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
118000	BK	Úprava plavebního značení na mostech Baťova kanálu	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (úprava plavebního značení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
108000	BK	Servisní stání služebních plavidel - Vnorovy I., Vnorovy II., Veselí n.M.	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	BK	Servisní stání služebních plavidel - Uherské Hradiště	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	BK	Servisní stání služebních plavidel - Sudoměřice, Strážnice, Sptihněv	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (obslužná zařízení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	BK	Automatizace pohyblivého jezu na OR Moravy v Uherském Ostrohu, Vnorovech	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (automatizace jezu) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	BK	Vodní cesta - sjezdy na Baťově kanále	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (sjezdy do vody) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	BK	Modernizace nápuštného stavidla Veselí n. M.	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (modernizace stavidla) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	BK	Plavební značení na mostech Baťova kanálu – osvětlení	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (úprava plavebního značení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	BK	Osazení prom. značení podj. výšky na mostech Baťova kanálu	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (úprava plavebního značení) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
118000	BK	Zvýšení bezpečnosti obousměrného provozu na Baťově kanále	-	-	0	0	0/+1(N)	0	0	0/+1	Potenciálně velmi mírně pozitivní vliv na dopravní bezpečnost.
107000	BK	Rekreační přístav Kroměříž	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.
107000	BK	Zvyšování přístavní kapacity přístavišť BK	-	-	0	0	0	0	0	0	Vzhledem k rozsahu a charakteru projektu (drobná úprava na vodní trase) je vliv na všechny determinanty hodnocen jako zanedbatelný.
107000	BK	Rekreační přístav Slovácko	-	-	0	0	0	0	0	0	Vlivy projektů z oblasti rekreační a osobní lodní dopravy jsou hodnoceny na úrovni zanedbatelných vlivů, a to vzhledem k nízkému potenciálu nahrazení dopravních výkonů automobilové dopravy i zcela nevýznamným vlivům na okolí.

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 28.3.2023 č.j. MZP/2023/710/397		
bod	Závěr zjišťovacího řízení	Vypořádání
1	Vyhodnotit, zda je koncepce včetně v ní navržených cílů a priorit v souladu se schválenými koncepčními dokumenty v oblasti ochrany přírody a krajiny na národní úrovni, především se Státním programem ochrany přírody a krajiny ČR 2020 – 2025, Státní politikou životního prostředí ČR na období 2021 – 2030 s výhledem do roku 2050, Strategií ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025 a republikovými prioritami v oblasti ochrany přírody a krajiny stanovenými Politikou územního rozvoje České republiky (Úplné znění závazné od 11. 9. 2021).	<p>Vztah jednotlivých koncepčních dokumentů k posuzované koncepci je uveden v kapitole č. 1.5. a v případě identifikace silného vztahu v kapitole č. 5.2. Politika územního rozvoje vymezuje koridory a plochy dopravní infrastruktury, které jsou v souladu s knihou 6 – definice projektových klastrů a projektových balíčků. DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Politiky územního rozvoje ČR.</p> <p>Státní program ochrany přírody a krajiny ČR 2020 – 2025, 2020 – vazbu ke koncepci lze definovat jako slabou nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v oblasti krajiny.</p> <p>Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050 Předkládaná koncepce je v souladu s cíli SPŽP ČR.</p> <p>Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025 – vazbu ke koncepci lze definovat jako slabou nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v oblasti krajiny.</p>
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 (2021), Národním akčním plánem adaptace na změnu klimatu (2021), Koncepcí na ochranu před následky sucha pro území České republiky (2017), Aktualizací Národního akčního plánu čisté mobility (2020), Národním programem snižování emisí (2019) a jednotlivými aktualizovanými programy zlepšování kvality ovzduší 2020+.	<p>Vztah jednotlivých koncepčních dokumentů k posuzované koncepci je uveden v kapitole č. 1.5. a v případě identifikace silného vztahu v kapitole č. 5.2. Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2021) - Adaptační opatření jsou zohledněna v jednotlivých projektových klastrech. DSS 3. fáze přispívá k naplňování adaptačních opatření Strategie přizpůsobení se změně klimatu.</p> <p>Národní akční plán adaptace na změnu klimatu; 1. aktualizace pro období 2021–2025, 2021 - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech týkajících se využití telematických systémů v dopravě.</p>

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 28.3.2023 č.j. MZP/2023/710/397		
bod	Závěr zjišťovacího řízení	Vypořádání
		<p>Koncepce ochrany před následky sucha na území České republiky; 2017 - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s souvisejících s hospodařením se srážkovými vodami</p> <p>Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility, 2020 - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.</p> <p>Národní program snižování emisí, 2019 - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech podpory nákupu nízkoemisních a bezemisních vozidel pro veřejnou osobní dopravu a podpory výstavby čerpací a dobíjecí infrastruktury pro alternativní pohony v dopravě.</p> <p>Aktualizovanými programy zlepšování kvality ovzduší 2020+ - identifikována silná vazba a popsáno v kapitole 5.2</p>
3	Vyhodnotit soulad koncepce se strategickými dokumenty v oblasti ochrany vod, např. s Rámcovou směrnicí pro vodní politiku, Povodňovou směrnicí, resp. s aktuálními mezinárodními plány povodí a mezinárodními plány pro zvládání povodňových rizik a příslušnými aktuálními národními plány povodí a národními plány pro zvládání povodňových rizik.	<p>Vztah jednotlivých koncepčních dokumentů k posuzované koncepci je uveden v kapitole č. 1.5.</p> <p>Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (tzv. Rámcová směrnice) - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.</p> <p>Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/60/ES ze dne 23. října 2007 o vyhodnocování a zvládání povodňových rizik (tzv. Povodňová směrnice) - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.</p> <p>Aktualizace plán mezinárodní oblasti povodí Labe pro plánovací období 2022–2027 - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.</p>

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 28.3.2023 č.j. MZP/2023/710/397		
bod	Závěr zjišťovacího řízení	Vypořádání
		<p>Aktualizace Plánu pro zvládání povodňových rizik v Mezinárodní oblasti povodí Labe 2022–2027 - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.</p> <p>Plán pro zvládání povodňových rizik v Mezinárodní oblasti povodí Labe (2015) - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.</p> <p>Národní plán povodí Labe, 2022 - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.</p> <p>Národní plán povodí Dunaje, 2022 - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.</p> <p>Národní plán povodí Odry, 2022 - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.</p> <p>Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe pro období 2021 – 2027, 2020 - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.</p> <p>Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje pro období 2021 – 2027, 2020 - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.</p> <p>Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Odry pro období 2021 – 2027, 2020 - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.</p>
4	Vyhodnotit soulad koncepce se strategickými dokumenty a programy v oblasti udržitelného rozvoje a v oblasti odpadů, např. Strategický rámec Česká republika 2030, Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+, Evropa 2020, Agenda 2030, Plán odpadového hospodářství ČR 2015 – 2024 s výhledem do roku 2035 (z roku 2022), Strategický rámec cirkulární ekonomiky České republiky 2040 apod.	Vztah jednotlivých koncepčních dokumentů k posuzované koncepci je uveden v kapitole č. 1.5. a v případě identifikace silného vztahu v kapitole č. 5.2. Strategický rámec Česká republika 2030 - DSS 3. fáze je v souladu se Strategickým rámcem Česká republika 2030 s hospodářským modelem a cílem ekonomické

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 28.3.2023 č.j. MZP/2023/710/397		
bod	Závěr zjišťovacího řízení	Vypořádání
		<p>aktivity podporuje stabilní a funkční infrastrukturu tento cíl je naplněn v rámci pilíře regionálních potřeb.</p> <p>Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.</p> <p>EVROPA 2020 Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na snížení emisí skleníkových plynů</p> <p>Agenda pro udržitelný rozvoj 2030 OSN (2030) - Cíle Agendy 2030 (cíle udržitelného rozvoje), resp. navazujícího dokumentu Strategický rámec Česká republika 2030 jsou v DSS 3. fázi zohledněny a jsou s ní v souladu. Jedná se o cíle územní soudržnosti, optimalizace jednotlivých druhů dopravy, multimodální přístup.</p> <p>Plán odpadového hospodářství České republiky, pro období 2015 – 2024 s výhledem do roku 2035, (2022) - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.</p> <p>Strategický rámec cirkulární ekonomiky ČR 2040, 2021 - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.</p>
5	Vyhodnotit soulad DSS3 s relevantními koncepcemi v oblasti územního plánování, a to především se schválenými zásadami územního rozvoje jednotlivých dotčených krajů ve znění jejich platných aktualizací.	Vztah jednotlivých koncepčních dokumentů k posuzované koncepci je uveden v kapitole č. 1.5. ZÚR vymezují pro účely řízení o vyvlastnění či zřízení překupního práva veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření v oblasti dopravy, technické infrastruktury, protipovodňové ochrany a územního systému ekologické stability. ZÚR vytváří podmínky pro realizaci mezinárodně a republikově významných záměrů stanovených v Politice územního rozvoje ČR,

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 28.3.2023 č.j. MZP/2023/710/397		
bod	Závěr zjišťovacího řízení	Vypořádání
		Úplné znění závazné od 1. 9. 2023 a pro realizaci významných krajských záměrů. Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.
6	Při vyhodnocení SEA zohlednit světelné znečištění způsobené stávající i plánovanou dopravní infrastrukturou jako jeden ze současných problémů životního prostředí a zároveň jako jeden z aspektů v kontextu hodnocení možných vlivů koncepce.	<p>V kapitole 6.10 je uveden postup při posuzování světelného znečištění: při návrhu světelných zdrojů je nutné postupovat v souladu ČSN 36 0459 omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení. Prostředí se z hlediska citlivosti na nežádoucí účinky venkovního osvětlení dělí do 5 zón Z0, Z1, Z2, Z3 a Z4 tak, aby byla zachována kompatibilita se zónami životního prostředí v ČSN EN 12464-2 a ČSN EN 12 193.</p> <p>Při návrhu světelných zdrojů je nutné postupovat v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č.j. MZP/202/710/2387) ze dne 30.6.2020.</p>
7	V rámci vyhodnocení SEA posoudit vliv koncepce na ZCHÚ, resp. zda realizací koncepce nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany soustavy ZCHÚ a navrhnout opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů těchto činností na soustavu ZCHÚ.	V rámci vyhodnocení byly posouzeny možné vlivy koncepce na ZCHÚ u jednotlivých projektů a multimodálních klastrů. Je třeba brát na zřetel, že na úrovni koncepce se nejedná o konkrétní znalost vedení projektu. Do návrhu koncepce bylo převzato opatření: Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem zvláště chráněná území. 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.
8	Vyhodnotit vliv koncepce ve vztahu k obecné ochraně přírody a krajiny, zejména potenciální vlivy na významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability (dále jen „ÚSES“) a jeho jednotlivé prvky, krajinný ráz, fragmentaci a migrační prostupnost krajiny, snižování retenční schopnosti krajiny, zábor přírodních biotopů, suchozemské i vodní ekosystémy apod. a navrhnout opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci případných negativních vlivů.	<p>Při výstavbě nové infrastruktury budou ze strany MD vždy navržena opatření v souladu s principy fragmentace a to vždy jako nezbytná podmínka při realizaci stavby.</p> <p>Do návrhu koncepce bylo převzato opatření: Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat</p>

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 28.3.2023 č.j. MZP/2023/710/397		
bod	Závěr zjišťovacího řízení	Vypořádání
		<p>migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území).</p> <p>Při realizaci vysokorychlostních tratí, jež budou oploceny, je nutné respektovat zachování migračních koridorů a průchodnost v místech střetů s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců, a to pomocí ekoduktů, estakád a dostatečně kapacitních mostních objektů.</p>
9	<p>Při vyhodnocení vlivů na ÚSES přihlížet k jejich aktuálně platnému vymezení v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů, nikoliv k vymezení dle Územně technického podkladu Nadregionálního a regionálního ÚSES ČR z roku 1996, jak je uvedeno v oznámení koncepce.</p>	<p>ZÚR vymezují pro účely řízení o vyvlastnění či zřízení překupního práva veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření v oblasti dopravy, technické infrastruktury, protipovodňové ochrany a územního systému ekologické stability. ZÚR vytváří podmínky pro realizaci mezinárodně a republikově významných záměrů stanovených v Politice územního rozvoje ČR, Úplné znění závazné od 1. 9. 2023 a pro realizaci významných krajských záměrů. Vzhledem k tomu, že se jedná o koncepci celorepublikového rozsahu s možným ovlivněním v podstatě celého území ČR bylo využito pro vyhodnocení podkladových materiálů ochrany přírody (mapy.nature.cz). Koncepční vymezení nadregionálních biocenter je doloženo dle zveřejněné situace AOPK 2019. Součástí posuzované koncepce jsou projekty jak plánované, tak projekty, které již byly předmětem posouzení vlivu na životní prostředí a posuzování bylo ukončeno vydáním závěru zjišťovacího řízení či vydáním souhlasného závazného stanoviska, tak záměry, které jsou v současnosti v realizaci. U všech projektů, které jsou součástí posuzované koncepce bude vyhodnoceno možné ovlivnění prvků ÚSES na všech úrovních – nadregionální, regionální a lokální. Z hlediska konkrétních projektů je třeba zohlednit ve fázi zpracování projektů aktuální stav ÚSES na úrovni lokální a navrhnout vhodná opatření pro křížení prvků</p>

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 28.3.2023 č.j. MZP/2023/710/397		
bod	Závěr zjišťovacího řízení	Vypořádání
		ÚSES. Proto při vyhodnocení vlivů koncepce bylo předpokládáno, že projekty pravděpodobně kříží prvky ÚSES a bylo navrženo minimalizovat vlivy na ÚSES. Do návrhu environmentálních indikátorů byl navržen - počet křížení nadregionálních ÚSES.
10	Dále při vyhodnocení vlivů na ÚSES, a to nejen na jeho nadregionální úroveň, důsledně uplatnit přírodovědné principy vymezení ÚSES (Metodika vymezení ÚSES, MŽP, 2017), a z nich zejména princip funkčních vazeb ekosystémů, princip biogeografické reprezentativnosti a princip přiměřených prostorových nároků; MŽP v této souvislosti doporučuje, aby se na vyhodnocení vlivů DSS3 podílela také osoba odborně způsobilá, optimálně osoba s autorizací k vymezení ÚSES (autorizace A.3.1 udělovaná Českou komorou architektů).	Koncepce neobsahuje žádné konkrétně rozpracované projektové záměry či územní opatření. Hodnotit bude možné až konkrétní záměry realizované v souvislosti s danou koncepcí. Vyhodnocení vlivů na ÚSES jsou součástí hodnocení vlivů závažných zásahů na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny podle § 67 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění. U projektů, kde není zpracováno toto hodnocení je řešeno vyhodnocení vlivů na ÚSES v souladu se zákonem č.114/1992 Sb. Ve fázi zpracování vyhodnocení koncepce není možné konkrétně vyhodnotit vlivy na nadregionální úroveň ÚSES, ve fázi, kdy u většiny projektů není známa jejich lokalizace, předpokládané vedení dopravních staveb, záborny atd. Z hlediska zkušeností je možné konstatovat, že křížení nadregionálních prvků ÚSES je technicky realizovatelné za podmínek budování mostních objektů, estakád, tunelů nebo případně pokud je to technicky možné úpravou trasování. Z hlediska uvedené metodiky je třeba brát na zřetel i názor AOPK zveřejněný v Ochrana přírody 4/2017 Nová metodika vymezení ÚSES – promarněná příležitost.
11	Vyhodnotit vlivy navrhovaných cílů a opatření na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví obyvatel (včetně vlivů na lidská sídla s důrazem na hlukovou zátěž, vibrace, pohodu obyvatel a další determinanty). V případě negativních vlivů navrhnout taková opatření, aby byly tyto negativní dopady minimalizovány a aby byly vytvořeny podmínky pro zlepšování kvality ovzduší a veřejného zdraví. Za tím účelem MŽP doporučuje, aby se na zpracování příslušné části vyhodnocení SEA podílela osoba s osvědčením odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví vydaným Ministerstvem zdravotnictví.	Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo zpracováno osobou s osvědčením odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Vyhodnocení bylo provedeno pro determinanty kvalita ovzduší, hluková zátěž, dopravní nehodovost, socio-ekonomické faktory a pohoda bydlení. Do návrhu koncepce byla převzata tato opatření:

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 28.3.2023 č.j. MZP/2023/710/397		
bod	Závěr zjišťovacího řízení	Vypořádání
		<p>Optimalizovat trasy a technické řešení komunikací v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.</p> <p>Pro projekty nových silnic a dálnic vypracovat dopravní model území se zohledněním navazujících silničních staveb a zejména změn v dopravní zátěži na stávající komunikační síti, identifikovat lokality s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby. Níže uvedená opatření k minimalizaci imisních, akustických a dopravně-bezpečnostních dopadů realizovat na základě těchto modelů, tzn. se zohledněním změn v intenzitách dopravy na komunikační síti území.</p> <p>Imisní příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit rozptylovou studií. V případě překročení imisních limitů v území navrhnout a realizovat opatření vedoucí ke snížení a ke kompenzaci jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry).</p> <p>Akustické příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit akustickou studií. V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené chráněné zástavby.</p> <p>Do akustických a rozptylových studií zahrnout analýzu kumulativních, případně synergických vlivů na lidské zdraví se všemi adekvátními zdroji hluku a emisí působícími v dotčeném území. Výsledky zohlednit při návrhu opatření ke splnění hlukových a imisních limitů.</p> <p>Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu vlivem vyvolané dopravy novou zástavbu nepovolit.</p>

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 28.3.2023 č.j. MZP/2023/710/397		
bod	Závěr zjišťovacího řízení	Vypořádání
		<p>V lokalitách s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby realizovat dopravně-bezpečnostní opatření. Omezit tranzit zvýšeného objemu dopravy navázaného na nové a modernizované stavby skrz obytné území.</p> <p>Po vybudování nových komunikací mimo zástavbu zamezit průjezdům těžké nákladní dopravy po stávajících komunikacích nižších tříd a případnému vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků.</p> <p>Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.</p> <p>Tělesa komunikací pohledově oddělit od zástavby (ozelenění, vegetační pásy, zatunelování).</p> <p>Minimalizovat dopady na změny využití krajiny.</p> <p>Optimalizovat trasy s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.</p> <p>Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.</p> <p>Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.</p> <p>Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.</p> <p>V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.</p>
12	Vyhodnotit vlivy na horninové prostředí, možné sesuvy, svahové nestability, poddolovaná území apod. včetně hlediska potřeby nerostných surovin.	<p>Vlivy na horninové prostředí byly vyjodnoceny. Do návrhu koncepce bylo převzato opatření: Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 28.3.2023 č.j. MZP/2023/710/397		
bod	Závěr zjišťovacího řízení	Vypořádání
13	Vyhodnotit vliv koncepce na jakost a množství povrchových a podzemních vod, na prevenci proti nežádoucím účinkům povodní a negativním účinkům dlouhodobého sucha, na vodní režim a zadržování vody v krajině, a to se zvláštním zřetelem na ochranu vodních ekosystémů a na nich závisících suchozemských ekosystémů zejména pak v případě ZCHÚ a zvláště chráněných druhů. Dále vyhodnotit vliv na citlivé a zranitelné oblasti, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a ochranná pásma vodních zdrojů a navrhnout opatření k minimalizaci případných negativních vlivů.	<p>Vlivy na vody byly vyhodnoceny. Na úrovni celorepublikové koncepce byly pro jednotlivé projekty identifikovány potenciální střety s CHOPAV a OPVZ.</p> <p>Do návrhu koncepce bylo převzato opatření: 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.</p>
14	Vyhodnotit vliv koncepce na ZPF, resp. zda realizací koncepce nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany ZPF, především ve vztahu k velikosti záborů zemědělské půdy, záborům nekvalitnější půdy v I. a II. třídě ochrany a k možným rizikům eroze, degradace a znečištění půdy, případně navrhnout opatření vůči těmto potenciálním negativním vlivům. Přihlížet při tom k zásadám plošné ochrany ZPF zejména k požadavku odnímat jen nejnútnejší plochu zemědělského půdního fondu a k požadavku odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní podle kritérií bonitovaných půdně-ekologických jednotek.	<p>Posuzované projekty ve většině případů vyžadují zábory ZPF. V úrovni vyhodnocení koncepce není možné specifikovat třídy ochrany ZPF, proto do návrhu koncepce bylo převzato opatření:</p> <p>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.</p>
15	Vyhodnotit vliv koncepce na PUPFL, a to nejen z pohledu záboru PUPFL, ale i z pohledu případného ohrožení stability sousedních lesních porostů a zachování lesního prostředí.	<p>Posuzované projekty ve většině případů vyžadují zábory PUPFL.</p> <p>Do návrhu koncepce bylo převzato opatření:</p> <p>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</p>

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 28.3.2023 č.j. MZP/2023/710/397		
bod	Závěr zjišťovacího řízení	Vypořádání
		vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů.
16	Vyhodnotit vlivy v kontextu předcházení vzniku odpadů, využívání principů cirkulární ekonomiky v oblasti staveb a důsledného uplatňování hierarchie nakládání s odpady.	Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby projektů výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Do návrhu koncepce bylo převzato opatření: V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
17	Vyhodnotit, jaký vliv má koncepce na památkovou hodnotu území chráněnou dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, a na krajinné památkové zóny, pozemky a objekty kulturních památek a jejich prostředí, ochranná pásma, území s plošnou ochranou a území s archeologickými nálezy, tedy na ochranu kulturních hodnot, které jsou součástí krajinného rázu a životního prostředí.	Vliv koncepce na památkovou hodnotu území chráněnou dle zákona č.20/1987 Sb. byl v úrovni celostátní koncepce proveden. Do návrhu koncepce bylo převzato opatření: Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy.
18	V případě, kdy budou v návrhu koncepce uvedeny konkrétní záměry, požadujeme vyhodnotit jejich dopad na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně synergických a kumulativních vlivů a včetně jejich případných variant. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je třeba zpracovat jak na úrovni jednotlivých cílů, priorit a opatření návrhu koncepce (včetně důsledku uplatňování tzv. multimodální přístupu), tak s ohledem na širší vztahy a vazby, i v souvislosti se stavem v území a záměry schválenými k realizaci nebo záměry uvažovanými (v souladu s rozsudky Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 Ao 7/2011 – 526 a 4 Aos 1/2013 – 133 apod.). Tam, kde budou zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, je nutné navrhnout kompenzační opatření a také validní monitoring těchto potenciálních vlivů, který bude odsouhlasen předkladatelem koncepce.	Kumulativní vlivy lze předpokládat v lokalitách s větším množstvím záměrů situovaných v jednom území, v tomto případě zejména projektů v jednotlivých multimodálních klastrech. Kumulativní vlivy představují obdobné záměry situované v území, např. souběh silniční a železniční sítě. Ke kumulaci vlivů může docházet v souvislosti s realizací dílčích projektů navržených v této koncepci, ale také s dalšími záměry, které jsou obsaženy v územně plánovacích dokumentacích a konkrétními záměry, které jsou plánovány k realizaci. V posuzované koncepci byla provedena orientační analýza kumulací vlivů. Identifikována nebyla taková kumulace vlivů, která by vyloučila realizaci dílčího záměru na úrovni hodnocené koncepce na základě kumulativních vlivů.

Příloha č. 3 Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 28.3.2023 č.j. MZP/2023/710/397		
bod	Závěr zjišťovacího řízení	Vypořádání
19	Veškeré priority, cíle a opatření navrhované koncepcí je nutné vyhodnotit z hlediska jejich potenciálních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Při případném návrhu konkrétních investičních záměrů je třeba doporučit takovou lokalitu v dotčeném území, která bude vhodná pro jejich možné budoucí umístění respektující limity využití území.	Vyhodnocení projektů bylo provedeno z hlediska potenciálních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.
20	Při stanovení kritérií pro výběr projektů maximálně zohlednit ochranu přírody a krajiny a ochranu veřejného zdraví.	V kapitole 11 je stanoveno 12 kritérií pro výběr projektů, která zohledňují ochranu přírody a veřejného zdraví.
21	V rámci bodu 9 dle přílohy č. 9 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí kromě standardního stanovení relevantních monitorovacích ukazatelů vlivů koncepce na životní prostředí nastavit validní monitorování negativních vlivů implementace DSS3 na životní prostředí, veřejné zdraví či lokality soustavy Natura 2000, které bude konzultováno a následně odsouhlaseno předkladatelem koncepce, aby následně mohlo docházet k řádnému plnění ustanovení § 10g odst. 5 písm. e), resp. § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.	Monitorovací ukazatele uvedené v kapitole 9.4 vyhodnocení byla konzultována s předkladatelem koncepce a odsouhlaseny.
22	Požadavky stanovené v závěru zjišťovacího řízení a všechna vyjádření, která MŽP obdrželo ve stanovené lhůtě v průběhu zjišťovacího řízení, je nezbytné ve vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví náležitě vypořádat (v podrobnosti v jaké jsou vyjádření koncipována, resp. ke každé jejich části) a akceptovaná vyjádření zapracovat 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
1	6.2.2023	MZP/2023/530/183	MŽP OVSS IV	K předloženému oznámení nemáme připomínky. Vyhodnocení SEA požadujeme zpracovat s ohledem na předpokládaný vliv koncepce na zemědělský půdní fond.	Bez komentáře.
2	10.2.2023	MZP/2023/540/96	MŽP OVSS V	Hodnocení SEA by se mělo v přiměřené podrobnosti zaměřit na vlivy koncepce na zájmy chráněné zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, tj. zejména zda jsou ve zpracovávané koncepci v maximální možné míře zakotveny principy ochrany zemědělské půdy tak, jak to i předložené oznámení záměru předpokládá např. na str. 10: „Při návrzích dopravní infrastruktury je nutné už na koncepční úrovni na základě dostupných znalostí navrhnout optimální parametry projektů, přičemž je nutné (dle principů DNSH) zohlednit zábory půd...“. V současné době je evidentní zvýšený tlak na ochranu zemědělské půdy, a to zejména v důsledku významného úbytku zemědělských ploch či snižování jejich úrodnosti v kombinaci s cílem přizpůsobení se změnám klimatu v podmínkách ČR a zároveň snahami o co největší potravinovou soběstačnost. Vzhledem k prokazatelnému úbytku zemědělské půdy, neurbanizované volné krajiny, podzemních i povrchových vod a ploch pro jejich zasakování a odbornou veřejností predikovaným klimatickým změnám a s ohledem na očekávané negativní vlivy implementace Dopravních sektorových strategií 2024-2030 souvisejícími s trvalými a dočasnými zábory půdy (viz str. 55 oznámení koncepce) je třeba, aby byly v koncepci stanoveny zásady projektování a posuzování jednotlivých projektů právě s ohledem na minimalizaci negativních vlivů rozvoje dopravní infrastruktury na zábor a znečišťování zemědělské půdy.	Posuzované projekty ve většině případů vyžadují zábory ZPF a PUPFL. V úrovni vyhodnocení koncepce není možné specifikovat třídy ochrany ZPF, proto do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ bylo převzato opatření: 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. V rámci navržených environmentálních indikátorů jsou navrženy indikátory: Rozsah nových záborů zemědělské půdy (ha) Rozsah nových záborů PUPFL (ha)
3	6.3.2023	MZP/2023/570/309	MŽP OVSS VIII	1. Trasy nově plánovaných úseků dopravních staveb (komunikací a železničních tratí) budou při respektování ustanovení § 1 odst. 1 a § 30 zákona o vodách navrhovány zcela mimo ochranná pásma vodních zdrojů (povrchových i podzemních vod) I. i II. stupně 2. Zimní údržba pozemních komunikací, spočívající v jejich ošetřování posypovými (postřikovými) materiály, musí probíhat v intencích zákona o pozemních komunikacích, resp. podle prováděcího předpisu (vyhláška č. 104/1997 Sb.), který stanoví opatření technického charakteru, aby nedocházelo k nadměrnému posypu či postřiku v rámci zimní údržby. Je nutno odkázat především na ustanovení § 41 citované vyhlášky, které obecně definuje zimní údržbu a především stanoví, že tato je prováděna podle plánu zimní údržby, který musí být z hlediska jeho obsahu a náležitostí zpracován v intencích přílohy č. 6. Následně ustanovení § 43 odst. 3 téže vyhlášky, týkající se dálnic, jednoznačně ukládá tomu, kdo zajišťuje zimní údržbu, aby posyp či postřik byl prováděn zásadně chemickými rozmrazovacími materiály, především prostřednictvím mechanismů a zařízení, která umožňují přesné dávkování a rovnoměrné rozptřeni chemických rozmrazovacích látek na vozovce 3. Odvádění srážkových vod a vod z tající sněhové pokrývky s obsahem chloridů z těles pozemních komunikací musí být zajištěno vhodnou odvodňovací soustavou tak, aby bylo možno tyto vody řízeně vypouštět do vod povrchových bez významného a závažného ovlivnění hydrologických poměrů včetně ovlivnění kvality povrchových vod dotčených vodních toků. Míru ovlivnění kvality povrchových vod je nutno u každého povrchového vodního toku předem vyjádřit příslušným výpočtem směšovací rovnice. Hodnoty koncentrace chloridů (případně jiných látek) ve vypouštěných vodách musí splňovat požadavky platné legislativy, stanovující ukazatele a hodnoty přípustného znečištění povrchových vod (nařízení vlády č. 401/2015 Sb.) 4. Srážkové nebo tající vody s obsahem chloridů či jiných prostředků, určených k zimnímu ošetření pozemních komunikací by neměly být z hlediska zvýšeného rizika	V návrhu koncepce je zapracována podmínka na minimalizaci zásahu projektů do ochranných pásem vod. Návrh zimní údržby a vyhodnocení jejich vlivů na vody je součástí projektových dokumentací. Vyhodnocení návrhu zimní údržby neodpovídá podrobnosti hodnocené koncepce. Návrh zimní údržby a vyhodnocení jejich vlivů na vody je součástí projektových dokumentací. Návrh zimní údržby a vyhodnocení jejich vlivů na vody je součástí projektových dokumentací.

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				kontaminace podzemních vod zasakovány, především pak v oblastech s určitým stupněm ochrany podle zákona o vodách. 5. Otázku potlačení významnějšího vnosu ropných látek do vod povrchových je nutno technicky řešit v každém konkrétním projektu stavby. Eliminace kontaminace podzemních a povrchových vod bude zajištěna systémem odlučovačů ropných látek na jednotlivých úsecích dešťové kanalizace, usazovacích nádrží a pro havarijní případy i šachtami s uzávěry kanalizačních stok k zamezení odtoku závadných látek. Průchodem srážkových vod kontaminovaných ropnými látkami těmito objekty bude dosaženo koncentrace těchto látek, které splňují požadavky platné legislativy, stanovující ukazatele a hodnoty přípustného znečištění povrchových vod (nařízení vlády č. 401/2015 Sb.). Objekty na kanalizační síti odvodňující těleso komunikace musí podléhat pravidelné údržbě a čištění k zajištění provozuschopného stavu a jejich maximální účinnosti.	Návrh eliminace kontaminace podzemních a povrchových vod je součástí projektových dokumentací.
4	24.2.2 023	MZP/2023/61 0/802	MŽP Odbor adaptace na změnu klimatu	Odbor adaptace krajiny na změnu klimatu (610) uplatňuje následující požadavky na obsah a rozsah tohoto vyhodnocení. <ul style="list-style-type: none"> aby při vyhodnocování vlivu na jednotlivé prvky nadregionálního ÚSES bylo přihlíženo k aktuálně platného vymezení ze zásad územního rozvoje jednotlivých krajů, nikoliv k vymezení dle Územně technického podkladu Nadregionálního a regionálního ÚSES ČR z roku 1996, jak je uvedeno v oznámení, aby při vyhodnocení vlivů na ÚSES, a to nejen na jeho nadregionální úroveň, byly důsledně uplatněny přírodovědné principy vymezení ÚSES (Metodika vymezení ÚSES, MŽP, 2017), a z nich zejména princip funkčních vazeb ekosystémů, princip biogeografické reprezentativnosti a princip přiměřených prostorových nároků; MŽP v této souvislosti doporučuje, aby se na vyhodnocení vlivů AZÚR podílela také osoba odborně způsobilá, optimálně osoba s autorizací k vymezení ÚSES (autorizace A.3.1 udělovaná Českou komorou architektů), <ul style="list-style-type: none"> aby při vyhodnocení vlivů na ZPF bylo přihlíženo k zásadám plošné ochrany ZPF podle § 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, zejména k požadavku odnímat jen nejnútnejší plochu zemědělského půdního fondu podle § 4 odst. 1 písm. d) a k požadavku odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní podle kritérií BPEJ v souladu s § 4 odst. 1 písm. b). 	ZÚR vymezují pro účely řízení o vyvlastnění či zřízení překupního práva veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření v oblasti dopravy, technické infrastruktury, protipovodňové ochrany a územního systému ekologické stability. ZÚR vytváří podmínky pro realizaci mezinárodně a republikově významných záměrů stanovených v Politice územního rozvoje ČR, Úplné znění závazné od 1. 9. 2023 a pro realizaci významných krajských záměrů. Vzhledem k tomu, že se jedná o koncepci celorepublikového rozsahu s možným ovlivněním v podstatě celého území ČR bylo využito pro vyhodnocení podkladových materiálů ochrany přírody (mapy.nature.cz). Koncepční vymezení nadregionálních biocenter je doloženo dle zveřejněné situace AOPK 2019. Součástí posuzované koncepce jsou projekty jak plánované, tak projekty, které již byly předmětem posouzení vlivu na životní prostředí a posuzování bylo ukončeno vydáním závěru zjišťovacího řízení či vydáním souhlasného závazného stanoviska, tak záměry, které jsou v současnosti v realizaci. U všech projektů, které jsou součástí posuzované koncepce bude vyhodnoceno možné ovlivnění prvků ÚSES na všech úrovních – nadregionální, regionální a lokální. Z hlediska konkrétních projektů je třeba zohlednit ve fázi zpracování projektů aktuální stav ÚSES na úrovni lokální a navrhnout vhodná opatření pro křížení prvků ÚSES. Proto při vyhodnocení vlivů koncepce bylo předpokládáno, že projekty pravděpodobně kříží prvky ÚSES a bylo navrženo minimalizovat vlivy na ÚSES. Do návrhu environmentálních indikátorů byl navržen - počet křížení nadregionálních ÚSES. Z hlediska uvedené metodiky je třeba brát na zřetel i názor AOPK zveřejněný v Ochrana přírody 4/2017 Nová metodika vymezení ÚSES – promarněná příležitost. Posuzované projekty ve většině případů vyžadují zábory ZPF. V úrovni vyhodnocení koncepce není možné specifikovat třídy ochrany ZPF, proto do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ bylo převzato opatření: 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). Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů. V rámci navržených environmentálních indikátorů jsou navrženy indikátory: Rozsah nových záborů zemědělské půdy (ha)
5	15.2.2 023	MZP/2023/62 0/422	MŽP Odbor zvláštní	1) Vyhodnotit, zda je koncepce, včetně dále navrhovaných priorit, opatření a cílů, v souladu s již schválenými koncepčními dokumenty v ochraně přírody a krajiny národní úrovně - Státním programem ochrany přírody a krajiny ČR 2020 - 2025, Státní politikou životního prostředí ČR na období 2021-2030 s výhledem do roku 2050,	Vztah jednotlivých koncepčních dokumentů k posuzované koncepci je uveden v kapitole č. 1.5. a v případě identifikace silného vztahu v kapitole č. 5.2. Politika územního rozvoje vymezuje koridory a plochy dopravní infrastruktury, které jsou v souladu s knihou 6 – definice

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
			územní ochrany přírody a krajiny	<p>Strategií ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025 a republikovými prioritami v oblasti ochrany přírody a krajiny stanovenými Politikou územního rozvoje ČR v platném znění.</p> <p>2) V rámci vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí vyhodnotit vliv koncepce na zvláště chráněná území, a to zejména z hlediska vlivu výstavby a provozu dopravní infrastruktury (např. modernizace železničních tratí, dostavby dálnic, propojení metropolí v rámci ČR, zajištění dopravní infrastruktury pro nákladní dopravu, stanovení multimodálních koridorů atd.), respektive zda realizací koncepce nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany soustavy zvláště chráněných území.</p> <p>3) S ohledem na výše uvedený bod a s ohledem na navržená opatření k dosažení stanovených cílů koncepce, týkající se především výstavby a provozu dopravní infrastruktury, požadujeme navrhnout ve vyhodnocení případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů těchto činností na soustavu zvláště chráněných území.</p>	<p>projektových klastrů a projektových balíčků. DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Politiky územního rozvoje ČR.</p> <p>Státní program ochrany přírody a krajiny ČR 2020 – 2025, 2020 – vazbu ke koncepci lze definovat jako slabou nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v oblasti krajiny.</p> <p>Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050 Předkládaná koncepce je v souladu s cíli SPŽP ČR.</p> <p>Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025 – vazbu ke koncepci lze definovat jako slabou nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v oblasti krajiny.</p> <p>V rámci vyhodnocení byly posouzeny možné vlivy koncepce na ZCHÚ u jednotlivých projektů a multimodálních klastrů. Je třeba brát na zřetel, že na úrovni koncepce se nejedná o konkrétní znalost vedení projektu. Do návrhu koncepce bylo převzato opatření: Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem zvláště chráněná území. 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>Do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ bylo převzato opatření:</p> <p>Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 a zvláště chráněná území.</p>
6	8.3.2023	MZP/2023/630/587	MŽP Odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků	<p>V oznámení koncepce jsou přiložena stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“), z nichž 8 nevyloučilo možný významný negativní vliv koncepce na lokality soustavy Natura 2000 (podrobněji popsáno v tabulce 10 v oznámení na str. 57 a 58). Vzhledem k výše uvedenému požadujeme ve vyhodnocení předložit v souladu s ustanovením § 45i odst. 2 ZOPK posouzení na dotčené lokality soustavy Natura 2000.</p> <p>V posouzení je nezbytné se zaměřit především na přímé územní střety, ale i na sekundární vlivy (změnu hydrologických poměrů, možné sesuvy, předpokládané znečištění apod.) a migrační propustnost. Jedním z nezbytných podkladů jsou vydaná stanoviska dle § 45i odst. 1 ZOPK příslušných orgánů ochrany přírody, kterými nebyl vyloučen významný vliv na lokality soustavy Natura 2000.</p>	<p>Součástí vyhodnocení je posouzení vlivu koncepce na lokality Natura 2000 dle § 45i zákona č.114/1992 Sb. zpracované autorizovanou osobou.</p> <p>Přímé územní střety a sekundární vlivy (změna hydrologických poměrů, možné sesuvy půd, předpokládané znečištění) a případná migrační propustnost je možné řešit jen v omezené míře a to u těch projektů, které jsou v pokročilejší fázi přípravy a mají zpracovanou studii proveditelnosti, případně jsou v procesu EIA. Ale v případě záměrů časově vzdálenějších toto k dispozici není. Na koncepční úrovni jde o vyhodnocení významu spojení mezi jednotlivými body dopravní sítě. není rozlišováno konkrétní vedení dopravní infrastruktury v území. Problematika přímých územních střetů a sekundárních vlivů je hodnocena na úrovni EIA.</p>
7	7.2.2023	MZP/2023/640/141	MŽP Odbor ochrany vod	<p>Sdělují, že vyhodnocení by se mělo v přiměřené podrobnosti zaměřit na vlivy koncepce na jakost a množství povrchových a podzemních vod v souladu se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES, ustavující rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (Rámcová směrnice pro vodní politiku). Tato směrnice by měla být uvedena i v kapitole B.9. mezi strategickými dokumenty na mezinárodní úrovni.</p>	<p>Vztah jednotlivých koncepčních dokumentů k posuzované koncepci je uveden v kapitole č. 1.5. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (tzv. Rámcová směrnice) - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni zejména v tématech s vazbou na dopravu.</p> <p>Do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ bylo převzato opatření:</p> <p>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.</p>
8	14.2.2023	MZP/2023/720/873	MŽP Odbor odpadů	<p>1) Zpracovaná koncepce vychází z Plánu odpadového hospodářství ČR 2015–2024 z roku 2014. V současnosti je v platnosti aktualizovaný Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024 s výhledem do roku 2035 zpracovaný v roce 2022. Tento nový plán odpadového hospodářství v mnohem větší míře akcentuje témata předcházení vzniku odpadů a přechodu k oběhovému hospodářství. Žádáme tedy o zohlednění a změnu v koncepci.</p>	<p>Vztah jednotlivých koncepčních dokumentů k posuzované koncepci je uveden v kapitole č. 1.5 Plán odpadového hospodářství České republiky, pro období 2015 – 2024 s výhledem do roku 2035, (2022) - Vazbu lze definovat jako slabý nebo nepřímý vztah na obecné úrovni.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>2) Stavební odpady mají největší podíl na celkové produkci odpadů v ČR a jedním z hlavních producentů jsou v tomto ohledu liniové stavby. Proto bychom ocenili, aby kapitole „Odpady“ bylo věnováno více pozornosti než jen půl stránky.</p> <p>Žádáme tedy o rozpracování koncepce, a to především v kontextu předcházení vzniku odpadů, využívání principů cirkulární ekonomiky v oblasti staveb a důsledného uplatňování hierarchie nakládání s odpady.</p> <p>V kontextu doporučujeme zaměřit se na možnosti nové odpadové legislativy, včetně prováděcích vyhlášek, které umožňují využít režim vedlejšího produktu. Především při projektech na modernizaci železnic se stále ve velké míře setkáváme, že v odpadovém toku končí materiály, které lze klasifikovat jako vedlejší produkty.</p>	<p>Do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ bylo převzato opatření:</p> <p>V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p> <p>Problematika vedlejších produktů je zahrnuta do oblasti cirkulární ekonomiky.</p> <p>Do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ bylo převzato opatření:</p> <p>V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady a uplatňovány principy významně nepoškozovat životní prostředí.</p> <p>V kontextu celé koncepce není žádoucí rozpracovávat konkrétní dotčené oblasti jiných strategických či koncepčních materiálů (například POH ČR), je plně dostačující odkázat na problematiku ustanovenou zákonem o odpadech, což je provedeno v kapitole 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ části „Východiska“ .</p>
9	15.2.2 023	MZP/2023/82 0/365	MŽP Odbor ochrany ovzduší	<p>K předloženému oznámení zpracovanému v rozsahu přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, nemáme z hlediska působnosti odboru ochrany ovzduší žádné připomínky.</p> <p>V rámci následného zjišťovacího řízení pak uvítáme, pokud se vyhodnocení vlivů na životní prostředí v oblasti kvality ovzduší zaměří na aspekty uvedené v kapitole D. výše citovaného oznámení.</p>	Bez komentáře, vyhodnocení vlivů na ovzduší bylo provedeno v kapitole 12.
10	21.2.2 023	MZP/2023/84 0/83	MŽP Odbor politiky životního prostředí a udržitelné ho rozvoje	<p>Zpracovaná koncepce vychází z Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM) z roku 2015. V současnosti je v platnosti Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility z roku 2020. Tento nový plán reaguje na postup plnění původního NAP CM a některé nové výzvy v této oblasti a reflektuje mj. vývoj legislativy EU. Aktuálně probíhají přípravy v pořadí druhé aktualizace, která by měla být předložena vládě do konce roku 2023. Žádáme o zohlednění v koncepci.</p> <p>Dále upozorňujeme, že v kapitole C.4 Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území není mezi klíčovými problémy životního prostředí zmíněno světelné znečištění způsobené stávající i plánovanou dopravní infrastrukturou. V navazující kapitole D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ je pouze jedou zmíněn světelný smog, není mu však věnována pozornost. Požadujeme světelné znečištění zařadit mezi zdroje znečištění prostředí, obdobně jako je tomu u hluku z dopravy v kapitole C.4, a dále toto téma podrobněji zpracovat, analogicky k podkapitole Vlivy na hlukovou situaci a vibrace v kapitole D. Máme zde přitom na mysli zejména světelné znečištění způsobené trvalým venkovním osvětlením dopravní infrastruktury, nicméně nelze opomenout světlomety z dopravních prostředků.</p>	<p>Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility byla zohledněna v koncepci.</p> <p>Problematika světelného znečištění je popsána v kapitole 2.13.</p>
11	14.2.2 023	MZDR 5094/2023/OV Z	MZd	<p>Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050 je zpracovávána pouze v jedné variantě. Při zpracování uvedené koncepce byly respektovány všechny dostupné relevantní dokumenty na úrovni EU připravované pro příští programové období. 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.</p>	<p>Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo zpracováno osobou s osvědčením odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Vyhodnocení bylo provedeno pro determinanty kvalita ovzduší, hluková zátěž, dopravní nehodovost, socio-ekonomické faktory a pohoda bydlení.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>Hodnocení kumulativních vlivů bude detailně provedeno v rámci SEA, a to zejména s ohledem na Závěry zjišťovacího řízení a určeným obsahem a rozsahem vyhodnocení. Hodnocení potenciálních kumulativních vlivů DSS 2024-2030 bude v rámci SEA provedeno pro projektové balíčky a multimodální klastry, u kterých budou podle jejich charakteru a pravděpodobného působení identifikovány možné negativní vlivy na životní prostředí nebo na veřejné zdraví s ohledem na existující vlivy v území a jeho zranitelnost.</p> <p>Implementace řady multimodálních klastrů DSS 2024-2030 nepředstavuje významné riziko z hlediska negativních kumulativních a synergických vlivů, zejména z důvodu jeho směřování k zajištění pozitivních vlivů na veřejné zdraví - přesun nákladní dopravy na železnici, - realizaci obchvatů, - výstavby nových dálničních úseků pro tranzitní dopravu, - realizaci příměstské železniční dopravy. Z výše uvedených důvodů je možné očekávat pozitivní spolupůsobení uplatňování DSS 2024 - 2030 na veřejné zdraví. Při realizaci jednotlivých multimodálních klastrů nelze jednoznačně vyloučit dočasné lokální změny jednotlivých složek životního prostředí s možnými negativními vlivy.</p> <p>Zaměření a rozsah vyhodnocení vlivů DSS 2024-2030 na životní prostředí bude stanoven v rámci zjišťovacího řízení SEA vedeného Ministerstvem životního prostředí ČR.</p> <p>Potenciální vlivy Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 vyplývají z jejího zaměření na oblast dopravy, která významně ovlivňuje kvalitu složek životního prostředí a stav veřejného zdraví.</p> <p>Dopravní sektorová strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050 je v souladu s definovaným pracovním harmonogramem připravována tak, aby byla v polovině roku 2023 připravena ke schválení.</p> <p>Ministerstvo zdravotnictví v této fázi akceptuje předložený materiál v daném rozsahu.</p>	
12	7.3.2023	MK 14717/2023 OPP	MK	<p>Uvedená koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ bude mít významný vliv na životní prostředí, pokud nebudou správně vyhodnoceny a ošetřeny sledované zájmy státní památkové péče a pokud nebude nastaven soulad se zájmem na ochranu kulturně historických hodnot.</p> <p>Výrok: Ministerstvo kultury požaduje v rámci charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území doplnění všech památkově chráněných jevů dle platného legislativního rámce. Požadavek se týká krajinných památkových zón a ochranných pásem, a to v rámci kapitoly C.3 Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území, v podkapitole C.3.12 Kulturní a archeologické památky. V případě krajinných památkových zón, vzhledem k tomu, že se jedná o plošně rozsáhlejších území, Ministerstvo kultury požaduje doplnění jejich identifikace nejen v textu, ale i v podobě mapy (jako je tomu např. u přírodních parků - obr. 13 na str. 48).</p> <p>Odůvodnění: Přestože dokument uvádí dosti detailně památkovou ochranu jednotlivých památek, včetně památek s mezinárodním statutem, u plošné ochrany se omezuje pouze na historická jádra měst a obcí a zcela opomíjí statut krajinných památkových zón a ochranných pásem památek.</p> <p>Zejména u rozsáhlejších krajinných památkových zón lze předpokládat střety zájmů ochrany kulturních hodnot s předpokládanými dopravními stavbami.</p> <p>Negativní ovlivnění krajinných památkových zón lze implicitně očekávat i ve spojení s negativním dopadem na krajinu z důvodu její fragmentace působené intenzifikací infrastruktury (viz str. 54).</p>	<p>Chybějící údaje byly doplněny do kapitoly 2.9.</p> <p>Do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ bylo převzato opatření: Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a 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
				<p>Negativní dopady vymezovaných tras mohou způsobit zásadní ponížení hodnot všech chráněných lokalit - jednotlivých kulturních památek, památkově chráněných území i území s archeologickými nálezy dle SAS ČR, včetně možného narušení celistvosti daných chráněných území což je v rozporu s památkovými zájmy v území dle daného legislativního rámce.</p> <p>Ministerstvo kultury požaduje doplnění chybějících údajů tak, aby byl výčet kulturních a historických hodnot území úplný. Podklady jsou k dispozici na veřejných webových stránkách Národního památkového ústavu na adrese: https://iispp.npu.cz/ nebo http://pamatkovykatalog.cz. K postupu pro získání prostorových dat ÚSKP potřebných pro tvorbu map v GIS i CAD je uložen na sdíleném úložišti pagis.npu.cz text.</p> <p>Odkaz pro uživatele registrované a přihlášené na pagis.npu.cz: https://pagis.npu.cz/sheet/oo/r/sdqOpP9WH0cvOAPWESRFXYDVSsITW5sK Odkaz veřejný bez potřeby přihlášení: https://pagis.npu.cz/sheet/d/s/sdqOpP9WH0cvOAPWESRFXYDVSsITW5sK/0EXOW1PGY-k6Y0hDX7Yy3_GLy00VBXjG-prfgJqz6Qwo</p>	
13	2.2.2023	JMK 38633/2023	KÚ JHMK	<p>V obecné rovině lze konstatovat, že primárně by tedy měly být řešeny ty úseky dopravní sítě, kde je již dnes doprava dominantním znečišťovatelem vnějšího ovzduší. Po stavební stránce věci zabezpečení stávajících komunikací, úpravy jejich povrchu a současně výstavba kapacitně dostačujících navazujících komunikací a zejména vybudování objízdných tras, které odlehčí přetíženému centru měst. Z hlediska vlivů automobilové dopravy na kvalitu ovzduší je nejproblematičtější kumulace automobilové dopravy na jedné trase bez možnosti jiného průjezdu.</p> <p>Infrastruktura pro motorovou dopravu ve městech by měla zahrnovat především obchvaty, tangenty a systémy okružních komunikací, v dostatečné vzdálenosti od oblastí bydlení, které odvádějí dopravu směrem od centra. Dokončený systém obchvatů bude mít za následek snížení celkového množství emisí, jejich rozložení do většího území a tím nižší imisní koncentrace v místech s nadlimitně zatíženým ovzduším.</p> <p>Z hlediska implementace DSS 2024-2030 lze očekávat negativní efekt související s odpady z výstavby. Krom minimalizace bilance zemních hmot při návrhu dopravních staveb, je třeba i při jejich realizaci důsledně dbát na způsoby nakládání s odpady, a to zajištěním jejich využití nebo odstranění v souladu se zákonem o odpadech v celém dodavatelském řetězci. Důsledná kontrola využití nebo odstranění vzniklých odpadů v souladu se zákonem o odpadech zajistí ochranu životního prostředí i efektivní a hospodárné vynakládání veřejných prostředků.</p>	<p>Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo zpracováno osobou s osvědčením odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Vyhodnocení bylo provedeno pro determinanty kvalita ovzduší, hluková zátěž, dopravní nehodovost, socio-ekonomické faktory a pohoda bydlení.</p> <p>Do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ bylo převzato opatření:</p> <p>V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p>
14	3.2.2023	KUKHK–6288/ZP/2023	KÚ KHK	Bez připomínek.	Bez komentáře
15	21.2.2023	KULK 9124/2023 OŽPZ 175/2023	KÚ LBK	<p>Odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen OŽPZ) souhrnně žádá, aby se vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí zabývalo mimo jiné důsledným vyhodnocením potenciálních vlivů především u navrhovaných stavebních opatření (železnice, silnice, dálnice, vodní cesty). V případě zjištění potenciálu pro vznik významných negativních vlivů na životní prostředí je třeba vyhodnotit váhu jednotlivých veřejných zájmů a dlouhodobou udržitelnost účelnosti stavby (zejména v případě plavebních úprav toků s ohledem na vývoj klimatu a strategickými dokumenty deklarovanou neochotu SRN k budování plavebních stupňů na německé části Labe). V těchto případech je třeba zhodnotit relevantnost požadavku na zpracování konkrétních návrhů na projektové úrovni variantně, s vyhodnocením nejméně střetových variant.</p>	<p>Vyhodnocení koncepce řešilo potenciální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Na základě dohody s Ministerstvem dopravy došlo k vyloučení projektu Plavební stupeň Děčín z posuzované koncepce.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací	Text připomínky	Způsob vypořádání	
			<p>OŽPZ dále upozorňuje, že úkolem strategického plánování v oblasti dopravy není pouze zajištění přepravy osob a nákladu na území ČR, ale také zajištění souladu dopravní sítě s ostatními veřejnými zájmy, mezi než patří zájmy ochrany zdraví obyvatel (zejména vlivy v oblasti hluku a čistoty ovzduší) a ochrany přírodních složek životního prostředí. Tyto principy OŽPZ mezi prioritami posuzované koncepce zcela postrádá. Mezi priority do roku 2030 je zařazeno „Zlepšení plavebních podmínek v přeshraničním úseku Labe“ a „Splavnění Labe do Pardubic“. Záměry stavby plavebních stupňů jsou lokalizovány 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 Děčín na migrační tahy anadromních a katadromních druhů ryb, čímž by se jeho vliv rozšířil i na území Libereckého kraje.</p> <p>Říční doprava je a stále více bude ohrožována nedostatkem vody v řekách v důsledku změny klimatu. Na základě zkušeností z posledních let lze velmi důvodně předpokládat, že říční doprava bude v ČR možná pouze po výrazně menší část roku, než za současných podmínek.</p> <p>Strategický dokument Svobodného státu Sasko „Mobilita pro Sasko – Zemský plán dopravy 2030“ jasně deklaruje, že Spolková republika Německo nepočítá se stavbou plavebních stupňů na Labi, přičemž již nyní bývá v suchých periodách úsek Labe mezi Hřenskem a Drážďany nesplavný. Splavnost německé části Labe tak bude ohrožována i v případě umělého navýšení hladiny vody na českém úseku. Dlouhodobá udržitelnost účelnosti trvalých stavebních zásahů do koryta Labe je tedy nejistá.</p> <p>Krajský úřad z uvedených důvodů žádá, aby mezi priority posuzované koncepce byly zahrnuty také následující cíle, a to včetně identifikace a prioritizace dopravních staveb, u kterých je nutné řešit existující střety se zájmy ochrany životního prostředí:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snižování negativních dopadů dopravy na zdraví obyvatel (hluk, znečišťování ovzduší), - snižování negativních dopadů dopravy na vláhový režim krajiny (hospodaření se srážkovými vodami z nových i stávajících zpevněných ploch), - snižování negativních dopadů dopravy na migrační prostupnost krajiny (migrační zprůchodnění stávajících liniových staveb a příčných objektů na řekách), - snižování negativních dopadů dopravy na biotopy (kompenzační opatření za ztrátu biotopů a jejich ekosystémových služeb), - snižování negativních dopadů dopravy na výměru pozemků chráněných v rámci ZPF a PUPFL (racionalizace prostorových nároků dopravních staveb a optimalizace výstavby, a to s cílem snížení dočasných a trvalých záborů půdy pro dopravní stavby), - vyhodnocení předpokládaných hydrologických podmínek pro plavbu na českých řekách v budoucích desetiletích s výhledem nejméně do roku 2100, a to s uvážením skutečnosti, že na německé části Labe nebudou budovány vzdouvací objekty. <p>Hodnocení by se mělo prioritně zabývat půdou (obzvláště ZPF) - úbytkem výměry, degradací, znečištěním, změnou hydrologických a odtokových poměrů, vlivem na mimoprodukční i produkční funkce zemědělské půdy - jako jedinečnou základní složkou přírody a stanovištěm pro planě rostoucí rostliny a volně žijící živočichy.</p>	<p>Posuzovaná koncepce vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.</p> <p>Principy ochrany složek životního prostředí obsahuje návrhová kniha v kapitole 3.2.3 soubor kritérií: životní prostředí.</p> <p>Do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ byla převzata opatření uvedená v kapitole 10:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Optimalizovat trasy a technické řešení komunikací v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. 2. Pro projekty nových silnic a dálnic vypracovat dopravní model území se zohledněním navazujících silničních staveb a zejména změn v dopravní zátěži na stávající komunikační síti, identifikovat lokality s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby. Níže uvedená opatření k minimalizaci imisních, akustických a dopravně-bezpečnostních dopadů realizovat na základě těchto modelů, tzn. se zohledněním změn v intenzitách dopravy na komunikační síti území. 3. Imisní příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit rozptylovou studií. V případě překročení imisních limitů v území navrhnout a realizovat opatření vedoucí ke snížení a ke kompenzaci jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry). 4. Akustické příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit akustickou studií. V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené chráněné zástavby. 5. Do akustických a rozptylových studií zahrnout analýzu kumulativních, případně synergických vlivů na lidské zdraví se všemi adekvátními zdroji hluku a emisí působícími v dotčeném území. Výsledky zohlednit při návrhu opatření ke splnění hlukových a imisních limitů. 6. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu vlivem vyvolané dopravy novou zástavbu nepovolit. 7. V lokalitách s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby realizovat dopravně-bezpečnostní opatření. Omezit tranzit zvýšeného objemu dopravy navázaného na nové a modernizované stavby skrz obytné území. 8. Po vybudování nových komunikací mimo zástavbu zamezit průjezdům těžké nákladní dopravy po stávajících komunikacích nižších tříd a případnému vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků. 9. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu. 10. Tělesa komunikací pohledově oddělit od zástavby (ozelenění, vegetační pásy, zatunelování). 11. Minimalizovat dopady na změny využití krajiny. 12. Optimalizovat trasy s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. 13. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. 	

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení				
číslo	datum	Číslo jednací	Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>14. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.</p> <p>15. Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.</p> <p>16. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.</p> <p>17. Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 a zvláště chráněná území.</p> <p>18. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p> <p>19. Technické řešení a způsob stavby mostních objektů řešit s ohledem na co nejmenší zásah a s co nejmenšími územními nároky na území EVL (např. výsun mostů, delší estakáda místo násypového tělesa apod.).</p> <p>20. Při návrhu zabezpečování železničních přejezdů na území EVL a PO dávat přednost jiným typům zabezpečení před budováním mimoúrovňových křížení.</p> <p>21. V souvislosti s realizací tunelů situovat výduchy, pomocné, záchranné štoly, zařízení staveniště mimo lokality soustavy Natura 2000, resp. alespoň mimo výskyt cílových předmětů ochrany.</p> <p>22. Sanace skalních svahů a skalních masívů provádět s ohledem na předměty ochrany EVL a PO, pokud je to možné, vybírat technická řešení s nejmenším možným vlivem (instalace bariér či ochranných sítí vs. Odtěžení části masívu apod.).</p> <p>23. Při realizaci vysokorychlostních tratí, jež budou oploceny, je nutné respektovat zachování migračních koridorů a průchodnost v místech střetů s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců, a to pomocí ekoduktů, estakád a dostatečně kapacitních mostních objektů.</p> <p>24. 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.</p> <p>25. 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.</p> <p>26. 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.</p> <p>27. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
					<p>28. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně).</p> <p>29. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy.</p> <p>30. V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p> <p>31. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
16	20.2.2023		KÚ LBK – Žídek	Liberecký kraj k oznámení koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“ neuplatňuje žádné připomínky v rámci posuzování vlivů na životní prostředí.	Bez komentáře.
17	22.2.2023	MSK 20851/2023	KÚ MSK	Krajský úřad jako dotčený správní orgán posoudil předložené podklady (oznámení koncepce zveřejněné na: Informační systém SEA (cena.cz)) a uvádí, že k předloženému oznámení koncepce nemá z hlediska zájmů chráněných zákonem v oblasti životního prostředí ve své kompetenci žádné připomínky.	Bez komentáře.
18	6.3.2023	KUOK 19744/2023	KÚ OLK	Z podkladů, které jsou správnímu úřadu k dispozici, nevyplývá negativní dotčení zájmů chráněných tímto zákonem, jež jsou svěřeny do kompetence krajského úřadu.	Bez komentáře.
19	16.2.2023	KrÚ 13356/2023/O ŽPZ/UD	KÚ PRK	V souvislosti s přílišnou obecností koncepce a předpokládanému dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa upozorňujeme na skutečnost, že v rámci základních principů stanovených lesním zákonem je každému stanovena povinnost počínat si tak, aby nedocházelo k poškozování nebo ohrožování lesů. Z tohoto důvodu požadujeme v dalších stupních realizace koncepce, pokud bude docházet k přímému dotčení (záboru) PUPFL a záměru kácení dřevin, zpracovat přehledný návrh případných záborů PUPFL a zároveň tyto návrhy záborů PUPFL minimalizovat, požadavky na zábor PUPFL patřičně odůvodnit, provést vyhodnocení záboru z hlediska případného ohrožení stability sousedních lesních porostů a především dbát na zachování lesního prostředí. Na straně 24-26 předloženého oznámení jsou uvedeny informace ohledně vztahu předkládané koncepce vůči jiným koncepcím přijatým na mezinárodní, vnitrostátní a regionální úrovni. Strategický dokument Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severovýchod – CZ05 má vůči DSS silný přímý vztah tzn. „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.“	<p>Do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ bylo převzato opatření:</p> <p>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.</p> <p>V kapitole 5 vyhodnocení je uveden vztah posuzované koncepce k Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Severovýchod - CZ05.</p> <p>Opatření definovaná v kapitole C.4.1 jsou závazná pro splnění imisních limitů v zóně Severovýchod. Jelikož je však žádoucí obecně vytvářet podmínky pro další snižování emisí znečišťujících látek tak, aby znečištění ovzduší dále klesalo, byla stanovena podpůrná opatření, která by měla být příslušnými orgány veřejné správy dle jejich možností a relevance pro danou oblast v maximální míře realizována.</p> <p>V případě zóny Severovýchod se s ohledem na charakter znečištění bude jednat především o podpůrná opatření ke snížení vlivu dopravy na úroveň znečištění ovzduší.</p>
20	22.2.2023	029003/2023/KUSK	KÚ SČK	Vzhledem k možnému významnému vlivu koncepce na soustavu Natura 2000 lze předpokládat i negativní ovlivnění zvláště chráněných území (ZCHÚ) v kategoriích přírodní rezervace (PR) a přírodní památka (PP) a jejich ochranných pásem, které jsou s evropsky významnými lokalitami a ptačími oblastmi zmíněnými ve výše uvedeném stanovisku v překryvu. Jelikož součástí oznámení nejsou konkrétní projekty, nelze vyloučit dotčení i dalších ZCHÚ. Krajský úřad proto upozorňuje na ochranné podmínky a zákazy týkající se PR, PP a jejich ochranných pásem, uvedené v ust. § 33 odst. 1, § 34, § 36 odst. 1 a 2 zákona č. 114/1992 Sb.	<p>Hodnocení vlivů závažných zásahů na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny podle § 67 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění bude zpracováno na projektové úrovni.</p> <p>Do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ bylo převzato opatření:</p> <p>Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 a zvláště chráněná území.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				V návaznosti na výše uvedené nelze vyloučit ani negativní ovlivnění zvláště chráněných druhů, proto Krajský úřad upozorňuje na nutnost respektovat jejich základní podmínky ochrany uvedené v ust. § 49 a § 50 zák. č. 114/1992 Sb., Krajský úřad upozorňuje, že dle Zásad územního rozvoje (ZÚR) Středočeského kraje je možné stavby dopravní a technické infrastruktury v plochách a koridorech pro biocentra a biokoridory ÚSES v nezbytných případech připouštět, ale pouze za podmínky, že nedojde k významnému snížení schopnosti ekosystému odolávat znečištění, erozi či jiné fyzikální nebo chemické zátěži prostředí, a zároveň nedojde k podstatnému snížení schopnosti bez dalších opatření plnit stabilizující funkce v krajině.	
21	23.2.2 023	029598/2023/ KUSK	KÚ SČK Rada	Středočeský kraj souhlasí s oznámením koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“ a ke zjišťovacímu řízení nemá připomínky.	Bez komentáře
22	14.2.2 023	KUUK/028948 /2023/ZPZ/Sik	KÚ ÚSK	Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, nemá připomínky k předloženému oznámení koncepce.	Bez komentáře
23	14.2.2 023	KUUK/028939 /2023/ZPZ/Sik	KÚ ÚSK Mejstříko vá	Ústecký kraj bere předložené oznámení koncepce na vědomí a nemá k němu připomínky.	Bez komentáře
24	27.2.2 023	KUZL 21142/2023	KÚ ZLK	Vzhledem k tomu, že hodnocená koncepce nepřináší u navržených aktivit dostatečně podrobné údaje, které by aktuálně umožnily přesně stanovit konkrétní míru negativního vlivu, lze obecně konstatovat, že realizace jednotlivých záměrů může negativně ovlivnit migrační trasy zvěře a její přirozené biotopy. Jako kompenzaci je nutno u jednotlivých záměrů navrhnout taková technická opatření, aby byla zajištěna volná migrace zvěře a aby byla zachována volná průchodnost krajiny. 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. Stanovisko k možnosti existence významného vlivu záměru na území soustavy Natura 2000, kterým orgán ochrany přírody nevyločil významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, dle § 45i odstavce 1) výše uvedeného zákona, bylo vydáno dne 6. září 2022, pod č. j. KUZL 75279/2022 a zůstává i nadále platné.	Součástí vyhodnocení koncepce je posouzení vlivu koncepce na lokality Natura 2000 dle § 45i zákona č.114/1992 Sb. zpracované autorizovanou osobou. Hodnocení vlivů závažných zásahů na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny podle § 67 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění bude zpracováno na projektové úrovni. Do návrhu koncepce bylo převzato opatření: Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 a zvláště chráněná území.
25	22.2.2 023	MHMP 389934/2023	MHMP	Negativní dopady dopravy na lesní pozemky se projevují zejména jejich zábory v důsledku samotné výstavby komunikací a celé dopravní sítě. Z hlediska implementace DSS 2024-2030 lze očekávat negativní efekt související s trvalými a dočasnými zábory půdy. Pro obecný charakter předkládané koncepce nelze dopady na lesní pozemky konkretizovat. Upozorňujeme, že zábory lesa je v zájmu jeho ochrany jako národního bohatství, tvořícího nenahraditelnou složku životního prostředí, třeba minimalizovat. K návrhu koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“ nemáme z hlediska odpadů žádné připomínky. Podkladem pro toto sdělení je oznámení koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050; část Vyhodnocení vlivu na životní prostředí (SEA)“, datované 01/2023, zpracované ve společnosti SUDOP PRAHA a.s. (IČO 25793349), předkladatelem koncepce je Ministerstvo dopravy České republiky (dále jen „koncepce“).	Do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ byla převzata tato opatření: 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. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>Koncepce definuje priority a cíle v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury pro uvedené období. Dopravní sektorové strategie 3. fáze je určena pro naplňování strategických investičních potřeb a řešení klíčových problémů v oblasti dopravy v České republice při realizaci investičních priorit politiky hospodářské, sociální a územní soudržnosti EU.</p> <p>Vyhodnocení kromě charakteristiky koncepce obsahuje aktuální popis a analýzu situace mimo jiné i v oblasti klimatu a kvality ovzduší v ČR. Dle autorů vyhodnocení lze při implementaci koncepce očekávat pozitivní efekt při snižování emisí v obcích při realizaci obchvatů, převedení nákladní dopravy na železnici, převedení tranzitní dopravy na nové dálniční úseky, realizaci příměstských úseků železnic. Z hlediska ochrany klimatu a kvality ovzduší má koncepce pozitivní potenciál a může přispět ke zlepšení existujícího stavu.</p> <p>Koncepce neobsahuje žádné konkrétně rozpracované projektové záměry či územní opatření. Dopady (přímé/nepřímé) na kvalitu ovzduší v hl.m. Praze nelze v této souvislosti relevantně posoudit. Hodnotit bude možné až konkrétní záměry realizované v souvislosti s danou koncepcí.</p> <p>Z hlediska ochrany ovzduší nemáme k provedenému vyhodnocení připomínky.</p> <p>Cíle a závěry koncepce jsou stanoveny obecně, bez konkrétní lokalizace. Pro jednotlivé záměry, které se budou v rámci uvedené koncepce realizovat, bude podle jejich kapacity a charakteru nutné vydat stanovisko orgánu ochrany přírody jednotlivě pro konkrétní záměr. Uvedenou koncepcí jako obecným rámcovým dokumentem nejsou dotčeny námi chráněné zájmy.</p> <p>U zajištění dopravní infrastruktury pro nákladní dopravu (železnice, voda) a Multimodálních klastrů (uzel Praha) lze predikovat, že vyvolávají budoucí požadavky na přírodní zdroje v podobě spotřeby vody pro přímou potřebu, technologickou, provozní – blíže nerozvedeno.</p> <p>Posuzované území v Praze není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Není však možné určit, zda na ploše záměrů, či v jejich blízkosti se bude nacházet konkrétní vodní plocha, prameniště či mokřad a rovněž zda se na ploše záměrů bude nacházet ochranné pásmo konkrétního vodního zdroje ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, ve znění pozdějších předpisů, a zda záměr leží ve vyhlášeném konkrétním záplavovém území.</p> <p>Dopady (přímé/nepřímé) na kvalitu vod v hl.m. Praze nelze v této souvislosti hodnotit. Hodnotit bude možné až konkrétní záměry realizované v souvislosti s danou koncepcí.</p> <p>K provedenému vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí nemáme připomínky.</p>	
26	9.3.2023		HMP Komrsková	<p>1) V předloženém dokumentu se uvádí, že na základě „závazkového pilíře“ bude nutné zprovoznit v požadovaných časových horizontech – do roku 2030 mimo jiné VRT Praha – Lovosice a VRT Praha – Brno s výjimkou úseku Světlá nad Sázavou – Vlkov (Velká Bíteš). V této souvislosti hlavní město Praha upozorňuje, že zejména aktuální návrh VRT Praha – Brno se zaústěním do Prahy u Horních Počernic a Běchovic nemá dosud stabilizovaný územní průmět v návrhové části platné ÚPD na území hl. města Prahy po celé své délce. To samo o sobě představuje riziko, že navržený termín zprovoznění uvedených VRT může být ohrožen. Pochybovat lze rovněž o uvedeném termínu zprovoznění „Dostavby dálnice D0“, tedy všech chybějících úseků Pražského okruhu, do roku 2030.</p> <p>2) Hl. m. Praha považuje za potřebné, aby součástí projektových balíčků u položky „Příspěvek na modernizaci a rozvoj MHD v elektrické trakci“ byla i podpora investice metra trasy D v Praze, která není určena pouze pro obyvatele Prahy, ale budou ji</p>	U všech staveb jsou v návrhu koncepce uvedeny termíny dle stavu poznání k 30.6.2023, vždy existují rizika, že se procesy zdrží. Termíny jsou podkladem zejména k modelování finančních toků z hlediska udržitelnosti financování.

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení				
číslo	datum	Číslo jednací	Text připomínky	Způsob vypořádání
			<p>využívat i cestující z obcí ve Středočeském kraji, kteří každodenně do Prahy dojíždějí za prací.</p> <p>3) Upozorňujeme na nejednoznačný vztah mezi decentralizací a dopravní dostupností, kdy zlepšení dopravního spojení mezi centrální metropolí a ostatními regiony sice decentralizaci některých umožňuje, ale zároveň paradoxně může snížit poptávku po takové decentralizaci.</p> <p>4) Z metodického hlediska doporučujeme přesnější vyjádření u předpokládaného postupu SEA, a to zejména na str. 12: a) návrh koncepce má být zpracován podle závěrů zjišťovacího řízení, nikoliv jen v jejich kontextu, b) bude třeba vypořádat připomínky nejen z případného veřejného projednání, ale především ty ze zaslaných písemných vyjádření k návrhu koncepce (včetně vyhodnocení).</p> <p>5) U „závazkového pilíře“ (str. 12-14 předloženého oznámení) požadujeme v koncepci doložit konkrétní formulace a také stupeň závaznosti, respektive možnost členských států, v tomto případě ČR, ovlivnit formulace týkající se projektů na jejich území.</p> <p>6) Upozorňujeme, že je problematické uvádět (na str. 15 předloženého oznámení), že „je zřejmé, že zvýšení kapacity železničního uzlu výstavbou tzv. Nového spojení 2 by mělo být realizováno ve variantě pro příměstskou, a nikoliv pro dálkovou dopravu“ a to jednak vzhledem k úrovni obecnosti zpracovávané koncepce, jednak s ohledem na to, že studie proveditelnosti rozvoje pražského železničního uzlu ještě není ukončena a její závěry projednány a vyhodnoceny.</p> <p>7) Doporučujeme zohlednit a vyhodnotit vztah zpracovávané koncepce nejen ke Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti, ale i k akčnímu plánu či plánům upřesňujícím provádění této strategie. Doporučení HMP k rozsahu a obsahu vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví</p> <p>1) Požadujeme upřesnění vlivů na životní prostředí, upřesnění doporučení a návrhů opatření pro předcházení, zamezení či zmírnění možných významných negativních vlivů na životní prostředí se zaměřením na dopady v hustě osídlených městských aglomeracích, kde se vlivy na životní prostředí týkají relativně největšího počtu lidí.</p> <p>2) Podle našeho názoru by se vyhodnocení mělo zaměřit zejména na vlivy na kvalitu ovzduší, na hlukovou situaci a vibrace a konečně na celkové prostorové nároky (tj. nejen na zábory půdy), a to včetně nároků dopravy v klidu.</p> <p>3) Upozorňujeme, že je obtížné hledat „varianty (alternativy) dosažení cílů koncepce lišící se svými vlivy na životní prostředí“, když cíle předložené koncepce nejsou jasně stanovené.</p> <p>Jediným výslovně uvedeným cílem v části B.6. je „prioritizace“ (zřejmě projektů, ale předem seskupených v klastry či balíčky). Výchozí způsob dosažení uvedeného cíle, například postup a kritéria, která budou použita, však v předloženém oznámení není popsán.</p>	<p>Smyslem balíčku je vyčlenit pro uvedený typ projektů finanční prostředky, rozdělování bude provedeno v návazném procesu, v tomto případě pro nejbližší období dle pravidel stanovených v OPD.</p> <p>Riziko tohoto typu existuje, zejména u méně rozvinutých regionů, na druhou stranu pro decentralizaci je dobrá dostupnost nutnou, byť nikoliv postačující, podmínkou. Je k tomu nutné splnit další požadavky, tím se zabývá Strategie regionálního rozvoje.</p> <p>Návrh vyhodnocení koncepce je zpracován v souladu se závěrem zjišťovacího řízení a rovněž i vyjádření obdržená k oznámení koncepce jsou vypořádána. Připomínky z případného veřejného projednání a ze zaslaných vyjádření k návrhu koncepce budou vypořádány.</p> <p>Jde o evropské nařízení, tedy zákon s přímou platností v ČR. Nařízení se v současnosti novelizuje, i když proces dokončen zatím není, v DSS se již vychází z pravděpodobné budoucí podoby nařízení. Vyjednávací proces stále probíhá, nebyl dokončen.</p> <p>DSS je strategií do roku 2050, tedy s dlouhodobým horizontem a z toho důvodu se v ní pracuje s projekty s různou mírou znalostí o nich. U projektů v počáteční fázi přípravy jsou uvedeny předpoklady, které jsou známy k 30.6.2023. U všech projektů bylo z důvodů nutnosti modelovat finanční toky včetně dluhové služby nutné vycházet z různě podrobných předpokladů z hlediska času realizace a investiční náročnosti. Jednotlivá kritéria MKA jsou v dokumentu popsána.</p> <p>V akčním plánu pro udržitelnou mobilitu je uvedeno 10 stěžejních iniciativ, jejich vztah k posuzované koncepci je možné hodnotit jako slabý nebo nepřímý.</p> <p>V rámci vyhodnocení byly upřesněny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a navržena opatření v kapitole č.10.</p> <p>Uvedené vlivy se týkají především vlivů na veřejné zdraví, které jsou vyhodnoceny v kapitole č.12 vyhodnocení.</p> <p>DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce).</p> <p>Prioritizace projektů je stanovena předkladatelem návrhu koncepce. Předmětem prioritizace jsou jednotlivé klastry, které jsou dále seskupeny do klastrů multimodálních. Multimodální klastry jsou odvozeny z multimodálních koridorů (viz příloha K6T5). Na základě multimodálních klastrů jsou multimodálně posuzovány projekty rozvoje dopravní infrastruktury tak, aby bylo možné řešit principy DNSH, zejména jeho mitigační oblasti. Rozvojové potřeby jsou proto členěny dle svých charakteristik do tří skupin:</p> <p>Základních potřeby je zajištění „klasické“ infrastruktury takových parametrů, aby všechny regiony ITI mohly plnit své základní funkce. Jde o zajištění spojení konvenční železnici v konkurenceschopné podobě z hlediska cestovních dob a kapacity a o silniční spojení odpovídající kapacity a vedení trasy mimo intravilány obcí.</p> <p>Cílové potřeby je zajištění dalšího významného zkvalitnění dopravního spojení nad rámec základních potřeb, které umožní zvýšit konkurenceschopnost příslušného regionu ve smyslu</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
					<p>plnění funkce „pól růstu“. Jde například o budování vysokorychlostních železničních tratí nebo dalších silničních komunikacích umožňujících další rozšíření nabídky služeb.</p> <p>Doplňkové potřeby jsou další záměry, které dále dílčím způsobem zlepšují stav odstraňování úzkých míst z hlediska rychlosti nebo kapacity nebo další nabídky služeb v rámci již realizovaných klastrů základních potřeb nebo zajišťující příslušné propojení alternativním způsobem.</p>
27	8.3.2023	UMC P_SUCH 00586/2023	MČ Praha Suchdol	<p>1. Jako podklad k vyhodnocení koncepce musí být pořízen aktuální a věrohodný model dopravních intenzit s plným započtením vlivů transevropské sítě TEN-T (tedy i intenzit dopravy v sousedních státech), a to pro období 20 let po uvedení komunikací do provozu (viz norma ČSN 736101 a resortní předpisy Ministerstva dopravy – tyto jsou relevantní neb dopravní koncepce je základem pro projektování komunikací). Pro komunikace plánované pro uvedení do provozu do roku 2030 musí dopravní model zahrnovat období nejméně do roku 2050, nebo spíše do časového horizontu 2055 – 2060, a to vzhledem k běžně se vyskytujícím zpožděním výstavby a uvádění komunikací do provozu.</p> <p>Pro komunikace s horizontem uvedení do provozu v roce 2050, musí dopravní model zahrnovat období nejméně do roku 2070, nebo spíše do časového horizontu 2075 – 2080, a to vzhledem k běžně se vyskytujícím zpožděním výstavby a uvádění komunikací do provozu. Vzhledem k vzdáleným časovým horizontům se musí kvalifikovaně a přezkoumatelně uvážit o možné saturaci intenzit dopravy.</p> <p>Relevantním je současný technický předpis Ministerstva dopravy s označením TP 225 (rok vydání 2018 na základě sčítání dopravy 2016), který obsahuje koeficienty růstu dopravy do roku 2055, avšak musí být vyčkáno na aktualizaci TP 225, kde budou zahrnuty výsledky sčítání dopravy z let 2020 – 2021.</p> <p>2. Dopravní model musí být přezkoumatelný a zveřejněn. Poznává se, že pro SESTA I byl dopravní model ČR financován z fondů EU a i ten je nutno nyní zveřejnit, aby bylo umožněno porovnání mezi procesy SESTRA I, II, a III.</p> <p>3. Na pořízení předmětné koncepce dopadá čl. 5 odst. 1 Směrnice SEA (viz i corrigendum oficiálního českého překladu zveřejněné v Úředním věstníku Evropské unie C 271/20 ze dne 14. 7. 2022). Tento čl. ve znění corrigenda zní „Pokud je podle čl. 3 odst. 1 vyžadováno posouzení vlivů na životní prostředí, vypracuje se zpráva o vlivech na životní prostředí, ve které se určí, popíší a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumných variant s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I.“ (zvýraznění doplněno). Koncepce tedy musí být posoudit varianty. Všechny varianty musí být posouzeny na stejné úrovni detailnosti – viz i závazný metodický dokument Evropské komise k implementaci Směrnice SEA: „Implementation of directive 2001/42/EC on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment.“ Je tedy nepochybné, že mezi posuzovanými variantami musí být i obchvatové varianty pro aglomerace (Praha, Brno, ...).</p> <p>4. Musí být důsledně uplatněna závazná evropská legislativa požadující, aby dopravní plánování bylo doprovázeno tzv. „akustickým plánováním“, a to s použitím v evropské legislativě závazně stanovených metodických postupů pro modelování hluku z dopravy, tj. i zde stanovených numericky vyjádřených indikátorů Tyto indikátory pak musí být porovnány s veřejno-právními limity stanovenými právními předpisy ČR. Je nutno vycházet ze spolehlivě zjištěného stavu hlučnosti v území.</p>	<p>DSS pracují s výstupy multimodálního dopravního modelu, a to k roku 2050, kdy se předpokládá dokončení všech evidovaných projektů. Časový horizont po roce 2050 se nesleduje, o projektech realizovaných po roce 2050 se bude rozhodovat v budoucnu, neboť dosud evidované potřeby jsou (nejen) finančně natolik náročné, že nemá význam uvažovat o dalších rozsáhlejších projektech, dokud nebudou splaceny všechny závazky z dluhového financování připravovaných projektů (bez dluhového financování by v současnosti připravované projekty nebylo možné dokončit do roku 2050 ani z poloviny).</p> <p>Dopravní model se nedá zveřejnit, zveřejnit se dají výstupy. Model se nedá zveřejnit, protože se jedná o software. Dále pak výstupy z dopravního modelu jsou k dispozici u předkladatele. Jedná se o objemné množství dat. Ministerstvo dopravy má k dispozici celostátní dopravní model. Pro projekt D0 byl v rámci studie proveditelnosti využit na projektové úrovni zpřesněný model pro region Středních Čech. Výstupy dopravního modelu jsou k dispozici u předkladatele Koncepce DSS na případné vyžádání.</p> <p>DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). Vyhodnocení stavu bez a s realizací koncepce je součástí kapitoly č.8.1. DSS3 je na úrovni strategie, která řeší propojení mezi jednotlivými aglomeracemi. Nezabývá se a ani nemůže se zabývat konkrétním vedením trasy, tzn., že zde nemůže být předloženo variantní řešení propojení.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>Musí být provedeno posouzení kumulativních vlivů všech zdrojů hluchnosti v území, tedy i kumulativně musí být zahrnutы všechny módy dopravy, tj. hluk z dopravy silniční, železniční a letecké (viz situace např. pro území jihu brněnské aglomerace a pražskou aglomeraci). Hlukové posouzení musí být přezkoumatelné. Tyto požadavky mj. vyplývají i ze zákona č. 17/1992 Sb. o životním prostředí, např. ust. § 5, § 11, § 12 odst. 1, § 12 odst. 2, § 17, § 18. Posouzení musí vycházet ze stávajícího stavu a principu předběžné opatrnosti, tedy posouzení nejhorší varanty – viz judikatura NSS, rozsudky 1 Ao 2011/526 (bod 64 a další) ve spojení s 1 As 135 2011/246 (bod 50). Je nutno uvážit očekávaný vývoj zpřesňování limitů (viz dokumenty WHO, z kterých vychází postupné novelizace závazné evropské legislativy).</p> <p>5. Analogicky jako pro hlukové posouzení musí být provedeno přezkoumatelné posouzení znečištění ovzduší. Je nutno uvážit očekávaný vývoj zpřesňování limitů (viz dokumenty WHO).</p> <p>6. Součástí posouzení musí být i posouzení vlivů na veřejné zdraví (posouzení HIA) provedené osobou s autorizací vydanou Ministerstvem zdravotnictví.</p> <p>7. Je nutno identifikovat oblasti nadlimitně zatížené, resp. oblasti, kde toto nadlimitní zatížení hrozí. Je nutné navrhnout koncepci tak, aby existující a hrozící hygienické závady tato prokazatelně mohla eliminovat.</p> <p>8. Koncepce musí vycházet z toho, že z důvodu minimalizace negativních vlivů a dodržení limitů zatížení obydlených území tranzitní doprava musí být důsledně vyvedena na obchvaty obcí a celých aglomerací (Praha, Brno, ...), tj. tranzitní doprava nesmí být zavlékána nejen do současných obytných území, ale ani do území rozvojových (určených k bydlení) a do rekreačních území. Vymezení těchto oblastí na základě očekávaného územního rozvoje musí být doloženo v koncepci, a to pro realizační horizont koncepce, tj. pro rok 2070, resp. horizont 2075 / 2080.</p> <p>9. Zejména pro komunikace TEN-T je nutno brát v úvahu zachování a vhodný rozvoj tichých oblastí (viz zákon č. 258/2000 Sb. a vyhláška č. 561/2006 Sb. a návaznost na evropskou legislativu).</p> <p>10. Je nutno zcela konkrétně navázat na Programy zlepšování kvality ovzduší, strategické hlukové mapování a příslušné vydané akční plány. Tuto návaznost musí koncepce přezkoumatelně doložit.</p> <p>11. Zohlednění vlivů na lokality systému Natura 2000 nemůže být provedeno stanovisky, kde krajský úřad bez rozboru situace v území pouze uvede, že vlivy jsou vyloučeny. Je nutno postupovat s uplatněním Politiky územního rozvoje (PÚR ČR) a dalších koncepčních dokumentací. Pokud pro (i dle PÚR ČR neurčitě) vymezené koridory je představitelný vliv z dopravy, pak to musí být explicitně řešeno.</p> <p>12. Je nutné provést přeshraniční posouzení s účastí sousedních států. V souladu s Aarhuskou konvencí musí být o projednávání prokazatelně uvědoměni občané sousedních států, tj. musí zde být provedeno i zveřejnění Oznámení koncepce, což se doposud nestalo. Nejedná se tedy pouze o uvědomění kontaktních bodů vlád, ale specificky všem občanům sousedních států musí být dána příležitost se vyjádřit před vydáním závěrů zjišťovacího řízení. Znamená to tedy také povinnost přeložit koncepci do úředních jazyků sousedních států.</p> <p>13. Stejně jako pro Aarhuskou konvenci je nutno respektovat i úmluvu z ESPOO a její protokoly.</p> <p>14. Nelze vycházet z toho, že přeshraniční vlivy neexistují. Je totiž nutno uvážit o dopadech změn organizace dopravy v ČR a vyvolaných změn organizace dopravy v sousedních státech. Z těchto změn organizace dopravy (intenzit dopravy, struktury</p>	<p>Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je součástí kapitoly č.12 vyhodnocení SEA, které obsahuje i vyhodnocení vlivů z hlediska znečištění ovzduší.</p> <p>Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo zpracováno osobou s autorizací vydanou Ministerstvem zdravotnictví.</p> <p>Koncepce vychází ze strategického hlukového mapování a akčních plánů.</p> <p>Jedná se o jeden z principů, který se sleduje. Vzhledem k vysoké urbanizaci území ČR se ale obydleným územím úplně vyhnout nedá zejména ve středních Čechách), v těchto případech je ale nutné navrhovat opatření k eliminaci vlivů.</p> <p>Tiché oblasti, pokud byly stanoveny v rámci SHM, budou akceptovány.</p> <p>Vztah posuzované koncepce k PZKO je popsán v kapitole 5.</p> <p>Posouzení vlivu koncepce na lokality NATURA 2000 je součástí vyhodnocení. Naturové posouzení bylo zpracováno na základě podkladů: odborné podklady Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky (www.nature.cz) a mapové podklady vymezení EVL a PO (mapy.nature.cz).</p> <p>Přeshraniční posouzení bylo provedeno a je součástí kapitoly 7. Nebyly identifikovány významné vlivy na území sousedních států, zároveň žádný stát nepožádal z vlastní iniciativy o konání mezistátních konzultací. Koncepce tudíž nepodléhá mezistátnímu (přeshraničnímu) posuzování, a proto není důvodné aplikovat ani postupy stanovené Aarhuskou úmluvou. Aplikovatelnost Aarhuské úmluvy je navázána na aplikovatelnost Protokolu SEA. To znamená, že pokud koncepce není předmětem přeshraničního posuzování, nepodléhá Protokolu SEA, postup dle Aarhuské úmluvy se neuplatňuje.</p> <p>Úmluva Espoo a Protokol SEA jsou respektovány, neboť ukládají mezistátní konzultace jen v případě, kdy je identifikován významný vliv na potenciálně dotčený stát, nebo pokud si o ně dotčený stát požádá. Ani k jednomu případu nedošlo.</p> <p>Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví související s dopravními stavbami, které kříží hranice budou sdílené. Navazující stavby dopravní infrastruktury přejímají dopravní proud mezi sebou.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>dopravního proudu a časového rozložení intenzit dopravy v průběhu dne, týdne i kalendářního roku) plyne jak vznik negativních vlivů v ČR, tak vznik negativních vlivů v sousedních státech.</p> <p>15. Musí být provedeno i posouzení variant z hlediska dopravní bezpečnosti, a to na základě povinností stanovených v čl. 3 Směrnice EP a Rady 2008/96/ES v platném znění. Je zde např. požadováno: „Tato směrnice požaduje zavedení a provedení postupů v oblasti hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu, auditů bezpečnosti silničního provozu, inspekcí bezpečnosti silničního provozu a posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku, které provádějí členské státy.“ (zvýraznění doplněno). Je nepochybně takto nutno posoudit i všechny varianty, jejichž povinnost posuzování plyne z čl. 5 odst. 1 Směrnice SEA. Tedy je nutno posoudit varianty trasování TEN-T zcela mimo aglomerace (Praha, Brno, ...). Je tedy nutno zásadně zahrnout obchvatové varianty aglomerací.</p> <p>16. Varianty tvořené v koncepci, tzv. „clustery“, nesmí být vytvářeny mechanisticky bez reálného posouzení takových systémových variant, které by mohly na plošně podstatném území přispět k vyřešení nadlimitně zatížených území (hluk, znečištěné ovzduší) a k nevytvoření nových územních vad.</p> <p>17. Zpracovatel koncepce je tak povinen vzít v úvahu systémové varianty páteřní silniční sítě pro oblast aglomerace Praha: a) Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP – Regionální alternativy, Nýdrle s.r.o., 2015, aktualizace 2020 b) Přeložka silnice II/240 (D7 – D8) – úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101 c) Tunelový přivaděč Kamýcká - SKOP 518 (DO 518 SOKP 518+519, Technicko-ekonomická studie tunel Kamýcká, Pragoprojekt, 2020, ŘSD)</p> <p>18. Je nutno provést multifaktoriální analýzu pro posouzení potřeby nových komunikací a časové posloupnosti jejich realizace. Tato analýza musí být provedena s plným akcentem na dopady životní prostředí a veřejné zdraví, tedy ne tak chybně jak tomu bylo např. pro SESTRA I, kdy zahrnutí významnosti vlivů na životní prostředí bylo neprávne marginalizováno.</p>	<p>Míra vlivu byla vyhodnocena jako potenciálně mírně negativní. Další přeshraniční vlivy nebyly v souvislosti s posuzovanou koncepcí identifikovány.</p> <p>Varianty jsou posuzovány na projektové úrovni, a to jak z ekonomického pohledu, tak z hlediska vlivů na životní prostředí. DSS3 je na úrovni strategie, která řeší propojení mezi jednotlivými aglomeracemi. Nezabývá se a ani nemůže se zabývat konkrétním vedením trasy, tzn., že zde nemůže být předloženo variantní řešení propojení.</p> <p>Klastry jsou navrženy k propojení prvků sítě národního významu (metropole a aglomerace v ČR a v sousedních státech). Smyslem DSS není řešení variant vedení územím, ale posuzování významu jednotlivých tahů. Jedná se o celosíťovou koncepci pro dlouhodobý časový horizont. Z toho vyplývá, že posuzované tahy jsou v různém stádiu přípravy, od námětů (tzn. tam, kde není zpracována ani studie proveditelnosti) až po tahy, které jsou již v průběhu realizace. U připravených tahů jsou již známé vysoké podrobnosti o projektech, včetně případných variant. Toto sděluje citovaná věta. Tyto varianty ale nejsou smyslem koncepce, ty jsou řešeny v rámci řešení každého tahu, a to v jednotlivých stupních přípravy, počínaje studií proveditelnosti, zařazením do územně plánovací dokumentace, proces EIA. To jsou procesy, kde se řeší podrobnosti vedení trasy územím včetně řešení ekonomických, environmentálních a zdravotních aspektů každé varianty. DSS je ale zaměřena na vybudování sítě, tzn. na propojení jednotlivých významných uzlů (metropole a aglomerace, případně uzly nižší úrovně),</p> <p>Jedná se o proces k řešení v rámci přípravy dálnice D0, výsledky procesu jsou do DSS převzaty. Pro DSS je podstatné dokončit obchvat Prahy, varianta musí vzejít z projektové úrovně. Není možné řešit varianty všech projektů v celé síti, takový proces by nikdy nebylo možné dokončit. V případě vedení D0 platí rozsudky KS 50 A 13 2013, NSS 9 A os 6 2013-44, KS 50 A 12 2013 – 87, NSS 2 A os 4 2013-54, ve kterých byla potvrzena připravovaná trasa.</p> <p>MKA pro prioritizaci klastrů je provedena, mj. i s ohledem na vlivy na životní prostředí.</p>
28	6.3.2023	04224/SOPK/23	AOPK	<p>- Zhodnotit návaznost na koncepci z předchozího období (DSS 2. fáze). Zmínit případné změny či úpravy v koncepčním přístupu k oblasti dopravy na celorepublikové úrovni, především ve vztahu k dlouhodobým cílům a opatřením, a očekávané dopady těchto změn. (Například důsledek potřebných úprav regionálních železničních tratí v rámci koncepce „rychlých spojení“, jejichž součástí je také VRT.)</p>	<p>Vyhodnocení DSS 2. fáze je součástí návrhu koncepce v kapitole 1 „Vyhodnocení plnění dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze“ části „Východiska“ k DSS3.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení				
číslo	datum	Číslo jednací	Text připomínky	Způsob vypořádání
			<p>- Vyhodnotit, jakým způsobem byly naplňovány podmínky závazného stanoviska SEA k návrhu koncepce „Dopravní sektorové strategie 2. fáze“ (MŽP, č. j. 68016/ENV/13 ze dne 25. 10. 2013) a jak byly reflektovány pro přípravu nové navazující koncepce DSS3. Tento požadavek považujeme za relevantní z toho důvodu, že koncepce na sebe navazují a zahrnují střednědobé a dlouhodobé cíle, které se časově překrývají. Přímoú vazbu na budoucí aktualizace a plánovací cykly mimo jiné představuje bod 14. závazného stanoviska SEA.</p> <p>- Zhodnotit uplatňování předchozí koncepce DSS2 (ve znění po zpracování aktualizace 2017) ve vztahu ke konkrétním záměrům a nastavení environmentálních ukazatelů.</p> <p>Identifikovat již realizované záměry či záměry v pokročilém stupni přípravy. Ná vaznost na případné změny v dopravních modelech (přesun dopravy na nová spojení).</p> <p>- Posoudit kumulaci vlivů v důsledku uplatňování tzv. multimodálního přístupu, který vyústí v kumulaci dopravních modů ve vybraných centrech, zpravidla větších městech. Takovou situaci lze očekávat např. v případě řeky Labe v důsledku „zlepšení plavebních podmínek“ za účelem oživení vodní dopravy. S tím souvisí nejen rozvíjení příslušné infrastruktury (viz tzv. projektové balíčky „Podpora rozvoje privátních přístavů nákladní dopravy“, „Rekreační plavba – přístaviště“, Rekreační plavba – ostatní projekty“), ale i napojení na další dopravní módy (nákladní železniční doprava – VRT, automobilová doprava). Vzhledem k tomu, že Labe je mezinárodně významným vodním tokem v ČR, jsou navržena opatření a cíle bezpochyby směřovány na Labe, což do určité míry vymezuje lokalizaci koncepce a umožňuje konkrétnější zhodnocení vlivů (viz Multimodální klastr Státní hranice SRN – Ústí nad Labem – Praha / Kolín).</p> <p>- Z koncepčního pohledu rozvoje infrastruktury pro vodní dopravu by nebylo v některých případech účelné podporovat dílčí opatření nebo projekty, které by nebyly</p>	<p>Vyhodnocení DSS 2. fáze je součástí návrhu koncepce části „Východiska“. Při zpracování Koncepce DSS se vycházelo z tohoto podkladu Závěrečného stanoviska k DSS2 (tj. stanoviska MŽP č. j. 68016/ENV/13 ze dne 25. 10. 2013). Stanovisko k DSS2 bylo vzato v úvahu v rámci vyhodnocování DSS2 a stalo se tak jedním ze vstupů k DSS3. Namátkově uvádíme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • U připravovaných projektů jsou důsledně vyžadovány požadavky na minimalizaci vlivů na ZCHÚ, prostupnost krajiny, vodní toky atd., jedním z principů nových projektů je požadavek DNSH, což je v koncepci zdůrazněno. • Vlivy D55, D49, Plavební stupeň Děčín, žel. trať Jihlava – Havlíčkův Brod atp. byly znovu z pohledu vlivů hodnoceny. Proto D49 v přeshraničním úseku bude řešena jako silnice I. třídy ve třípruhovém uspořádání namísto dálnice, v koncepci není řešen Plavební stupeň Děčín ani DOL, znovu se řešil průchod D55 Bzeneckou Doubravou atp. • Další požadavky jsou řešeny dalšími strategiemi a koncepcemi v rámci Dopravní politiky ČR – NAP CM řeší postupný přechod na alternativní pohony, což se projeví nižšími emisemi znečišťujících i skleníkových látek, nově se řeší podpora infrastruktury MHD v elektrické trakci (přímo v DSS), ale zejména v rámci Koncepce městské a aktivní mobility, převod kamionů na železnici v připravované Koncepci nákladní dopravy (podmínkou je ale kapacita na železnici, nejzatíženějším tahem je tah mezi Přerovem a Ostravou, který se v SEA k DSS3 řeší ve vztahu k čl. 6.1.2.2. (čl. 6.1.2.2.2.)), podpora a architektura systému veřejné hromadné dopravy je řešena v Koncepci veřejné dopravy, plánech dopravní obslužnosti a zákoně o veřejných službách v přepravě cestujících. • V případě negativních vlivů silniční dopravy je řešen rozvoj její infrastruktury tak, aby vždy existovala doprovodná opatření na železniční síti a v oblasti veřejných stanic pro alternativní pohony, tedy v rámci multimodálních klastrů. • Silnice I/35 kolem Rožnova není rozvíjena nad rámec obchvatů, její funkce postupně přebírají silnice I/68 a D/I/49. • Problematika rozvoje letišť není v DSS řešena, protože letiště nejsou financovány prostřednictvím SFDI. • MKA je zaměřeno na životní prostředí a princip DNSH. • Aktualizace a vyhodnocení DSS2 proběhla v roce 2017. • Kvalitu ovzduší bude zlepšovat zavádění elektromobility, což podpoří obchodování EU ETS2. <p>Kumulativní vlivy byly vyhodnoceny v rámci kapitoly č. 6 vyhodnocení SEA. Na základě dohody s Ministerstvem dopravy došlo k vyloučení projektu Plavební stupeň Děčín z posuzované koncepce.</p> <p>Opatření na vodních cestách jsou dvojího typu. V rámci klastru se jedná o labsko-vltavskou vodní cestu TEN-T, která je jediná vhodná pro nákladní dopravu. V rámci projektových balíčků</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací	Text připomínky	Způsob vypořádání	
			<p>nosné (nepřinášely by kýžený efekt) samy o sobě, protože by nejprve vyžadovaly zajištění určitých podmínek.</p> <p>V tomto smyslu by měla koncepce strategicky vyhodnotit a určit návaznosti jednotlivých opatření (viz provázanost na tzv. projektové balíčky, str. 17). V opačném případě hrozí zásahy do životního prostředí, které by jinak nemusely a neměly nastat.</p> <p>- Zhodnotit, jaké jsou identifikovány problémy a nedostatky v celostátním dopravním systému podle jednotlivých druhů dopravy v současné době za stávajícího stavu a jakým způsobem budou koncepcí řešeny a s jakými důsledky (např. výstavbou nových liniových staveb dojde k další fragmentaci území – jak bude řešena tato situace). Zaměřit se i na řešení již stávajících staveb v důsledku vzniku nových bariér coby kompenzace koncepce.</p> <p>- Identifikovat limity území např. podle krajů, které jednoznačně ztěžují realizaci rozvojových aktivit (existence ZCHÚ a lokalit soustavy Natura 2000, geologicky riziková území – sesuvy, svahové nestability, poddolovaná území apod., záplavová území, atd.) a tyto z hlediska cílů a opatření koncepce DSS3 vyhodnotit, případně vyvodit návrhy na úpravu koncepce, jejích cílů a opatření a návrhy zmírňujících a kompenzačních opatření.</p> <p>- Vyhodnotit vliv koncepce (včetně navrhovaných cílů, priorit a opatření) na zvláště chráněná území (vyhodnotit střety s posláním a předměty ochrany ZCHÚ) a identifikovat možná ohrožení plynoucí z fragmentace (průchodnost krajiny pro živočichy, zabor přírodních biotopů, narušení prvků ÚSES, ohrožení krajinného rázu apod.). Zhodnotit možné střety s biotopy zvláště chráněných druhů velkých savců, kumulace dopravních staveb a kritická místa.</p> <p>Konkrétní připomínky k Oznámení:</p> <p>- Tzv. závazkový pilíř do roku 2030 (str. 12 – 13) zahrnuje mimo jiné i „zprovoznění projektu“ označeného jako „Zlepšení plavebních podmínek v přeshraničním úseku Labe“ a „Splavnění Labe do Pardubic“. V obou případech lze očekávat, že kvůli zásadním dopadům na přírodu a krajinu je prakticky vyloučené tohoto cíle v požadovaném časovém horizontu dosáhnout.</p> <p>Zlepšení plavebních podmínek v přeshraničním úseku Labe totiž skrytě obsahuje záměr Plavebního stupně Děčín (podle ŘVC ČR nelze potřebných parametrů vodní cesty dosáhnout jiným způsobem), jehož samotná výstavba by trvala několik let.</p> <p>- V kapitole B.9 popisující vazby na jiné koncepce je uvedeno, že podrobněji bude vztah řešen v rámci Vyhodnocení. To by mělo zahrnovat kromě samotné obsahové vazby také analýzu podmínek a požadavků ze závazných stanovisek SEA, kterými je nastaven rámeček pro realizaci těchto koncepcí ve vztahu k životnímu prostředí (v případech, kde byla tato závazná stanoviska vydána).</p> <p>- Agentura nesouhlasí s těmito tvrzeními:</p> <p>Kumulativní vlivy (str. 26): „Implementace řady multimodálních klastrů DSS 2024-2030 nepředstavuje významné riziko z hlediska negativních kumulativních a</p>	<p>jsou zařazeny ostatní vodní cesty pro rekreační účely, které mají pouze přidělený rozpočet, prioritizace a identifikace projektů pochází z navazujícího procesu, zejména z Koncepce vodní dopravy. Labskovltavská vodní cesta, která je součástí TEN-T, musí splňovat určité parametry, které předepisuje nařízení TEN-T (alespoň IV. plavební třída a z toho plynoucí požadavky na ponor, rozměry plavebních komor, podjezdné výšky atd. Na to jsou opatření zaměřena. Dalším typem opatření jsou rekonstrukce stávajících zařízení. Zvláštní význam a funkci by měl Plavební stupeň Děčín, který ale z důvodů významného negativního vlivu na soustavu Natura 2000 není v koncepci sledován a řeší se v samostatné koncepci vodní dopravy. Plavební stupeň Přelouč sledován je, jeho úkolem je zajištění souvislé splavnosti až do Pardubic, neboť součástí sítě TEN-T je vodní cesta právě až do Pardubic. Posledním typem opatření jsou technologické vybavení vodní cesty a opatření na zvýšení bezpečnosti provozu.</p> <p>Na základě dohody s Ministerstvem dopravy došlo k vyloučení projektu Plavební stupeň Děčín z posuzované koncepce.</p> <p>Uvedené problémy jsou popsány v návrhu koncepce – Východiska.</p> <p>V rámci vyhodnocení byly vyhodnoceny vlivy na klima, vodu, půdní fond, přírodu a krajinu, kulturní památky, přírodní zdroje a odpady. U projektů a multimodálních klastrů jsou doporučena zmírňující a kompenzační opatření. V rámci naturového hodnocení přílohy č.1 vyhodnocení byly vyhodnoceny vlivy na soustavu lokalit NATURA 2000 a navržena opatření, která byla zapracována do návrhu koncepce.</p> <p>Uvedené bylo vyhodnoceno v kapitole 6 vyhodnocení SEA.</p> <p>Na základě dohody s Ministerstvem dopravy došlo k vyloučení projektu Plavební stupeň Děčín z posuzované koncepce.</p> <p>V rámci vyhodnocení SEA jsou hodnoceny vztahy k jiným koncepcím, tj. samotným koncepčním materiálům, nikoliv ke stanoviskům, která jsou k těmto koncepcím vydávána (a to ani ke stanoviskům SEA). Účelem je poskytnout základní informaci o plánovacím kontextu DSS 3. fáze, tedy zejména přehled relevantních strategických dokumentů, které vytvářejí právní a koncepční rámeček pro přípravu DSS 3. fáze.</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny v kapitole 6.7. vyhodnocení.</p>	

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>synergických efektů (vlivů), zejména z důvodu jeho směřování k zajištění pozitivních vlivů na veřejné zdraví“ – ke kumulaci jiných vlivů ovšem bezpochyby dojde (např. souběh liniových staveb, logistická dopravní centra apod.). Lze očekávat, že v některých případech se bude jednat i o oblast veřejného zdraví (zvýšená hluková zátěž u železničních uzlů, při trase VRT apod.). A dále v textu (str. 27): „Avšak při realizaci jednotlivých multimodálních klastrů nelze jednoznačně vyloučit dočasné lokální změny jednotlivých složek životního prostředí s možnými negativními vlivy.“ Tyto vlivy budou také bezesporu dlouhodobé a trvalé.</p> <p>- Kapitola C.3.3 Klima: zmíněna je pouze problematika skleníkových plynů – ve vztahu k novým infrastrukturním stavbám by měla být důsledně řešena také témata spojená s extrémními projevy počasí – přívalové srážky, povodně, extrémní sucho – a tedy identifikována kritická místa, která tím mohou být nejvíce ohrožena (sesuvná území, záplavová území, CHOPAV apod.). Konceptce by měla řešit adaptační opatření ve vazbě na dopravu a „odolnost“ nových infrastrukturních staveb vůči projevům změn klimatu.</p> <p>- S ohledem na připravované jednotlivé úseky dálnice D35, jejichž realizací dojde k propojení dálničního severního česko-moravského spojení mezi Prahou a Ostravou a současně směru na Prostějov a Brno, lze očekávat zvýšení dopravního zatížení, a to i v úseku dálnice procházejícím CHKO, EVL a PO Litovelské Pomoraví. V rámci následně zpracovávaného vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví Agentura požaduje zejména bližší zaměření na ovlivnění území hlukovou zátěží a prověření možnosti snížení hlukové zátěže vznikající provozem motorových vozidel na dálnici D35 na všechna dotčená chráněná území (včetně přilehlých MZCHÚ). Dále pak Agentura požaduje zaměřit se blíže na vliv na migrační prostupnost územím a v neposlední řadě na kolize živočichů s motorovými vozidly.</p> <p>V rámci vyhodnocení Agentura očekává také návrhy opatření pro předcházení těchto negativních jevů.</p> <p>Obecně lze konstatovat, že při modernizaci a budování nové dopravní infrastruktury na všech úrovních je riziková fragmentace krajiny, územní střet s biotopy zvláště chráněných druhů savců, vytváření migračních bariér a snižování retenční schopnosti krajiny. V současné době je fragmentací krajiny ohrožena řada živočišných populací, kdy dochází k omezení migrace vyšších živočichů, rozdrobenosti a nemožnosti komunikovat mezi jednotlivými územími výskytu s následnou stagnací, dále degradaci a degeneraci jejich populací. Z tohoto hlediska je nutné řešit umístění a provedení staveb dopravní infrastruktury (včetně zřizování ekoduktů) z pohledu migračních koridorů pro nelétající živočichy, aby nedocházelo k odříznutí jejich populací a aby se snížilo riziko usmrcování a zraňování jedinců projíždějícími dopravními prostředky. Toto řešení je nutné vztáhnout nejen na nové stavby, ale na veškeré rekonstrukce, modernizace a optimalizace staveb stávajících. Vyhodnocení vlivů by mělo navrhnout i rozsah konkrétních technických opatření (ekodukty, tunely) či návrhy kompenzačních opatření pro druhy. S fragmentací krajiny v neposlední řadě souvisí rovněž dopad na ÚSES, zbor přírodních biotopů, ale i vliv na krajinný ráz.</p> <p>Vzhledem k rozsahu a působnosti koncepce Agentura požaduje provést hodnocení podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Agentura dále upozorňuje na nutnost podrobit zjišťovacímu řízení všechny navazující záměry, které by mohly 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</p>	<p>Problematika vlivů na klima byla ve vyhodnocení řešena a do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ bylo převzato opatření: Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně).</p> <p>V rámci vyhodnocení byla řešena problematika vlivu na ZCHÚ, migraci a fragmentaci krajiny, křížení prvků ÚSES a krajinný ráz a lokality NATURA 2000. Z hlediska ovlivnění hlukové zátěže je třeba vycházet na úrovni projektů – projektové dokumentace, případně EIA dle provedeného hodnocení dle § 67 zákona č.114/1992 Sb. k návrhu protihlukových opatření. Z hlediska vlivu hlukové zátěže na dotčená chráněná území je třeba postupovat v podobnosti zpracování hodnocení dle § 67 zákona č.114/1992 Sb. a procesu EIA dle existence ZCHD a jejich senzitivity na hluk.</p> <p>Posuzování míry fragmentace určité lokality se provádí pomocí celé řady metod, které je v zásadě možné rozdělit do dvou skupin. První skupinu tvoří metody vymezující území, z nichž nejužívanější je metoda UAT (Unfragmented area with transport), která vymezí území nefragmentované dopravou. Druhou skupinu metod pak tvoří metody stanovující číselné indexy fragmentace, které určují stupeň fragmentace daného území. Klíčový indikátor fragmentace je hustota silnic, která koresponduje se způsoby využívání půdy, lidským osídlením a urbanizací. Tyto sekundární efekty nelze posuzovat odděleně od přímých efektů silniční sítě.</p> <p>Předcházet fragmentaci můžeme efektivním a funkčním územním plánováním, které se řídí zásadami udržitelného rozvoje a zohledňuje veřejné zájmy na ochraně přírody a krajiny. V případě záměrů, kterými jsou liniové dopravní stavby, je vhodné využít k eliminaci či zmírnění hrozící fragmentace krajiny tzv. migračních studií. Základní kroky v jednotlivých fázích ekologické a technické přípravy staveb jsou uvedeny v publikaci (Anděl et al. 2006, Anděl et al. 2006, Anděl et al. 2011). Z této publikace rovněž vyplývá doporučení na zpracování různých stupňů migračních studií.</p> <p>Migrační studie jsou součástí hodnocení vlivů závažných zásahů na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny podle § 67 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění.</p> <p>Součástí návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ jsou tato opatření:</p> <p>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.</p> <p>Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 a zvláště chráněná území.</p>


Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				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.).	Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území).
29	22.2.2 023	KRNAP 01134/2023	KRNAP	<p>Dle informací uvedených v oznámení obsahuje koncepce i záměr vytvoření multimodální-ho klastru (Praha) – Hradec Králové – Trutnovsko st. hr., který se také může potenciálně negativně dotknout Krkonošského národního parku a ochranného pásma.</p> <p>Kapitola D. oznámení (předpokládané vlivy na životní prostředí...) je zpracována pouze velmi obecně, bez zohlednění konkrétních cílů a priorit předložené koncepce.</p> <p>U předložené koncepce lze s určitostí předpokládat možné negativní vlivy na životní prostředí 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. Rozvoj automobilové dopravy má rovněž nemalý podíl i na úmrtnosti některých skupin živočichů, mezi něž patří například obojživelníci a vydra říční.</p> <p>Vyhodnocení koncepce by se proto mělo zabývat i tímto specifickým aspektem, který v kumulaci s ostatními má dlouhodobě fatální vliv na stav těchto druhů v ČR a navrhnout opatření k minimalizaci těchto vlivů.</p> <p>Další vyhodnocení této koncepce by se mělo soustředit především na výše vyjmenované vlivy.</p>	<p>V rámci vyhodnocení byla řešena problematika vlivu na ZCHÚ, migraci a fragmentaci krajiny, křížení prvků ÚSES a krajinný ráz a lokality NATURA 2000. Migrační studie jsou součástí hodnocení vlivů závažných zásahů na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny podle § 67 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění. Potenciální vyhodnocení vlivu na KRNAP bude hodnoceno na nižších úrovních strategického plánování u podrobnějších plánů a na základě EIA, v úrovni podrobnosti posuzované koncepce není toto posouzení možné zpracovat.</p> <p>Součástí návrhu části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ koncepce jsou tato opatření:</p> <p>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.</p> <p>Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 a zvláště chráněná území.</p> <p>Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Problematiku úmrtnosti některých skupin živočichů je třeba řešit v rámci migračních studií a hodnocení dle § 67 zákona č.114/1992 Sb. s konkrétním návrhem dočasných, či trvalých bariér a migračních objektů.</p>
30	22.2.2 023	SNPCS 01381/2023	NP České Švýcarsko	<p>Oznámení koncepce v obecné části popisuje a identifikuje problematiku negativních dopadů koncepčních dokumentů a záměrů realizovaných v rámci dopravních staveb a doprovodné infrastruktury. Jedná se především o fragmentaci ekosystémů a krajiny, kde dochází k velmi rychlému a silnému tempu fragmentace (ve výhledu do roku 2040 zůstane pouze 53% nefragmentované krajiny v ČR, oproti roku 2000 to bylo 68,6%). Dalšími negativními vlivy v souvislosti s aplikací DSS 3 lze očekávat s použitím posypového materiálu a následné kontaminace povrchových a podzemních vod, se samotným provozem na pozemních komunikacích se jedná o znečištění ovzduší provozem vozidel, únikem ropných látek a např. i světelným znečištěním při osvětlení vozovek.</p> <p>Oznámení předpokládá aplikaci některých principů v připravované koncepci jako např.: multimodální přístup k využívání prostředků dopravy, princip udržitelné mobility se zásadou odpovědného přístupu k ochraně životního prostředí. Tento princip je dále rozpracován v kapitolách „Problémy ŽP (str. 51), Předpokládané vlivy na ŽP (str. 53).</p> <p>V oznámení není opomenuta aplikace „Zelené dohody pro Evropu“, kde je ukotven princip významného nepoškozování environmentálních cílů a na druhé straně se přiznávají negativní vlivy na životní prostředí, významnou fragmentaci krajiny, snižování její průchodnosti, likvidaci migračních koridorů a dokonce snižování biodiverzity.</p> <p>Pokud jsou identifikovány problémy s realizací opatření, tak by v obecné rovině k těmto indikovaným negativním důsledkům měla být navržena i kompenzační či zmírňující opatření. Významná pozornost by měla být věnována opatřením uvedených v tzv. „balíčcích“, kde podobné záměry (typ opatření, lokalizace apod.)</p>	<p>Součástí návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ jsou tato opatření:</p> <p>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.</p> <p>Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 a zvláště chráněná území.</p> <p>Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území).</p> <p>Termíny realizací jsou doloženy překladatelem koncepce.</p> <p>Vyhodnocení vlivu použití posypového materiálu neodpovídá podrobnosti posuzované celostátní koncepce a je předmětem projektových dokumentací pro konkrétní projekty v návaznosti na navrženou zimní údržbu správce komunikace.</p> <p>Součástí návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ jsou tato opatření:</p> <p>Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území).</p> <p>Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>zesilují kumulativní vlivy na předměty ochrany a složky přírodního prostředí i s již Obecným principem by mohlo být vyloučení problematických záměrů z „citlivých“ území (ZCHÚ, EVL,PO apod.). Příkladem takových opatření jsou záměry na vodních tocích, kdy již realizované záměry vyvolávají další potřebné zásahy v podobě udržovacích prací či doprovodných opatření.</p> <p>U některých záměrů uvedených v tzv. závazkových pilířích (balíčků opatření) jsou uvedeny nereálné termíny realizací.</p> <p>Detailněji by se DSS 3 měla zabývat snižováním a omezováním negativních vlivů na přírodu a krajinu (migrace, retence, kvalita podzemních a povrchových vod) kumulativními vlivy plánovaných a realizovaných záměrů.</p> <p>Detailnější rozbor ke konkrétním záměrům ovlivňující spravované území Správa vypracovala ve stanovisku SNPCS 07079/2022.</p>	<p>dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod.</p> <p>Informace uvedené ve stanovisku SNPCS 07079/2022 byly podkaldem pro Naturevé posouzení, viz příloha č.1 vyhodnocení SEA.</p>
31	28.2.2023	SZ NPS 01158/2023/3	NP Šumava	<p>Vzhledem k tomu, že se v daném případě jedná o koncepci ve smyslu ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) ZPVŽP, a tudíž zřejmě bude zpracováno i vyhodnocení koncepce podle § 19 ZPVŽP, přivítáme zaslání tohoto hodnocení nebo oznámení o jeho zveřejnění a případnou pozvánku k veřejnému projednání.</p>	Bez komentáře.
32	3.3.2023	ČiŽP/OTOIP/2023/454	ČiŽP	<p>ČiŽP z hlediska své působnosti neuplatňuje k předmětnému oznámení koncepce žádné zásadní připomínky.</p> <p>Vyjádření k bodům doporučení oznámení koncepce:</p> <p>1. Na které aspekty zpracovávané a posuzované koncepce, složky životního prostředí a jejich parametry, vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví by se mělo vyhodnocení zaměřit - nakládání s odpady v souladu s odpadovou legislativou při prověřování splnění environmentálních požadavků pro konkrétní způsob nakládání (zejm. produkce – impregnované železniční pražce - Správa železnic)</p> <p>2. Zda přicházejí v úvahu varianty (alternativy) dosažení cílů koncepce lišící se svými vlivy na životní prostředí, které by měly být předmětem vyhodnocení a posouzení – porovnání jednotlivých možností nakládání s odpady, možnosti využití vedlejších produktů, či přesné vymezení ukončení odpadového režimu (náležité vzorkování pro zjištění skutečných vlastností odpadních materiálů dle lokality původu a v případě liniových koridorů)</p> <p>Vyjádření Oddělení ochrany vod ČiŽP ředitelství (ČiŽP Ř OOV) ČiŽP Ř OOV neuplatňuje z hlediska své působnosti k obdržení oznámení koncepce žádné zásadní připomínky.</p> <p>V oznámení koncepce jsou definovány hlavní strategické cíle zahrnující dílčí dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy z hlediska jejich pokrytí a kapacity s ohledem na obecná opatření platná pro celé území České republiky. Jejich vlivy se budou logicky promítat v konkrétních územích a nelze tudíž kvalifikovaně posoudit či vyloučit konkrétní dopady změn plánovaných cílů a opatření. Předkládaný strategický dokument k oznámení koncepce je zpracováván pouze v jedné variantě, což v případě variantního porovnání znamená, že efekt plynoucí z implementace strategického dokumentu bude porovnáván pouze s nulovou variantou.</p> <p>Vyjádření Oddělení ochrany ovzduší ČiŽP ředitelství (ČiŽP Ř OOO) ČiŽP Ř OOO neuplatňuje z hlediska své působnosti k obdržení návrhu koncepce žádné připomínky.</p> <p>V oznámení koncepce jsou definovány hlavní strategické cíle a obecná opatření pro rozvoj dopravní infrastruktury, avšak nezabývá se konkrétními lokalizovanými záměry. Zamýšlené obchvaty obcí přinesou po dokončení lokální zlepšení imisní situace. Místně může docházet krátkodobě ke zvýšení prašnosti spojené s demoličními pracemi a novou výstavbou.</p>	<p>Bez komentáře.</p> <p>DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě.</p> <p>Nakládání s odpady je zpracováváno v úrovni projektové dokumentace v souladu s platnou legislativou. Vyhodnocení SEA se otázkou vlivu na odpadové hospodářství zabývalo a problematika nakládání s odpady byla zohledněna ve vyhodnocení v rámci podrobnosti koncepce.</p> <p>V rámci návrhu opatření je součástí návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ opatření: V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p> <p>Bez komentáře.</p> <p>Bez komentáře.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>ČiŽP Ř OOO předloženou žádost k oznámení koncepce posoudilo ve vztahu k ochraně ovzduší a dospělo k závěru, že významný vliv v oblasti ochrany ovzduší za dodržení podmínek definovaných v oznámení koncepce lze vyloučit.</p> <p>Vyjádření Oddělení odpadového hospodářství (ČiŽP Ř OOH)</p> <p>ČiŽP Ř OOH bez připomínek</p> <p>Předložené oznámení koncepce ve zcela obecné rovině představuje strategickou prioritizaci v rozvoji dopravní infrastruktury ČR v návaznosti na národní i evropské politické závazné cíle (vč. klimatické neutrality). Dopravní celostátní koncepce řeší zmodernizování a zkapacitnění regionální dopravní dostupnosti prostřednictvím dálniční a silniční infrastruktury, intenzifikace železniční sítě (konvenčních i vysokorychlostních tratí), vč. vodní dopravy. Strategie zohledňuje princip DNSH, tj. zásadu „zásadně neškodit“ („Do No Significant Harm“, tzn. „významně nepoškozovat“ či „zásadně nepoškozovat environmentální cíle“). Pro nakládání s odpady uvádí žádoucí posun k oběhovému hospodářství se snahou uzavírání toků materiálů v dlouhotrvajících cyklech důrazem na předcházení vzniku odpadů a dodržování principů hierarchie odpadového hospodářství (opětovné použití, recyklace, přeměna na energii) s odklonem od skládkování odpadů a od těžby primárních nerostných surovin.</p> <p>Jde o obecnou koncepční strategii bez podrobných řešení konkrétních záměrů a bez bližších technických údajů. Na základě obecné strategie pak budou v dlouhodobém horizontu realizovaná plánovaná opatření, jejichž konkrétní parametry budou podléhat povolovacím procesům, v rámci kterých bude nezbytné aplikovat požadavky dle specifického situování jednotlivých záměrů, mj. též pro nakládání s odpady. Pro každou konkrétní stavební akci dle jejích technických parametrů bude nezbytné disponovat povoleními příslušných orgánů státní správy a zejména postupovat v souladu s požadavky zákona o odpadech č. 541/2020 Sb. a prováděcích předpisů, především vyhlášky č. 273/2021 Sb. (např. provádění analytického zkoušení za účelem ověření skutečných vlastností odpadních materiálů). Při realizaci dopravních a souvisejících staveb, vč. budování či rekonstrukce významných liniových koridorů, bude produkováno objemově velmi významné množství stavebních demoličních odpadů - výkopové či vytěžené zeminy, stavební sutě, betony, asfaltové betony, asfaltové směsi, kovové konstrukce, pařezy, dřevní odpad, impregnované železniční pražce, železniční šterk, sedimenty apod. Důraz je potřeba klást na množství bilanci odpadových materiálů, přičemž odpady je vhodné recyklovat a zároveň zajistit eliminaci znečištění složek životního prostředí škodlivými látkami (mj. PAU, těžké kovy), kdy nezbytné bude dodržování environmentálních limitních hodnot nastavených odpadovou legislativou (pro recyklační procesy, zasypávání apod.).</p> <p>Vyjádření Oddělení podpory inspekční činnosti a chemické bezpečnosti (ČiŽP Ř OPICCHB)</p> <p>ČiŽP Ř OPICCHB nemá k oznámení koncepce připomínek.</p> <p>Vyjádření Oddělení ochrany přírody ČiŽP ředitelství (ČiŽP Ř OOP)</p> <p>K předloženému oznámení koncepce nemá ČiŽP Ř OOP zásadní připomínky, pouze některá doporučení. ČiŽP obdržela k vyjádření oznámení koncepce, spolu se souborem již doručených vyjádření dotčených orgánů ochrany přírody. Zpracovaný materiál reflektuje globální i lokální potřeba a samozřejmě i mezinárodní závazky v této oblasti. Tvůrci koncepce logicky předpokládají, že její naplňování (především v podobě realizace konkrétních záměrů) s sebou přinese i požadavky na zábory půdy,</p>	<p>Bez komentáře.</p> <p>Bez komentáře.</p> <p>Bez komentáře.</p>


Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>energetické a vodní zdroje, a rovněž negativní vliv na přírodní stanoviště a biologickou rozmanitost.</p> <p>Součástí předloženého materiálu nejsou podrobnější informace k jednotlivým záměrům a není tedy možno se blíže zabývat konkrétními situacemi. Rozsáhlé stavby liniového charakteru ale obvykle už svojí podstatou představují zvýšené riziko nepříznivých vlivů na dotčené ekosystémy, a to nejen prostřednictvím samotného zániku části stanovišť záborem při stavbách, ale též v důsledku fragmentace stanovišť, biotopů a populací citlivých druhů. S tím bezprostředně souvisí ztráty konektivity fragmentovaných ekosystémů a vznik migračních překážek, které představují pro populace mnohých druhů významný problém.</p> <p>Samotná koncepce v obecné rovině zmiňuje problematiku kompenzačních opatření pro zvláště chráněné druhy, případně technických opatření, které mají minimalizovat vliv na přírodu a krajinu, včetně negativních důsledků fragmentace (migrační mosty, tunely apod.). Z recentně prováděných studií je ale zřejmé, že efektivita doposud prováděných opatření tohoto typu je velmi nízká, že je zaměřená na pouze velmi úzké spektrum ovlivněných druhů a že konkrétní technická řešení obvykle neberou v úvahu etologii cílových druhů, které pak nedokáží (často velmi nákladně) realizovaných opatření využít.</p> <p>Součástí předkládané strategie by se proto měl stát nějaký nástroj, který by se s využitím nejnovějších poznatků z této oblasti přispěl k aktivnímu vývoji skutečně efektivních kompenzačních opatření, včetně zpětné vazby (hodnocení přínosu či efektivity) u již realizovaných záměrů a včetně odstraňování technicko-organizačních překážek při realizaci těchto opatření v žádoucí podobě. Dosavadní praxe, týkající se mj. právě dopravních staveb, zatím poukazuje spíše na příklady přinejmenším neúčelně (často zcela zbytečně) vynaložených prostředků na kompenzaci negativních vlivů na přírodu a krajinu.</p> <p>Mnohá podstatně efektivnější opatření, která by navíc bylo možno realizovat s vynaložením menších nákladů, naopak často naráží na již zmiňované technicko-organizační překážky v procesu plánování, projektování a následné realizace na několika úrovních. Kritický pohled na další vývoj smysluplné a efektivní kompenzace negativních dopadů na přírodu a krajinu je proto potřeba uplatnit již na samotném počátku přípravy jednotlivých záměrů, namísto pouhého využití již vytvořených standardů. Ty často vycházejí ze zjednodušených modelů, namísto hlubších znalostí o fungování konkrétních společenstev a populací rostlin a živočichů, včetně jejich reakce na různé typy disturbancí.</p> <p>Dle názoru inspekce nelze u předložené strategie vyloučit významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, přinejmenším v případě několika záměrů, které větší měrou zasahují do některých citlivých oblastí z pohledu sítě Natura 2000 a dalších chráněných zájmů.</p> <p>Vyjádření Oddělení ochrany lesa ČIŽP ředitelství (ČIŽP Ř OOL) ČIŽP Ř OOL nemá k oznámené koncepci připomínky.</p>	<p>V kapitole 10 jsou uvedena opatření, která byla převzata do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ .</p> <p>Nástroj vytváření kompenzačních opatření je v gesci orgánu ochrany přírody. Ministerstvo dopravy se snaží navrhnout vedení dopravních tras tak, jak jsou předloženy na základě ekonomické analýzy ve studiích proveditelnosti. (v nich se řeší nejen ekonomická proveditelnost staveb, ale i proveditelnost vedení v území) V případě významného negativního vlivu, kompenzační opatření stanovuje pouze orgán ochrany přírody. Ministerstvo dopravy pak musí toto opatření respektovat.</p> <p>Posouzení vlivu na lokality NATURA 2000 je součástí vyhodnocení koncepce.</p> <p>Bez komentáře.</p>
33	15.2.2023	SBS 05729/2023/ČBÚ-21	ČBÚ	<p>K výše uvedenému oznámení „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ ČBÚ zasílá vyjádření:</p> <p>V kapitole C. 3. 6 Geologie, horninové prostředí a přírodní zdroje jsou na str. 43 v části týkající se těžby nerostných surovin údaje z roku 2017. Požadujeme je aktualizovat, protože v jiných částech této kapitoly jsou uváděny novější údaje např. u starých ekologických zátěží z roku 2021, nehodovosti z roku 2021, zvláště chráněných území a NATURY 2000 taktéž z roku 2021.</p>	<p>Údaje byly aktualizovány.</p> <p>Na úrovni celostátní koncepce není možné predikovat budoucí požadavky na přírodní zdroje.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				V oznámení se uvádí informace o těžbě nerostných surovin v ČR, ale ve strategii není zmínka o výhledu potřeby nerostných surovin pro záměry veřejně prospěšných dopravních staveb. Na str. 20 se pouze uvádí, že lze predikovat vyvolání budoucích požadavků na přírodní zdroje v podobě následujících vstupů např. nerostných surovin. Strategie by měla vyhodnocovat i logistiku zásobování výstavby dopravních staveb, a pokud je to možné, preferovat lokální zdroje nerostných surovin. Doporučujeme využít aktuální studie týkající se plánování dopravních staveb a dostupnosti nerostných surovin.	
34	17.2.2023	PM-6462/2023/5206	Povodí Moravy	<p>D. Předpokládané vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví ve vymezeném dotčeném území uvedené Vlivy na vody.</p> <p>Vyjmenované jsou zde tyto předpokládané nepříznivé vlivy dopravy na vodní prostředí:</p> <p>a) zimní údržba silnic = solení, b) kontaminace vod ropnými látkami (útky a havárie).</p> <p>Upozorňujeme a požadujeme, že je nezbytné mezi nepříznivé vlivy dopravy na vodní prostředí zahrnout a vyhodnotit také:</p> <p>c) vlivy atmosférické depozice škodlivin z dopravy, o kterých se píše v navazující části Vlivy na kvalitu ovzduší, protože se předpokládá, že atmosférická depozice je významně zodpovědná za nedosažení dobrého stavu povrchových a podzemních vod z hlediska polyaromatických uhlovodíků a že zároveň přispívá k překročení limitů dobrého stavu povrchových a podzemních vod pro vybrané kovy.</p> <p>d) vlivy tzv. „nespalovacích emisí z dopravy“, které zahrnují otěry pneumatik, brzdových obložení a opotřebení ostatních součástí vozidel a otěry vozovek, které jsou pak splachovány do vodního prostředí. Podle toho, co nám v lednu 2020 přednášeli na krajském úřadu Jihomoravského kraje odborníci na ochranu ovzduší, tvoří tyto emise cca 80% ze všech emisí silniční dopravy.</p> <p>e) vlivy chemického odstraňování plevelů z těles dopravních komunikací (používání herbicidů), zejména u železniční dopravy, protože zbytky a metabolity herbicidů rovněž přechází do vodního prostředí a nepříznivě ovlivňují stav vod.</p>	<p>Bez komentáře.</p> <p>Vyhodnocení vlivů na ovzduší související s atmosférickými depozicemi je hodnocena v kapitole 12 vyhodnocení SEA.</p> <p>Vlivy na ovzduší jsou vyhodnoceny v kapitole 12 vyhodnocení SEA.</p> <p>Vlivy chemického odstraňování plevelů budou řešeny u konkrétních projektů v rámci projektové fáze, požadovaná podrobnost hodnocení neodpovídá této celostátní koncepci, proto nemůže být provedeno.</p>
35	9.3.2023	PVL-18441/2023/410	Povodí Vltavy	<p>Na základě oznámení ze dne 2.2.2023 zasílá Povodí Vltavy, jako správce povodí, správce významných vodních toků a správce vodních cest k zahájení zjišťovacího řízení o posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ (dále jen „koncepce“) následující:</p> <p>1. Z materiálu nevyplývá, které záměry jsou koncepcí dotčeny. V materiálu je sice na str. 19 uvedeno, že „jednotlivé položky (záměry) jsou v dokumentu popsány názvem, krátkým výčtem jejich částí a stručným zdůvodněním jejich návrhu“, dokonce je citována kniha 6 (viz připomínka níže), avšak tyto informace/materiály nejsou přiloženy.</p> <p>2. V materiálu nejsou uvedeny/přiloženy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - podmínky či opatření, které by měly být při řešení záměrů uplatňovány. - kniha 5 Základní východiska, kniha 6 Databáze projektů a jejich rozdělení do klastrů a balíčků, kniha 7 Analýza návrhových parametrů klastrů, kniha 8 Priorizace klastrů a kniha 9 Analýza finančních možností. <p>3. V materiálu není hodnocen vliv klimatických změn na vodní dopravu a potřeba povrchové vody na zajištění povolených nakládání s vodami.</p>	<p>Pro jednotlivé projekty nejsou v rámci koncepce doloženy výkresy ani podrobnější technická specifikace.</p> <p>Podmínky vyplývající z vyhodnocení SEA a uvedené v kapitole 10, byly převzaty do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“. Samotný návrh koncepce nebývá součástí oznámení koncepce.</p> <p>Ve vyhodnocení SEA je doplněno vyhodnocení vlivů na klima a vody v kapitole 6.</p> <p>Bylo doplněno kapitola 2.5 vyhodnocení SEA.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>4. V kapitole C.3.4 chybí vymezené oblasti s významným povodňovým rizikem a respektování území chráněných pro akumulaci vod (ustanovení § 28a vodního zákona).</p> <p>5. V kapitole C.4 pod odrážkou Povrchové a podzemní vody doplnit: - snížení znečištění podzemních vod zimní údržbou komunikací.</p> <p>Vzhledem k výše uvedenému nelze předloženou koncepci posoudit, zda bude nebo nebude mít vliv na zájmy sledované zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), platnými plány povodí (včetně plánů dílčích povodí, které nejsou v podkladech uvedeny) a na zákonné povinnosti dané správcí vodní cesty.</p>	Bylo doplněno do kapitoly 4 vyhodnocení SEA.
36	6.3.2023		ČSS ČSAD Znojmo	<p>Po bod č.25 viz vyjádření pana Odehnala.</p> <p>26. Je nutno posoudit varianty vyvedení tranzitní dopravy z brněnské aglomerace, která je v „tradiční“ verzi koncepce pro tuto hustě obydlenou oblast zcela devastující. Názorně je nesprávná a stále politicky prosazovaná varianta doložena schématem:</p>  <p>27. Je nutné provést multifaktoriální analýzu pro posouzení potřeby nových komunikací a časové posloupnosti jejich realizace. Tato analýza musí být provedena s plným akcentem na dopady životního prostředí a veřejné zdraví, tedy ne tak chybně jak tomu bylo např. pro SESTRA I, kdy zahrnutí významnosti vlivů na životní prostředí bylo nesprávně marginalizováno.</p>	<p>Klastry jsou navrženy k propojení prvků sítě národního významu (metropole a aglomerace v ČR a v sousedních státech). U všech klastrů jsou definovány projekty, ty mohou být variantní, všechny varianty ale nelze sledovat na úrovni koncepce, ale na projektové úrovni, a to v rámci studií proveditelnosti, územního řízení a procesu EIA.</p> <p>V kapitole 2 návrhu koncepce je definována struktura klastrů (ucelených tahů) a projektových balíčků, které jsou sestaveny z jednotlivých projektů. Jednotlivé klastry jsou následně vyhodnoceny z hlediska jejich stavu, tzn. je vyhodnoceno, které části klastru byly již v minulosti vybudovány, modernizovány nebo optimalizovány, které části klastru jsou pokryty navrženými projekty, a které části klastru případně nejsou zatím realizačně pokryty. Klastry jsou posouzeny Národním multimodálním dopravním modelem. Z tohoto posouzení vyplývají návrhy na případné doplnění nebo přehodnocení parametrů projektů. Samotná prioritizace klastrů na základě multikriteriální analýzy je provedena v kapitole 3. Cílem prioritizace klastrů sestávajících se z jednotlivých dílčích projektů je zajistit hlavní potřeby ČR v rozvoji dopravní infrastruktury. Na rozdíl od předchozích strategií je prioritizace stanovena multimodálně a nikoliv pro každý druh dopravní infrastruktury samostatně a současně je doplněna finanční analýza (kapitola 4). Přehled klastrů k realizaci v jednotlivých obdobích je uveden v příloze K10T2.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
37	9.3.2023		F. Odehnal	<p>Evropská legislativa je závazná pro zpracování koncepce SESTRA III, která pak bude základem pro zpracování Operačního plánu dopravy III – 2021 – 2027.</p> <p>1. Podkladem pro vyhodnocení této koncepce musí být aktuální a věrohodný model dopravních intenzit s uvedením a zohledněním všech vlivů transevropské sítě TEN-T, tedy i intenzit dopravy v sousedních státech, a to pro období 20 let po uvedení komunikací do provozu (viz norma ČSN 736101 a resortní předpisy Ministerstva dopravy – tyto jsou relevantní než tato dopravní koncepce je pak základem pro projektování komunikací). Pro komunikace plánované pro uvedení do provozu do roku 2030 musí dopravní model zahrnovat období nejméně do roku 2050, nebo spíše do časového horizontu 2055 – 2060, a to vzhledem k běžně se vyskytujícím zpožděním výstavby a uvádění komunikací do provozu. Pro komunikace s horizontem uvedení do provozu v roce 2050, musí dopravní model zahrnovat období nejméně do roku 2070, nebo spíše do časového horizontu 2075 – 2080. Vzhledem k vzdáleným časovým horizontům se musí kvalifikovaně a přezkoumatelně uvážit o možné saturaci intenzit dopravy. Relevantním je současný technický předpis Ministerstva dopravy s označením TP 225 (rok vydání 2018 na základě sčítání dopravy 2016), který obsahuje koeficienty růstu dopravy do roku 2055, avšak musí být vyčkáno na aktualizaci TP 225, kde budou zahrnuty výsledky sčítání dopravy z let 2020 – 2021.</p> <p>2. Dopravní model musí být přezkoumatelný a zveřejněn. Poznává se, že pro SESTRA I byl dopravní model ČR financován z fondů EU a i ten je nutno nyní zveřejnit, aby bylo umožněno porovnání mezi procesy SESTRA I, II, a III.</p> <p>3. Na pořízení předmětné koncepce dopadá čl. 5 odst. 1 Směrnice SEA (viz i corrigendum oficiálního českého překladu zveřejněné v Úředním věstníku Evropské unie C 271/20 ze dne 14. 7. 2022). Tento čl. ve znění corrigenda zní „Pokud je podle čl. 3 odst. 1 vyžadováno posouzení vlivů na životní prostředí, vypracuje se zpráva o vlivech na životní prostředí, ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumných variant s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I.“ (zvýraznění doplněno). Koncepce tedy musí posoudit varianty. Všechny varianty musí být posouzeny na stejné úrovni detailnosti – viz i závazný metodický dokument Evropské komise k implementaci Směrnice SEA: „Implementation of directive 2001/42/EC on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment.“ Je tedy nepochybné, že mezi posuzovanými variantami musí být i obchvatové varianty pro aglomerace (Praha, Brno, ...).</p> <p>4. Musí být důsledně uplatněna závazná evropská legislativa požadující, aby dopravní plánování bylo doprovázeno tzv. „akustickým plánováním“, a to s použitím v evropské legislativě závazně stanovených metodických postupů pro modelování hluku z dopravy, tj. i zde stanovených numericky vyjádřených indikátorů Tyto indikátory pak musí být porovnány s veřejno-právními limity stanovenými právními předpisy ČR. Je nutno vycházet ze spolehlivě zjištěného stavu hlučnosti v území. Musí být provedeno posouzení kumulativních vlivů všech zdrojů hlučnosti v území, tedy i kumulativně musí být zahrnuty všechny módy dopravy, tj. hluk z dopravy silniční, železniční a letecké (viz situace např. pro území jihu brněnské aglomerace a pražskou aglomeraci). Hlukové posouzení musí být přezkoumatelné. Tyto požadavky mj. vyplývají i ze zákona č. 17/1992 Sb. o životním prostředí, např. ust. § 5, § 11, § 12 odst. 1, § 12 odst. 2, § 17, § 18. Posouzení musí vycházet ze stávajícího stavu a principu předběžné opatrnosti, tedy posouzení nejhorší varanty – viz judikatura NSS, rozsudky 1 Ao 2011/526 (bod 64 a další) ve spojení s 1 As 135 2011/246 (bod 50). Je nutno uvážit</p>	<p>DSS pracují s výstupy multimodálního dopravního modelu, a to k roku 2050, kdy se předpokládá dokončení všech evidovaných projektů. Časový horizont po roce 2050 se nesleduje, o projektech realizovaných po roce 2050 se bude rozhodovat v budoucnu, neboť dosud evidované potřeby jsou (nejen) finančně natolik náročné, že nemá význam uvažovat o dalších rozsáhlejších projektech, dokud nebudou splaceny všechny závazky z dluhového financování připravovaných projektů (bez dluhového financování by v současnosti připravované projekty nebylo možné dokončit do roku 2050 ani z poloviny).</p> <p>Dopravní model se nedá zveřejnit, zveřejnit se dají výstupy. Model se nedá zveřejnit, protože se jedná o software. Dále pak výstupy z dopravního modelu jsou k dispozici u předkladatele. Jedná se o objemné množství dat. Ministerstvo dopravy má k dispozici celostátní dopravní model.</p> <p>DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). DSS3 je na úrovni strategie, která řeší propojení mezi jednotlivými aglomeracemi. Nezabývá se a ani nemůže se zabývat konkrétním vedením trasy, tzn., že zde nemůže být předloženo variantní řešení propojení.</p> <p>Smyslem koncepce není hledat trasování v území, nýbrž posoudit význam spojnic jednotlivých významných míst z dopravního hlediska.</p> <p>Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je součástí kapitoly č.12 vyhodnocení SEA.</p> <p>Z hlediska hluku je třeba každý zdroj posuzovat samostatně. Není znám vztah mezi synergickým (současným, kombinovaným) působením různých kategorií zdrojů hluku (např. doprava silniční, železniční, letecká a průmyslové zdroje) a zdravotními účinky. Dosud nebyla ze strany WHO vytvořena metodika, která by umožnila hodnocení kombinovaného vlivu (tj. synergické účinky) různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob, a to ano při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a železniční nebo letecké dopravy.</p> <p>Do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ bylo převzato opatření: Do akustických a rozptylových studií zahrnout analýzu kumulativních, případně synergických vlivů na lidské zdraví se všemi adekvátními zdroji hluku a emisí působícími v dotčeném území. Výsledky zohlednit při návrhu opatření ke splnění hlukových a imisních limitů.</p>




Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení				
číslo	datum	Číslo jednací	Text připomínky	Způsob vypořádání
			<p>očekávaný vývoj zpřísnění limitů (viz dokumenty WHO, z kterých vychází postupné novelizace závazné evropské legislativy).</p> <p>5. Analogicky jako pro hlukové posouzení musí být provedeno přezkoumatelné posouzení znečištění ovzduší. Je nutno uvážit očekávaný vývoj zpřísnění limitů (viz dokumenty WHO).</p> <p>6. Součástí posouzení musí být i posouzení vlivů na veřejné zdraví (posouzení HIA) provedené osobou s autorizací vydanou Ministerstvem zdravotnictví.</p> <p>7. Je nutno identifikovat oblasti nadlimitně zatížené, resp. oblasti, kde toto nadlimitní zatížení hrozí. Je nutné navrhnout koncepci tak, aby existující a hrozící hygienické závady tato prokazatelně mohla eliminovat.</p> <p>8. Koncepce musí vycházet z toho, že z důvodu minimalizace negativních vlivů a dodržení limitů zatížení obydlených území tranzitní doprava musí být důsledně vyvedena na obchvaty obcí a celých aglomerací (Praha, Brno, ...), tj. tranzitní doprava nesmí být zavlékána nejen do současných obytných území, ale ani do území rozvojových (určených k bydlení) a do rekreačních území. Vymezení těchto oblastí na základě očekávaného územního rozvoje musí být doloženo v koncepci, a to pro realizační horizont koncepce, tj. pro rok 2070, resp. horizont 2075 / 2080.</p> <p>9. Zejména pro komunikace TEN-T je nutno brát v úvahu zachování a vhodný rozvoj tichých oblastí (viz zákon č. 258/2000 Sb. a vyhláška č. 561/2006 Sb. a návaznost na evropskou legislativu).</p> <p>10. Je nutno zcela konkrétně navázat na Programy zlepšování kvality ovzduší, strategické hlukové mapování a příslušné vydané akční plány. Tuto návaznost musí koncepce přezkoumatelně doložit.</p> <p>11. Zohlednění vlivů na lokality systému Natura 2000 nemůže být provedeno stanovisky, kde krajský úřad bez rozboru situace v území pouze uvede, že vlivy jsou vyloučeny.</p> <p>12. Je nutno postupovat s uplatněním Politiky územního rozvoje (PÚR ČR) a dalších koncepčních dokumentací. Pokud pro (i dle PÚR ČR neurčitě) vymezené koridory je představitelný vliv z dopravy, pak to musí být explicitně řešeno. (Lze poukázat na k Oznámení SEA připojené stanovisko Středočeského kraje, které naznačuje správný směr. Současně je možno poukázat na zcela nepřijatelné / nijak neodůvodněné stanovisko Jihomoravského kraje.)</p> <p>13. Je nutné provést přeshraniční posouzení s účastí sousedních států. V souladu s Aarhuskou konvencí musí být o projednávání prokazatelně uvědoměni občané sousedních států, tj. musí zde být provedeno i zveřejnění Oznámení koncepce, což se doposud nestalo. Nejedná se tedy pouze o uvědomění kontaktních bodů vlád, ale specificky všem občanům sousedních států musí být dána příležitost se vyjádřit před vydáním závěrů zjišťovacího řízení. Znamená to tedy také povinnost přeložit koncepci do úředních jazyků sousedních států.</p> <p>14. Stejně jako pro Aarhuskou konvenci je nutno respektovat i úmluvu z ESPOO a její protokoly.</p> <p>15. Nelze vycházet z toho, že přeshraniční vlivy neexistují. Je totiž nutno uvážit dopady změn organizace dopravy v ČR a vyvolané změny organizace dopravy v sousedních státech. Z těchto změn organizace dopravy (intenzit dopravy, struktury dopravního proudu a časového rozložení intenzit dopravy v průběhu dne, týdne i kalendářního roku) plyne jak vznik negativních vlivů v ČR, tak vznik negativních vlivů v sousedních státech.</p> <p>16. Musí být provedeno i posouzení variant z hlediska dopravní bezpečnosti, a to na základě povinností stanovených v čl. 3 Směrnice EP a Rady 2008/96/ES v platném</p>	<p>Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je součástí kapitoly č.12 vyhodnocení SEA.</p> <p>Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo zpracováno osobou s autorizací vydanou Ministerstvem zdravotnictví. Koncepce vychází ze strategického hlukového mapování a akčních plánů.</p> <p>Jedná se o jeden z principů, který se v rámci koncepce sleduje. Vzhledem k vysoké urbanizaci území ČR se ale obydleným územím úplně vyhnout nedá zejména ve středních Čechách), v těchto případech je ale nutné navrhnout opatření k eliminaci vlivů.</p> <p>Tiché oblasti, pokud byly stanoveny v rámci SHM, budou akceptovány. Jedná se o jeden z principů, který se sleduje. Vzhledem k vysoké urbanizaci území ČR se ale obydleným územím úplně vyhnout nedá zejména kolem metropolí), v těchto případech je ale nutné navrhnout opatření k eliminaci vlivů. Vztah posuzované koncepce k PZKO je popsán v kapitole 5 vyhodnocení SEA.</p> <p>Posouzení vlivu koncepce na lokality NATURA 2000 je součástí vyhodnocení.</p> <p>Politika územního rozvoje vymezuje koridory a plochy dopravní infrastruktury, které jsou v souladu s knihou 6 – definice projektových klastrů a projektových balíčků. DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Politiky územního rozvoje ČR.</p> <p>Přeshraniční posouzení bylo provedeno a je součástí kapitoly 7. Nebyly identifikovány významné vlivy na území sousedních států, zároveň žádný stát nepožádal z vlastní iniciativy o konání mezistátních konzultací. Koncepce tudíž nepodléhá mezistátnímu (přeshraničnímu) posuzování, a proto není důvodné aplikovat ani postupy stanovené Aarhuskou úmluvou. Aplikovatelnost Aarhuské úmluvy je navázána na aplikovatelnost Protokolu SEA. To znamená, že pokud koncepce není předmětem přeshraničního posuzování, nepodléhá Protokolu SEA, postup dle Aarhuské úmluvy se neuplatňuje.</p> <p>Úmluva Espoo a Protokol SEA jsou respektovány, neboť ukládají mezistátní konzultace jen v případě, kdy je identifikován významný vliv na potenciálně dotčený stát, nebo pokud si o ně dotčený stát zažádá. Ani k jednomu případu nedošlo.</p> <p>Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví související s dopravními stavbami, které kříží hranice budou sdílené. Navazující stavby dopravní infrastruktury přejímají dopravní proud mezi sebou. Míra vlivu byla vyhodnocena jako potenciálně mírně negativní. Další přeshraniční vlivy nebyly v souvislosti s posuzovanou koncepcí identifikovány.</p> <p>Požadavek auditů bezpečnosti se týká projektové úrovně. Na celosíťové úrovni je bezpečnost jedním z kritérií MKA. Většinou se problém týká silnic I. třídy, které jsou řešeny v rámci balíčku</p>

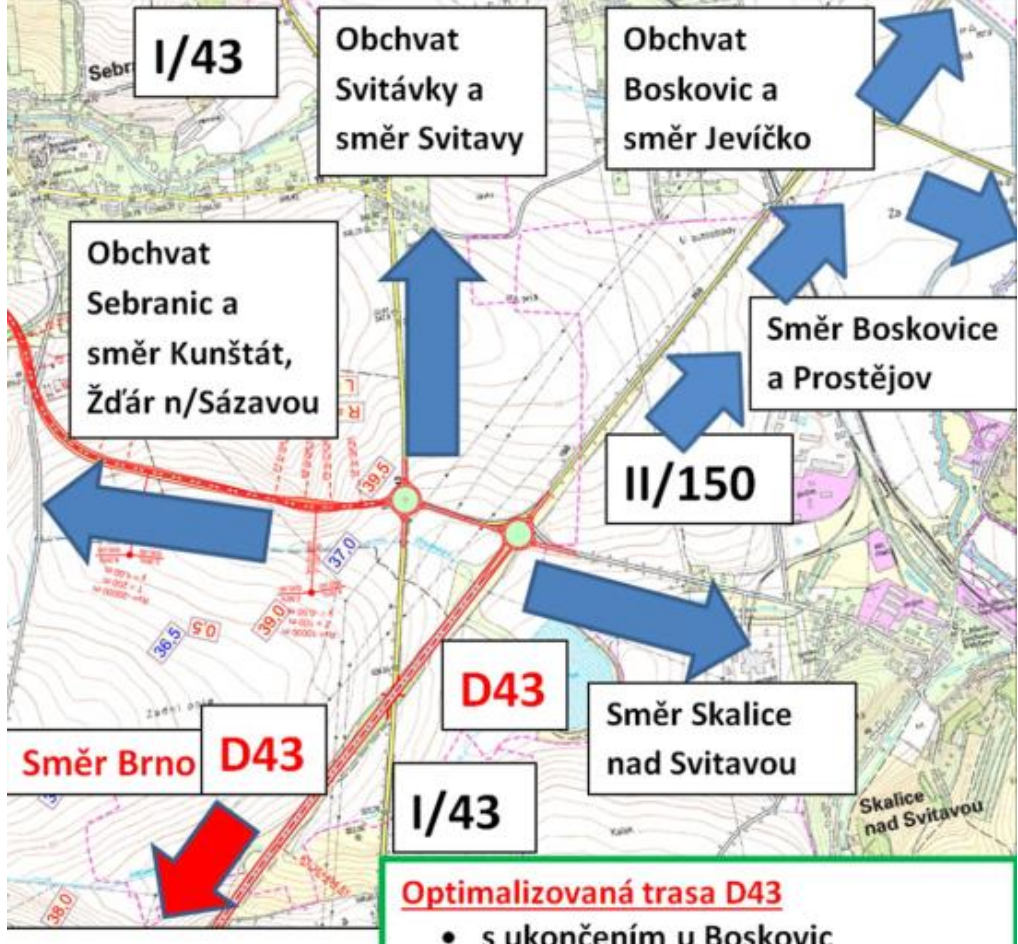
Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací	Text připomínky	Způsob vypořádání	
			<p>znění. Je zde např. požadováno: „Tato směrnice požaduje zavedení a provedení postupů v oblasti hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu, auditů bezpečnosti silničního provozu, inspekci bezpečnosti silničního provozu a posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku, které provádějí členské státy.“ (zvýraznění doplněno). Je nepochybně takto nutno posoudit i všechny varianty, jejichž povinnost posuzování plyne z čl. 5 odst. 1 Směrnice SEA. Tedy je nutno posoudit varianty trasování TEN-T zcela mimo aglomerace (Praha, Brno, ...). Je tedy nutno zásadně zahrnout obchvatové varianty aglomerací.</p> <p>17. Varianty tvořené v koncepci, tzv. „clustery“, nesmí být vytvářeny mechanisticky bez reálného posouzení takových systémových variant, které by mohly na plošně podstatném území přispět k vyřešení nadlimitně zatížených území (hluk, znečištěné ovzduší) a k nevytvoření nových územních vad.</p> <p>18. Zpracovatel koncepce je tak povinen vzít v úvahu systémové varianty páteřní silniční sítě pro Jižní Moravu, jak jsou dokumentovány např. v autorizovaných studiích ing. Strnada (2012 a 2011). Viz i grafické zobrazení níže.</p> <p>Tyto autorizované studie vlastní jak Ministerstvo dopravy, tak ŘSD i krajský úřad JMK, který na ně odkazoval při pořizování ZÚR JMK a AZÚR JMK - oboje nyní napadeno soudně – viz řada kasačních podání u NSS, kde je uvedena i zásadní argumentace založená na nesouladu pořizování s evropskou legislativou – směrnicí SEA, směrnicí o hlukčnosti, směrnicí o bezpečnosti, atd. Je nanejvýš vhodné, aby se rezorty dopravy a životního prostředí nyní vystříhaly vad identifikovaných pro ZÚR JMK a AZÚR JMK, neb i předmětná koncepce nebude podléhat pouze akceptaci Evropské komise, ale je přezkoumatelná např. i podáním zásahové žaloby k soudům v ČR.</p>	<p>samostatným procesem. Nelze na celosíťové úrovni řešit všechny varianty na celé síti. Klástry jsou navrženy k propojení prvků sítě národního významu (metropole a aglomerace v ČR a v sousedních státech). U všech klástrů jsou definovány projekty, ty mohou být variantní, všechny varianty ale nelze sledovat na úrovni koncepce, ale na projektové úrovni, a to v rámci studií proveditelnosti, územního řízení a procesu EIA.</p> <p>Klástry jsou navrženy k propojení prvků sítě národního významu (metropole a aglomerace v ČR a v sousedních státech). U všech klástrů jsou definovány projekty, ty mohou být variantní, všechny varianty ale nelze sledovat na úrovni koncepce, ale na projektové úrovni, a to v rámci studií proveditelnosti, územního řízení a procesu EIA.</p> <p>U všech klástrů jsou definovány projekty, ty mohou být variantní, všechny varianty ale nelze sledovat na úrovni koncepce, ale na projektové úrovni, a to v rámci studií proveditelnosti, územního řízení a procesu EIA. Studií a posouzení bylo zpracováno více, než jen ty od Ing. Strnada. Situace na jižní Moravě se procesně řešila mnohokrát a na mnoha úrovních a mnoho let, výsledek je dnes oficiálně sledován. Přesně z toho důvodu, že každý proces kdekoliv na síti je komplikovaný a řeší se delší dobu, je tím důvodem, proč to nelze řešit vše na celé síti v rámci jediného procesu, protože takový proces by nebylo možné dokončit.</p> <p>Ve věci vedení tahu D52 a tahu č. 43 platí rozsudek nejvyššího správního soudu č. 2As 122/2018 – 512, který potvrdil vedení trasy D52.</p> <p>Dle údajů uvedených na: http://zurka.cz/r52/</p> <p>Na základě podnětu rakouské strany Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) ČR zadalo v roce 2000 zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen), která prověřovala průchodnost území mezi Pohořelicemi a Mikulovem směrově dělenou čtyřpruhovou rychlostní silnicí. Počítalo se zároveň s návazností na již dokončený úsek rychlostní silnice R52 vedené ve směru od Brna východním obchvatem Pohořelice. Studii zpracovala firma HBH Projekt a navrhla pět variant vedení trasy, z nichž k dalšímu sledování byly doporučeny tři (varianty č. 1, 2 a 4).</p> <p>Pro vybrané varianty se zpracovávalo posuzování vlivů stavby R52 na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. a současně s ním probíhalo zpracovávání společné rakousko-české studie posuzující přeshraniční vliv stavby A5/R52 – kromě jiných aspektů i z hlediska vlivů na životní prostředí (ŽP). Došlo k vyhodnocení celé trasy A5/R52, tj. od Poysbrunnu po Pohořelice z hlediska dopravního, technického, ekonomického a vlivů na ŽP podle směrnice RVS 2.2 používané v Rakousku.</p> <p>Na území České republiky se jako nejvýhodnější varianta trasy R52 podle rakousko-české studie jevila varianta č. 1 (v koridoru stávající silnice I/52), na území Rakouska potom trasa A5 ve variantě č. II (oddálený západní obchvat Drasenhofenu) s místem přechodu hranice ČR/Rakousko v místě stávajícího hraničního přechodu. Předběžné výsledky studie byly zahrnuty do standardního procesu Oznámení záměru příslušnému úřadu – Ministerstvu životního prostředí (MŽP). Následovalo zpracování Dokumentace EIA. Proces posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí byl ukončen v červnu 2005 vydáním souhlasného stanoviska MŽP k „Rychlostní silnici R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ ve variantě 1x. V Politice územního rozvoje České republiky, která byla přijata dne 17. května 2006 Usnesením vlády ČR č. 561, byla R52 vymezena čl. (91) jako součást koridorů rychlostních silnic. Územně ji vymezuje koridor: Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko. V Politice územního rozvoje ČR 2008, která byla schválena Usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 7. 2009, byla R52 vymezena čl. (106) jako součást koridorů</p>	
					

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení				
číslo	datum	Číslo jednací	Text připomínky	Způsob vypořádání
			<p>19. Je požadováno místo D43 přes Brno zahrnout alternativní koncepci dle ing. Kalčíka. Návrh tohoto alternativního řešení kapacitní komunikace od dálnice D1 (oblast exitu „Kývalka“) po Černou Horu byl zpracován na základě zakázky MŽP v letech 2009 – 2010. Je to tedy nepominutelný dokument rezortu MŽP. Tato koncepce byla dále rozvinuta v následujících letech a na jejím základě byla v ZÚR JMK z roku 2016 vymezena pro ni územní rezerva. Poslední aktualizovaná verze je z 06/2019 a tuto verzi prokazatelně vlastní jak rezort dopravy, tak Krajský úřad JMK.</p> <p>20. Ve výše uvedené souvislosti se požaduje, aby do koncepce byl zahrnut severní obchvat Kuřimi, který je integrální součástí výše odkazovaného autorizovaného dopravního řešení ing. Kalčíka (06/2019).</p>	<p>kapacitních silnic. Územně šlo o vymezení koridoru: Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko z důvodu zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň, vazby na rakouskou silniční síť a součástí TEN-T.</p> <p>V Aktualizaci č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky, která byla schválena Usnesením vlády ČR č. 276 ze dne 15. dubna 2015, je R52 vymezena čl. (106) jako součást koridorů kapacitních silnic ze stejných důvodů: zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň, vazba na rakouskou silniční síť, součást TEN-T.</p> <p>Dohoda mezi vládou České republiky a Rakouskou spolkovou vládou o propojení české rychlostní silnice R52 a rakouské dálnice A5 na česko-rakouských státních hranicích byla v souladu s vládním usnesením č. 891 ze dne 9. července 2008 podepsána dne 23. ledna 2009 ve Vídni.</p> <p>Pro předmětný záměr je v ZÚR vymezen koridor DS 04, který je pak blíže specifikován v textové části ZÚR. ZÚR JMK zpřesňují koridor kapacitní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko (E461) z politiky územního rozvoje, vymezením koridoru dálnice DS04 D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšná stavba).</p> <p>Pro zájmové území a posuzovaný záměr byly zpracovány zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje účinné ode dne 03.11.2016 a jejich aktualizace č. 1 a č. 2 vydané dne 17.09.2020 (dále jen „ZÚR“)</p> <p>Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje byly posouzeny v rámci procesu SEA a celý proces posuzování je zřejmý z https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP002G?lang=cs.</p> <p>Pro zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje bylo vydáno stanovisko podle § 10 g zákona č.100/2001 Sb. v platném znění dne 5.1.2016 pod č.j. 85166/ENV/15.</p> <p>V tomto stanovisku je uvedeno že, při výběru varianty koridoru záměru R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR /Rakousko (požadavek 4) tohoto stanoviska) vycházelo MŽP především z vyhodnocení SEA, ve kterém je z hlediska vlivů na ovzduší hodnocena lépe varianta A, tj. „Základní ŘSD“ (DS04-A). Varianta B se blíží k zástavbě obcí Březí a Brod nad Dyjí a předpokládá vybudování mimoúrovňových křižovatek, které zvýší imisní zátěž území. Též s ohledem na hlukovou zátěž, vlivy na krajinu (varianta A nevytváří v krajině novou fragmentační linii), zemědělský půdní fond (dále jen „ZPF“) a pozemky určené k plnění funkce lesa (dále jen „PUPFL“) je hodnocena jako příznivější varianta A.</p> <p>Výběr variant koridoru byl v minulosti již vyřešen v samostatných procesech (viz výše). Ve věci vedení tahu D52 a tahu č. 43 platí rozsudek nejvyššího správního soudu č. 2As 122/2018 – 512, který toto vedení trasy potvrdil.</p> <p>Je převzato řešení připravené na projektové úrovni tahů I/43 a I/73.</p> <p>Mezi koncepcí z roku 2010 byla DSS2 z roku 2013, rovněž s procesem SEA, problematika D52 byla řešena v minulosti komplexně, včetně mezinárodního projednání. D43 je sledována jako tahu I/43 a I/73.</p>

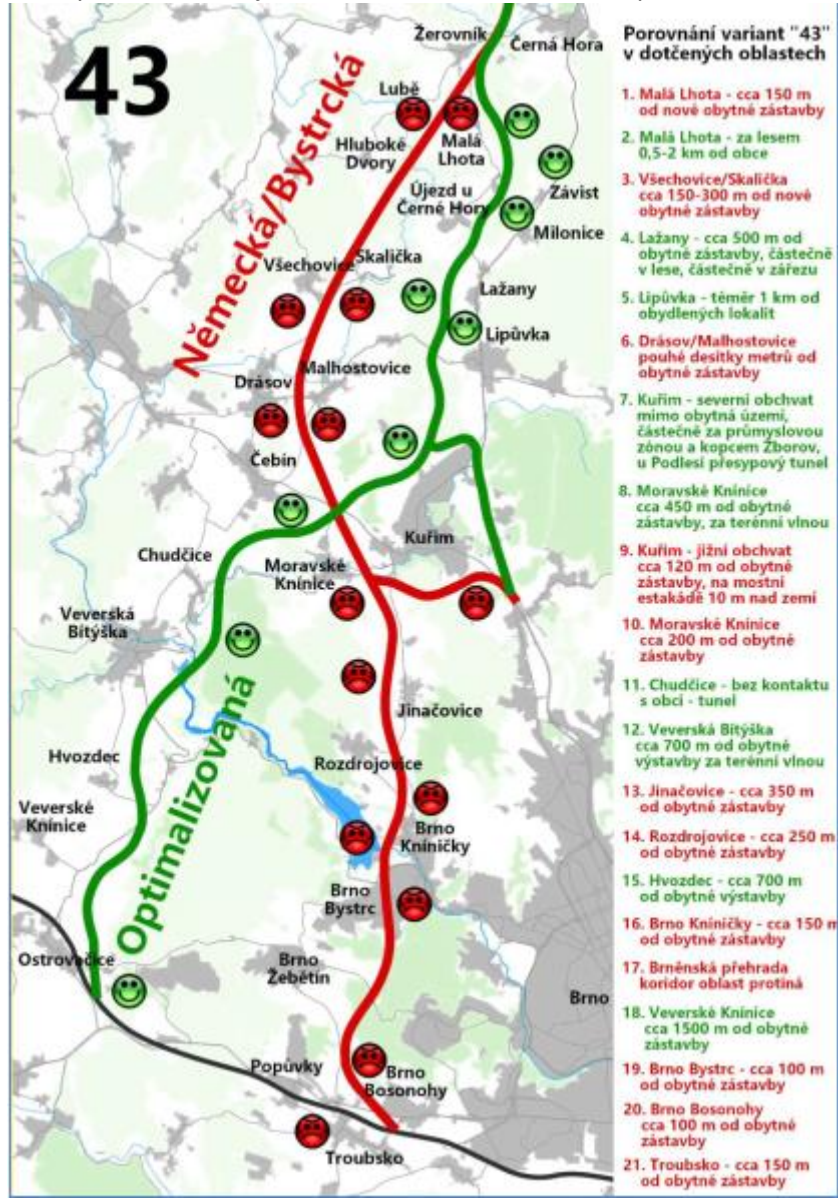
Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací	Text připomínky	Způsob vypořádání	
			<p>21. Vyhodnocení SEA se nevytváří ve vakuu, ale musí se vypořádat s existujícími a platnými stanovisky SEA. Vyhodnocení SEA tak nemůže ignorovat stále právně platné stanovisko SEA vydané MŽP pod čj. M/11862/1137/700/1412/OPVŽP/99 ke koncepci „rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010“. K této koncepci bylo vydáno kladné stanovisko MŽP až po té, co byla zvolena varianta koncepce, která nezahrnovala komunikaci R43. Stejně tak bylo požadováno vzájemné posouzení R52 a R55 a bez něho nebylo možné R52 schválit. Toto bylo potvrzeno i stále platným usnesením vlády 741/1999.</p> <p>22. Předložená koncepce zjevně nesprávně setrvává na „tradiční“ konfiguraci páteřní silniční sítě ČR, tj. s politicky prosazovanou variantu s D52 přes Brno, bez plnohodnotných obchvatů v souladu s Politikou územního rozvoje (PÚR) ČR, tj. kapacitní silnicí 38 okolo Znojma a kapacitní silnicí 55 okolo Břeclavi. Variantu koncepce bez D52 je nutno posoudit.</p> <p>23. Je také nutno vzít v úvahu klíčové stanovisko Rakouska vydané dne 1.12.2021 současnou rakouskou ministryní (Federal Ministry of Austria on Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology) Leonore Gewessler. Ve svém stanovisku ohlásila, že Rakousko v rámci prověřování souladnosti programu výstavby dálnic v Rakousku přehodnotilo program jejich výstavby a řadu ze záměrů zrušila. Specificky uvedla záměr dále nerealizovat nedostavěnou dálnici A5. Konkrétně uvedla: “A 5 Weinviertelautobahn (2. Realisierungsstufe) Die A5 stellt den letzten Abschnitt einer hochrangigen Verbindung zwischen Österreich und Tschechien dar und ist als solche auch in der TEN-V Verordnung der EU-Kommission gelistet. Hochrangige Verbindungen gemäß dieser Verordnung sind jedoch nicht notwendigerweise Autobahnen oder Schnellstraßen, sondern können auch über adäquate andere Straßen umgesetzt werden. Auf tschechischer Seite ist aktuell kein unmittelbarer Baubeginn geplant. Im Einklang mit den Empfehlungen des Rechnungshofes, Straßen nur dann auszubauen, wenn auch im Nachbarstaat Baumaßnahmen geplant sind, wird die ASFINAG hier weiterhin keine unmittelbaren Maßnahmen setzen. Diese sind aufgrund der Verkehrssituation aktuell auch nicht erforderlich“. Tento vývoj věci vede k závěru, že šanci na realizaci dostává silniční úsek od dálničního exitu MÚK Grosskut na dálnici A5 (dříve znám pod označením MÚK Walterskirchen) ve směru na Břeclav, tj s obchvaty obcí Grosskut a Reintal, tj. napojení na silnici 55 s obchvatem Břeclavi a dále na komunikaci TEN-T D55 ve směru na Hulin a Katowice (Polsko), a to při existenci regionálního kapacitního spojení Vídeň – Reintal / Břeclav - Brno.</p> <p>24. Je nutno vzít v úvahu evropskou legislativu k systému lokalit NATURA 2000 – viz autorizované naturové hodnocení (O. Volf, 2007: Hodnocení vlivů dle §45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, záměru - rychlostní silniční spojení Brna s Vídní na základě podkladů k záměrům: R52 Pohořelice - Mikulov, I/55, Břeclav - obchvat, R55 - úsek obchvat Břeclavi a návrhu ÚP VÚC Břeclavska) – závěr shrnutí je doložen níže, úplné znění shrnutí studie je v příloze): a výše odkazované autorizované naturové hodnocení navazuje i stejné závěry opakující autorizované naturové hodnocení Posouzení vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NATURA 2000 (§ 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) Zpracovatel – autorizovaná osoba: RNDr. Vlastimil Kostkan, Ph.D. 902/2015) a souhrnné autorizované posouzení doc. Martiše "Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí" (04/2015). Všechny tyto studie jsou státní zprávě</p>	<p>Varianta D52 je současné době posuzována v rámci mezistátního posuzování v rámci EIA. Variantu D55 kolem Břeclavi odmítlo Rakousko, zároveň by znamenala velký zásah do EVL Soutok (obchvat by byl řešen v náročnějších parametrech s výrazně vyšším zásahem do lesních ekosystémů. DSS, 3. fáze nemůže být záminkou k opětovné revizi již projednaných návrhů. Dálnice A5 je téměř dokončena, Rakousko oficiálně nijak nezměnilo svoji ambici ji v plném profilu dokončit až na státní hranici s Českou republikou u Mikulova (včetně plnohodnotného obchvatu Drasenhofenu). Posledním vládním usnesením, potvrzující trasování D52, je Usnesení vlády České republiky č. 713 z 6.10.2010, o změně usnesení vlády ze dne 9.6.2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace v úseku Pohořelice-státní hranice s Rakouskou republikou, v němž vláda mj. v bodě II souhlasí s propojením rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen.</p> <p>Mezi vládou České republiky a Rakouskou spolkovou vládou byla dne 23.1. 2009 podepsána mezivládní dohoda o propojení české rychlostní silnice R52 (nyní D52) a rakouské dálnice A5 na česko-rakouských státních hranicích. V roce 2017 byl otevřen úsek rakouské dálnice A5 Schrick – Poysbrunn.</p>	<p>Posouzení vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění bylo zpracováno autorizovanou osobou a je součástí vyhodnocení.</p>

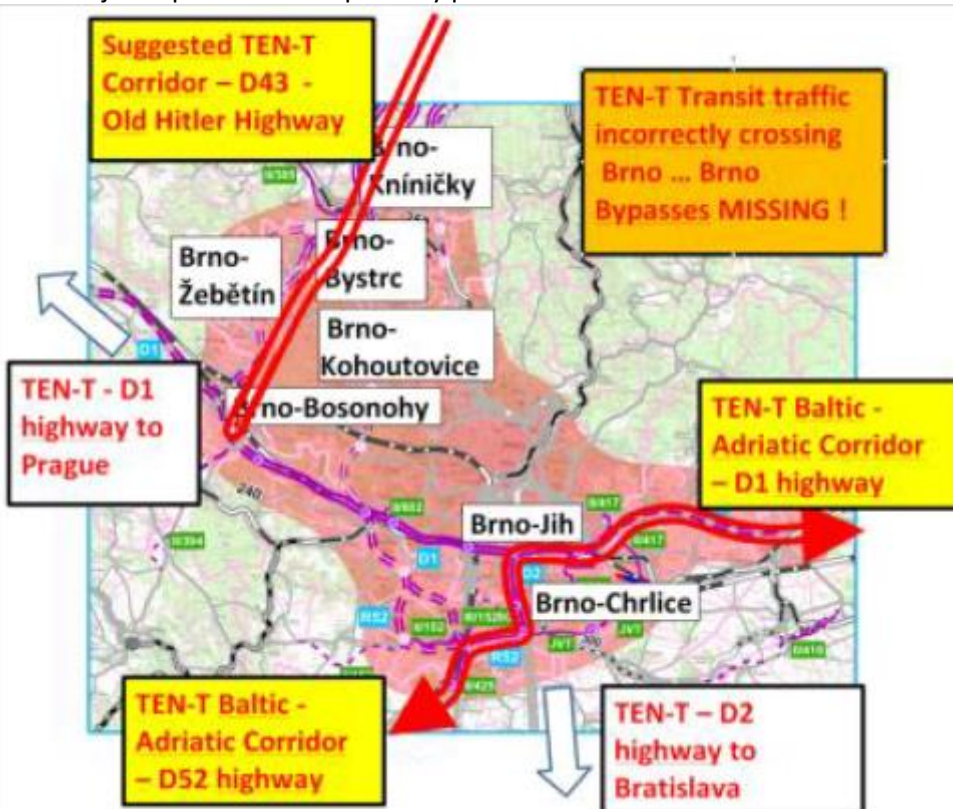
Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení

číslo	datum	Číslo jednací	Text připomínky	Způsob vypořádání
			<p>volně dostupné (lze je získat např. na Krajském úřadě JMK).</p> <p>- Níže doložené grafické odůvodnění dokládá vhodnost variantního řešení s využitím komunikace</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="715 346 1276 493"> <p>Problematic Connection via the Brno Agglomeration (D52 motorway via Mikulov)</p>  <p>136 km</p> </div> <div data-bbox="1276 346 1676 493"> <p>Preferred Connection via E D55 motorway is under multimodal road and rail co since the mid 19th c</p>  <p>109 km</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="715 1102 1276 1281"> <p>Taking into account traffic delays in the Brno Agglomeration ... i.e. 15 km within the area with existing traffic congestions:</p> </div>  </div>	<p>Varianty byly dlouhodobě posuzovány a byla vybrána varianta s ohledem na přepravní proudy, silnice I/38 je definována jako samostatný klastř a má identifikovány projekty na ní. Nejde ale o náhradu dálnice D52. převedení I/38 do dálničních parametrů by znamenalo výrazně nákladnější řešení a další zvýšení fragmentace území. D43 není navržena v celé trase v dálničních parametrech, aktuálně je sledována jako silnice I.třídy (I/73). Ve věci vedení tahu D52 a tahu č. 43 platí rozsudek nejvyššího správního soudu č. 2As 122/2018 – 512.</p>
			<p>Effective Difference then exceeds 30 </p> <p>25. Koncepce DSS3 nesprávně setrvává na „tradiční“ konfiguraci páteřní silniční sítě ČR, tj. s politicky prosazovanou variantou s D43 přes Brno nyní také označovanou jako I/43 nebo I/73), a to místo zvážení kapacitní komunikace sever – jih přes ČR ve středu ČR, tj. kapacitní silnice SD18 (dříve S8) dle Politiky územního rozvoje, tj. trasa (Mladá Boleslav) – D10 – Nymburk – Poděbrady – D11–Kolín – Kutná Hora – Čáslav–Golčův Jeníkov – Havlíčkův Brod – D1 – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR/Rakousko (–Wien). Toto variantní řešení bez D43 (I/43, resp. I/73) je nutno posoudit.</p>	

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				26. Musí být provedena analýza posouzení potřeby nových komunikací a časového harmonogramu realizace. Analýza musí být zpracována s důrazem na dopady na veřejné zdraví a životní prostředí, tak aby se neopakovaly chyby, jako při zpracování SESTRA I.	Na rozdíl od DSS2 nová strategie DSS3 definuje páteřní síť České republiky a to propojením jednotlivých metropolí a aglomerací na území ČR a v jejím sousedství. Tím je určena potřeba dopravní sítě
38			M. Kořenek	Viz vyjádření ČSS ČSAD Znojmo.	Viz vypořádání vyjádření ČSS ČSAD Znojmo.
39	6.3.2023		Občané Malhostovic	Viz vyjádření ČSS ČSAD Znojmo.	Viz vypořádání vyjádření ČSS ČSAD Znojmo.
40	6.3.2023		Občané za ochranu kvality bydlení v Brně	<p>Viz vyjádření ČSS ČSAD Znojmo po bod 25.</p> <p>26. V kontextu plánované kapacitní silnice SD18 (dříve S8) dle Politiky územního rozvoje i na základě mimořádně nízkých dopravních intenzit na směru Boskovice – Velké Opatovice – Staré Město – D35 je nutno přehodnotit dosavadní plánování komunikace I/73 (známé také jako I/43, D43, X43, R43, S43, SD20 a „Hitlerova dálnice“) v úseku severně od obce Svitávka. Čtyřpruhová silnice směrem od jihu zde by měla logicky končit, neboť doprava se rozděluje do řady směrů místního a regionálního významu. Na úseku Svitávka (Boskovice) – Velké Opatovice – Staré Město – D35 není ani jeden významný dopravní cíl nebo zdroj. Názorně lze ekonomicky smysluplné řešení prezentovat pro oblast Boskovicka takto:</p>  <p>27. K porovnání trasování „Hitlerovy dálnice“ a trasování alternativní varianty ing. Kalčíka (viz studie MŽP z roku 2010 a doplnění – aktuální verze 06/2019) lze uvést následující grafické schéma. Zelené smajlíky popisují pozitivní změny – odvedení</p>	<p>Celý tah není sledován v dálničních parametrech.</p> <p>DSS3 je na úrovni strategie, která řeší propojení mezi jednotlivými aglomeracemi. Nezabývá se a ani nemůže se zabývat konkrétním vedením trasy, tzn., že zde nemůže být předloženo variantní řešení propojení. Návrh a porovnání variant je předmětem plánování na nižších úrovních (např. ZÚR). Konkrétní trasy jednotlivých projektů jsou pak řešeny na projektové úrovni.</p> <p>DSS3 je na úrovni strategie, která řeší propojení mezi jednotlivými aglomeracemi. Nezabývá se a ani nemůže se zabývat konkrétním vedením trasy, tzn., že zde nemůže být předloženo variantní řešení propojení. Návrh a porovnání variant je předmětem plánování na nižších úrovních (např. ZÚR). Konkrétní trasy jednotlivých projektů jsou pak řešeny na projektové úrovni.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení

číslo	datum	Číslo jednací	Text připomínky	Způsob vypořádání
			<p>tranzitní dopravy od obcí, červené pak krizová místa s významnými negativními vlivy na obyvatelstvo, což již více než 30 let brání realizaci předmětné komunikace:</p>  <p>Je odtud zřejmé, že „Bystrcká /Německá“ trasa 43 a jižní obchvat Kuřimi tvoří mnoho kritických míst z hlediska vlivů na veřejné zdraví (viz červené „smajlíky“), zatímco varianta „Optimalizovaná D43“ tvoří současně i severní obchvat Kuřimi nemá ani jeden takový kritický bod, a naopak odvádí dopravu na obchvaty všech obcí na trase, a to i z lokalit tak kritických a známých jako je Lipůvka severně od Brna (viz zelené „smajlíky“).</p> <p>Např. u Lipůvky Optimalizovaná trasa 43 tvoří naprosto kvalitní obchvat zcela výhodně navržený přímo na katastrální hranici mezi obcemi Lipůvka a Malhostovice, a to ve vzdálenosti cca 1 km od obytných oblastí obou obcí. Naproti tomu varianta „Bystrcká/Německá“ je trasována doslova mezi obytnou zástavbou téměř srostlých obcí Malhostovice a Drásov, pouhé desítky metrů od nejbližších obytných domů Malhostovic - a v této „proluce“ je také navíc konflikt s kritickou infrastrukturou, vírským vodovodem, který zásobuje Brno a velkou část jeho okolí.</p>	

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací	Text připomínky	Způsob vypořádání	
			<p>28. Je nutno posoudit varianty vyvedení tranzitní dopravy z brněnské aglomerace, která je v „tradiční“ verzi koncepce pro tuto hustě obydlenou oblast zcela devastující. Názorně je nesprávná a stále politicky prosazovaná varianta doložena schématem:</p>  <p>29. Je nutno provést multifaktoriální analýzu pro posouzení potřeby nových komunikací a časové posloupnosti jejich realizace. Tato analýza musí být provedena s plným akcentem na dopady životní prostředí a veřejné zdraví, tedy ne tak chybně jak tomu bylo např. pro SESTRA I, kdy zahrnutí významnosti vlivů na životní prostředí bylo neprávne marginalizováno.</p> <p>30. Ve Vyhodnocení SEA je nutno řádně vyhodnotit metodiku hodnocení v předmětné koncepci. Vyhodnocení SEA má odhalit pochybení zpracovatele předmětné koncepce. V minulosti bylo postupováno chybně, neboť do hodnocení vedle vážené hodnoty hodnocení ze tří hodnocených pilířů zavedl navíc tzv. „pásma hodnocení“ 1 – 125, které je nyní uváděno dokonce před sloupcem s „váženým součtem bodových stupňů“ a činí tak dojem, že hodnota „pásma hodnocení“ je jakousi výslednou prioritou záměru. V minulosti vyhodnocení SEA mělo odhalit neakceptovatelný algoritmus výpočtu „pásma hodnocení“ – toto je relevantní i pro DSS3. Hodnota pásma hodnocení totiž vznikala tak, že se numerické hodnocení každého ze tří hodnocených pilířů převede na škálu vyjádřenou pouze 5 stupni (A, B, .., E) a ze vzniklých 125 třípísmenných kombinací vznikne 125 „pásem hodnocení“. Přitom přiřazení mezi třípísmennými kódy a opět numerickými 125 „pásmi hodnocení“ bylo v koncepci provedena tak absurdním způsobem, že záměry, které v ekologickém pilíři obdrží hodnocení „E“, tedy neakceptovatelné, se mohou dostat až na takové vysoké prioritní pásma hodnocení jako 5 či 10. Podobně to bylo i pro další velmi špatně v ekologickém pilíři hodnocené záměry, tj. záměry hodnocené stupněm „D“, které mohou obdržet prioritní pásma hodnocení tak vysoké jako 4 či 9.</p> <p>31. Postup hodnocení komunikací použitý v koncepci v koncepci musí být dostatečně popsán. Toto mělo v pro DSS1 a DSS2 vyhodnocení SEA odhalit a na základě tohoto</p>	<p>DSS3 je na úrovni strategie, která řeší propojení mezi jednotlivými aglomeracemi. Nezabývá se a ani nemůže se zabývat konkrétním vedením trasy, tzn., že zde nemůže být předloženo variantní řešení propojení. Návrh a porovnání variant je předmětem plánování na nižších úrovních (např. ZÚR). Konkrétní trasy jednotlivých projektů jsou pak řešeny na projektové úrovni.</p> <p>MKA je posuzována společně pro všechny druhy dopravy právě s ohledem na životní prostředí. Každá silniční stavba musí mít doprovodná opatření na straně železniční infrastruktury a opatření týkajících se alternativních energií pro dopravu. Počítá se s dokončením všech projektů nejpozději k roku 2050.</p> <p>Vyhodnocení SEA hodnotí dle § 10b zákona č.100/2001 Sb. Posuzování koncepce zahrnuje zjištění, popis a zhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení koncepce a jejích cílů, a to pro celé období jejího předpokládaného provádění. Vyhodnocení SEA se pásmem hodnocení nezabývá, je mimo podrobnost tohoto vyhodnocení.</p> <p>Vyhodnocení SEA hodnotí dle § 10b zákona č.100/2001 Sb. Posuzování koncepce zahrnuje zjištění, popis a zhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení koncepce a jejích cílů, a to pro celé období jejího předpokládaného provádění.</p>	

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>faktu měly být koncepce DSS1 a DSS2 odmítnuta jako neposouditelné / nepřezkoumatelné. Toto se nesmí pro DSS3 a SEA k DSS3 opakovat.</p> <p>32. Požadujeme vyhodnotit, zda je DSS3 v souladu s relevantními krajskými a celostátními koncepcemi, zejména s koncepcemi ochrany přírody a krajiny, a to jmenovitě Státní politikou životního prostředí, Strategií ochrany biologické rozmanitosti ČR, Státním programem ochrany přírody a krajiny ČR, Strategií udržitelného rozvoje ČR, Plánem odpadového hospodářství ČR, vodohospodářskými koncepcemi, plány oblastí povodí, plány odpadového hospodářství, programy snižování emisí a akčními plány snižování hlučnosti z dopravy.</p> <p>33. Požadujeme vyhodnotit, zda DSS3 zohledňuje cíle a opatření Dlouhodobého programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století.</p> <p>34. Požadujeme provést zhodnocení DSS3 z hlediska vlivů na veřejné zdraví ve smyslu přílohy č. 9 zákona se zaměřením zejména na problematiku hluku, vibrací a chemických látek kontaminujících ovzduší. Požadujeme hledat řešení pro lokality s dlouhodobě vysokou hlukovou a imisní zátěží.</p> <p>35. Požadujeme vyhodnotit, zda a jak DSS3 řeší případný návrh kompenzačních opatření vedoucí k eliminaci negativního vlivu hluku, imisí a vibrací z dopravy na obytnou zástavbu. Požadujeme úpravy koncepce tak, aby případné negativní dopady koncepce na kvalitu ovzduší byly minimalizovány, a dále aby byly vytvořeny podmínky pro postupné snižování emisí z dopravy. Vždy požadujeme posoudit varianty s obchvaty. V místech s již existujícími negativními vlivy hlučnosti nebo kde tyto hrozí, požadujeme preferovat především takové dopravní koridory (resp. trasy), které vyvedou tranzitní dopravu z obytných území (tedy nejen z center města obcí ale trasovat obchvaty v takové vzdálenosti od existující obytných území, aby tyto byly ochráněny budoucími rozvojovými územími a rekreačními územími). Obchvatové varianty s vyvedením tranzitní dopravy z obytných oblastí musí být preferovány.</p> <p>36. V případě negativních nebo neutrálních dopadů navržených opatření dopravní infrastruktury na kvalitu ovzduší požadujeme navrhnout změny principů a cílů koncepce. Požadujeme úpravy koncepce tak, aby případné negativní dopady koncepce na kvalitu ovzduší byly minimalizovány, a dále aby byly vytvořeny podmínky pro postupné snižování emisí z dopravy. Vždy požadujeme posoudit varianty s obchvaty. V místech s trvale zhoršenou kvalitou ovzduší nebo kde tato hrozí, požadujeme preferovat především takové dopravní koridory (resp. trasy), které vyvedou tranzitní dopravu z obytných území (tedy nejen z center města obcí ale trasovat obchvaty v takové vzdálenosti od existující obytných území, aby tyto byly ochráněny budoucími rozvojovými územími a rekreačními územími). Obchvatové varianty s vyvedením tranzitní dopravy z obytných oblastí musí být preferovány.</p> <p>37. Specificky se zdůrazňuje, že nelze připouštět mosty a estakády nad obytnou zástavbou nebo v její blízkosti. "</p> <p>38. V případě koridorů již vymezených v Zásadách územního rozvoje, které nesplňují výše uvedené požadavky na minimalizaci hlučnosti a minimalizaci znečištění ovzduší požadujeme navrhnout a posoudit jiné koridory s obchvatovými řešeními.</p> <p>39. Požadujeme vyhodnotit, zda a jak DSS3 podporuje ekologicky šetrné druhy dopravy, tj. železniční, kombinovanou, veřejnou osobní, cyklistickou apod.</p> <p>40. Požadujeme řádně hodnotit otázky životního prostředí v multikriteriální analýze. Kritériím životního prostředí a veřejného zdraví musí být přikládána váha ne nižší než otázkám čistě dopravním a ekonomickým. Pokud tomu tak v multikriteriální analýze pro DSS3 není, požadujeme navrhnout a aplikovat jinou multikriteriální analýzu, která</p>	<p>Vztah jednotlivých koncepčních dokumentů k posuzované koncepci je uveden v kapitole č. 1.5. a v případě identifikace silného vztahu v kapitole č. 5.2.</p> <p>Vztah koncepčního dokumentu k posuzované koncepci je uveden v kapitole č. 1.5.</p> <p>Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo provedeno osobou s autorizací udělenou Ministerstvem zdravotnictví a vyhodnocení je součástí kapitoly 12.</p> <p>Navržená opatření v kapitole 10 byla převzata do návrhu koncepce do části „Východiska“, kapitoly „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“.</p> <p>Vzhledem k charakteru DSS 3. fáze mohou varianty fakticky nastat při realizaci koncepce, na úrovni realizace konkrétních projektů s konkrétními charakteristikami. Tyto varianty budou vyhodnoceny v rámci EIA.</p> <p>Tato problematika se týká projektové úrovně a ne koncepční.</p> <p>Požadavek se snaží problém přesunout na jiná území, minimalizovat znečištění ovzduší nelze změnou koridorů, ale zaváděním alternativ k silniční dopravě a zaváděním alternativních energií.</p> <p>Je řešeno na projektové úrovni, na celosíťové úrovni nelze řešit variantně všechny tahy, takový proces by nebyl časově projednatelný.</p> <p>Vyhodnocení vlivů DSS 3. fáze 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)</p>

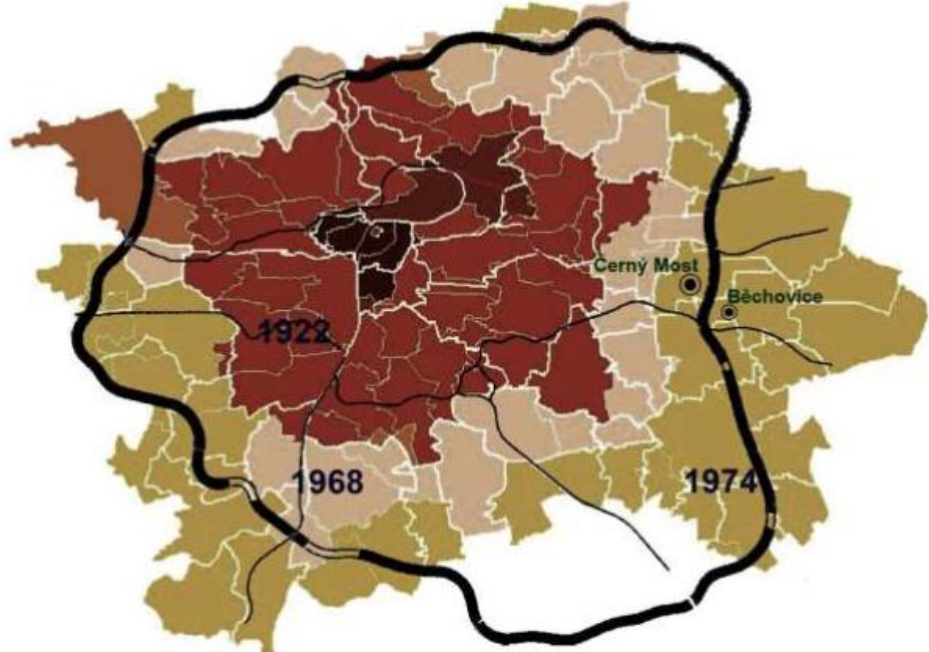
Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>bude kritéria týkající se ochrany veřejného zdraví a kritéria ochrany přírody a krajiny řádně akcentovat.</p> <p>41. Požadujeme posoudit, jak realizace opatření DSS3 zohledňuje ochranu zvláště chráněných území, ptačích oblastí, evropsky významných lokalit, zvláště chráněných a vzácných druhů rostlin, živočichů a hub, prvků ÚSES, předmětů ochrany soustavy Natura 2000, zhodnotit možný vliv realizace na úroveň biodiverzity a vyhodnotit míru střetů infrastruktury cestovního ruchu s chráněnými územími na všech úrovních.</p> <p>42. Jako součást vyhodnocení požadujeme zpracovat mapový podklad, do kterého budou současně promítnuty koridory dopravní infrastruktury a jejich střety se zájmy ochrany veřejného zdraví, jakož o přírody a krajiny, přičemž by z požadovaného zákresu měly být zřejmé možné střety a problémy, které je nutno náležitě okomentovat a v návrhu koncepce dořešit.</p>	<p>citovaného zákona, vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR, odborem posuzování vlivů na ŽP a integrované prevence, dne 28. března 2023 (č. j.: MZP/2023/710/397). Uvedené vyhodnocení je součástí kapitoly č.6 vyhodnocení SEA.</p> <p>Ve vyhodnocení SEA je v samostatné v příloze č.1 doložena Naturové posouzení. V kapitole 6 a přílohách 5-7 vyhodnocení SEA je zpracováno posouzení vlivů na přírodu a krajinu. Vyhodnocení vlivů na zvláště chráněné druhy rostlin, živočichů a hub bude provedeno v rámci jednotlivých projektů na projektové úrovni v rámci zpracování hodnocení dle § 6 7zákona č.114/1992 Sb. a není předmětem posouzení celostátní koncepce.</p> <p>Podkladem pro vyhodnocení koncepce není mapový podklad projektů a multimodálních klastrů, proto nebylo možné zpracovat mapový podklad pro zpracování uvedeného. S ohledem na podrobnost posuzované celostátní koncepce nebylo toto zpracováno. Je řešeno na projektové úrovni, resp. na nižších strategických úrovních, na celosíťové úrovni nelze řešit variantně všechny tahy, takový proces by nebyl časově projednatelný</p>
41	6.3.2023		Ochránci Brněnské přehrady	Viz vyjádření ČSS ČSAD Znojmo.	Viz vypořádání vyjádření ČSS ČSAD Znojmo.
42	6.3.2023		OS Dolní Dunájevce	Viz vyjádření ČSS ČSAD Znojmo.	Viz vypořádání vyjádření ČSS ČSAD Znojmo.
43	6.3.2023		Pěkný Jih	Viz vyjádření ČSS ČSAD Znojmo.	Viz vypořádání vyjádření ČSS ČSAD Znojmo.
44	18.1.2023		Platforma za kvalitní	<p>Rozpor záměru SOKP 518 a 519 s principy udržitelného rozvoje, se strategickými dokumenty a klimatickými závazky ČR, hl. m. Prahy a EU</p> <p>Vážená paní ředitelko,</p> <p>v souvislosti s přípravou dokumentace EIA ke stavbám Silničního okruhu kolem Prahy 518 Ruzyně – Suchdol a 519 Suchdol – Březiněves si Vás dovoluujeme upozornit na zásadní rozpor uvedeného záměru se strategickými dokumenty a principy udržitelného rozvoje.</p> <p>SOKP ve variantě A-ZÚR vychází z desítky let starých plánů a je nevhodně trasován skrz rezidenční, rekreační a přírodní lokality na severu Prahy, pouhých 6 km od centra města. SOKP je součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a zavádí tranzitní nákladní dopravu na území Prahy, což povede k nebezpečnému mísení s městskou a příměstskou dopravou. Záměr nezohledňuje aktuální kontext, potřebu udržitelného rozvoje města a ochrany životního prostředí. Realizace této nekoncepční, škodlivé a extrémně nákladné stavby by vedla k výraznému nárůstu dopravy v pražské aglomeraci a způsobila by nenávratné poškození přírodního parku Drahaň-Troja, Vltavského kaňonu (Natura 2000) a vzácných přírodních památek na severu Prahy. Zároveň by došlo ke zhoršení kvality života obyvatel na území několika městských částí a obcí, které jsou již nyní vystaveny negativnímu vlivu letecké dopravy. Již v rámci procesu EIA 2001-2002 byl tento záměr hodnocen velmi kriticky ze strany několika institucí a Česká inspekce životního prostředí jej dokonce označila za nepřijatelný.</p> <p>Tato transevropská dálnice skrz Prahu je navíc v rozporu s principy udržitelného rozvoje strategických dokumentů a klimatickými závazky České republiky, hlavního města Prahy a Evropské unie:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Strategický rámec ČR 2030 ● Strategický plán hl. města Prahy ● Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030 	<p>Předmětem DSS je posuzování významnosti jednotlivých tahů a nikoliv řešení jednotlivých variant, které jsou řešeny v rámci studií proveditelnosti, v procesu pořizování či aktualizace ZUR, v procesu EIA nebo v územním řízení.</p> <p>V případě vedení DO platí rozsudky KS 50 A 13 2013, NSS 9 A os 6 2013-44, KS 50 A 12 2013 – 87, NSS 2 A os 4 2013-54, ve kterých byla potvrzena připravovaná trasa.</p>


Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<ul style="list-style-type: none"> ● Dopravní politika ČR ● Plán udržitelné mobility Prahy a okolí ● Klimatický plán hl. města Prahy ● Evropská strategie pro udržitelnou mobilitu ● Zelená dohoda pro Evropu <p>Tyto dokumenty vyžadují omezování poptávky po dopravě, rozvoj šetrných druhů dopravy, snižování intenzity automobilové dopravy, snižování emisí skleníkových plynů a energetické náročnosti dopravy apod. SOKP v navrhované podobě nejenže nespĺňuje uvedené požadavky, ale i výrazně ztěžuje naplňování stanovených cílů udržitelného rozvoje.</p> <p>Mnoho nezávislých odborníků a odborných studií rovněž poukazuje na nedostatky Pražského okruhu a výstavby dálničních komunikací v městských aglomeracích obecně, neboť způsobí nárůst dopravy (mj. v důsledku dopravní indukce, dalšího zvýhodňování IAD na úkor VHD), zhoršení problému suburbanizace, nárůst hluku, škodlivých látek a emisí CO2.</p> <p>Pevně věříme, že zohledníte výše uvedené skutečnosti v rámci procesu EIA ke stavbám 518 a 519 a že budete usilovat o udržitelné dopravní řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů a klimatickými závazky ČR a EU. Situace je velmi vážná, hrozící škody jsou nenapravitelné. Po zkušenostech s minulou komunikací zároveň žádáme o včasnou písemnou odpověď.</p>	
45	9.3.2023		Platforma za kvalitní	<p>Body 1-9 viz vyjádření F. Odehnal</p> <p>10. Zohlednění vlivů na lokality systému Natura 2000 nemůže být provedeno stanovisky, kde krajský úřad bez rozboru situace v území pouze uvede, že vlivy jsou vyloučeny. Je nutno postupovat s uplatněním Politiky územního rozvoje (PÚR ČR) a dalších koncepčních dokumentací. Pokud pro (i dle PÚR ČR neurčitě) vymezené koridory je představitelný vliv z dopravy, pak to musí být explicitně řešeno. (Lze poukázat na k Oznámení SEA připojené stanovisko Středočeského kraje, které naznačuje správný směr. Současně je možno poukázat na zcela nepřijatelné / nijak neodůvodněné stanovisko Jihomoravského kraje.). PÚR odst. 20 uvádí: „Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, ... vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.“</p> <p>11. Je nutné provést přeshraniční posouzení s účastí sousedních států. V souladu s Aarhuskou konvencí musí být o projednávání prokazatelně uvědoměni občané sousedních států, tj. musí zde být provedeno i zveřejnění Oznámení koncepce, což se doposud nestalo. Nejedná se tedy pouze o uvědomění kontaktních bodů vlád, ale specificky všem občanům sousedních států musí být dána příležitost se vyjádřit před vydáním závěrů zjišťovacího řízení. Znamená to tedy také povinnost přeložit koncepci do úředních jazyků sousedních států.</p> <p>12. Stejně jako pro Aarhuskou konvenci je nutno respektovat i úmluvu z ESPOO a její protokoly.</p> <p>13. Nelze vycházet z toho, že přeshraniční vlivy neexistují. Je totiž nutno uvážit o dopadech změn organizace dopravy v ČR a vyvolaných změn organizace dopravy v sousedních státech. Z těchto změn organizace dopravy (intenzit dopravy, struktury</p>	<p>Posouzení vlivu koncepce na lokality NATURA 2000 je součástí vyhodnocení.</p> <p>Přeshraniční posouzení bylo provedeno a je součástí kapitoly 7. Nebyly identifikovány významné vlivy na území sousedních států, zároveň žádný stát nepožádal z vlastní iniciativy o konání mezistátních konzultací. Koncepce tudíž nepodléhá mezistátnímu (přeshraničnímu) posuzování, a proto není důvodné aplikovat ani postupy stanovené Aarhuskou úmluvou. Aplikovatelnost Aarhuské úmluvy je navázána na aplikovatelnost Protokolu SEA. To znamená, že pokud koncepce není předmětem přeshraničního posuzování, nepodléhá Protokolu SEA, postup dle Aarhuské úmluvy se neuplatňuje.</p> <p>Úmluva Espoo a Protokol SEA jsou respektovány, neboť ukládají mezistátní konzultace jen v případě, kdy je identifikován významný vliv na potenciálně dotčený stát, nebo pokud si o ně dotčený stát zažádá. Ani k jednomu případu nedošlo.</p> <p>Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví související s dopravními stavbami, které kříží hranice budou sdílené. Navazující stavby dopravní infrastruktury přejímají dopravní proud mezi sebou.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>dopravního proudu a časového rozložení intenzit dopravy v průběhu dne, týdne i kalendářního roku) plyne jak vznik negativních vlivů v ČR, tak vznik negativních vlivů v sousedních státech.</p> <p>14. Musí být provedeno i posouzení variant z hlediska dopravní bezpečnosti, a to na základě povinností stanovených v čl. 3 Směrnice EP a Rady 2008/96/ES v platném znění. Je zde např. požadováno: „Tato směrnice požaduje zavedení a provedení postupů v oblasti hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu, auditů bezpečnosti silničního provozu, inspekcí bezpečnosti silničního provozu a posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku, které provádějí členské státy.“ (zvýraznění doplněno). Je nepochybně takto nutno posoudit i všechny varianty, jejichž povinnost posuzování plyne z čl. 5 odst. 1 Směrnice SEA. Tedy je nutno posoudit varianty trasování TEN-T zcela mimo aglomerace (Praha, Brno, ...). Je tedy nutno zásadně zahrnout obchvatové varianty aglomerací.</p> <p>15. Varianty tvořené v koncepci, tzv. „clustery“, nesmí být vytvářeny mechanisticky bez reálného posouzení takových systémových variant, které by mohly na plošně podstatném území přispět k vyřešení nadlimitně zatížených území (hluk, znečištěné ovzduší) a k nevytvoření nových územních vad.</p> <p>16. Varianty trasy TEN-T v aglomeraci Praha vykazují závažná porušení právních předpisů ve skutečnosti, že u záměrů nebyly zhodnoceny dopady na bezpečnost silničního provozu. Podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ze dne 19. 11. 2008 („směrnice o řízení bezpečnosti“), rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. 7. 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě a Politiky územního rozvoje ČR je silniční okruh kolem Prahy, tedy i záměr, součástí transevropské dálniční sítě TEN-T („TEN-T“). Směrnice o řízení bezpečnosti klade na TEN-T mimo jiné požadavek vysoké úrovně bezpečnosti, který vychází z dopravní politiky Evropské unie.</p> <p>17. Dle čl. 3 odst. 1 směrnice o řízení bezpečnosti členské státy zajistí, aby bylo u všech projektů infrastruktury provedeno hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu. Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu se dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti provede ve fázi počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury. Podle čl. 4 odst. 1 směrnice o řízení bezpečnosti členské státy dále zajistí, aby byly u všech projektů infrastruktury provedeny audity bezpečnosti silničního provozu. Tyto audity bezpečnosti silničního provozu jsou pak nedílnou součástí projekčního procesu projektu infrastruktury ve fázi návrhu projektu, podrobného zpracování projektu, ve fázi předcházející zahájení provozu a ve fázi počátečního provozu (čl. 4 odst. 5 směrnice o řízení bezpečnosti). Tyto audity v aglomeraci k návrhům sítě TEN-T zcela chybí, či vykazují zásadní chyby a rozpory s příslušnými zákony.</p> <p>18. Transpozice směrnice o řízení bezpečnosti do právního řádu České republiky proběhla zákonem č. 152/2011 Sb. (změna zákona č. 13/1997 Sb.), vyhláškou č. 317/2011 Sb. (změna vyhlášky č. 104/1997 Sb.) a směrnici pro dokumentaci staveb pozemních komunikací. Do českého právního řádu tímto byla zavedena povinnost auditů bezpečnosti silničního provozu u projektů silnic TEN-T ve všech fázích projektování, výstavby a provozu. Česká Republika přijala/ schválila zákon č. 78/2022 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a další zákony, který mimo jiné novelizuje ustanovení § 18g zákona o pozemních komunikacích. Zákon č. 78/2022 Sb. tedy nově od 1. 7. 2022 zavádí povinnost provedení prvotního hodnocení záměru a auditu bezpečnosti pozemních komunikací již v rámci</p>	<p>Míra vlivu byla vyhodnocena jako potenciálně mírně negativní. Další přeshraniční vlivy nebyly v souvislosti s posuzovanou koncepcí identifikovány.</p> <p>Předmětem DSS je posuzování významnosti jednotlivých tahů a nikoliv řešení jednotlivých variant, které jsou řešeny v rámci studií proveditelnosti, v procesu EIA a v územním řízení.</p> <p>Předmětem DSS je posuzování významnosti jednotlivých tahů a nikoliv řešení jednotlivých variant, které jsou řešeny v rámci studií proveditelnosti, v procesu EIA a v územním řízení.</p> <p>Z hlediska DSS je důležité dokončení obchvatu Prahy, varianta není rozhodující, o té se rozhoduje a již bylo rozhodnuto v samostatném procesu.</p> <p>„Bezpečnost má být řešena u všech projektů“, tedy na projektové úrovni, bez tohoto posouzení nemůže být projekt schválen nelze navrhovat projekty, které nebudou splňovat bezpečnostní parametry.</p> <p>„Bezpečnost má být řešena u všech projektů“, tedy na projektové úrovni, bez tohoto posouzení nemůže být projekt schválen nelze navrhovat projekty, které nebudou splňovat bezpečnostní parametry.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>dokumentace pro vydání územního rozhodnutí. Podle důvodové zprávy k zákonu č. 78/2022 Sb., „unijní právní úprava ukládá členským státům Evropské unie, aby zajistily, že u všech projektů infrastruktury bude provedeno jejich hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu (viz čl. 3 odst. 1 směrnice o bezpečnosti infrastruktury) a auditu bezpečnosti silničního provozu (viz čl. 4 odst. 1 směrnice o bezpečnosti infrastruktury). Podle přechodných ustanovení zákona č. 78/2022 Sb. se povinnost zajistit provedení prvotního hodnocení záměru a provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací nevztahuje na stavby pozemních komunikací, u kterých byla zpracována dokumentace přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona. V případě auditu bezpečnosti pozemních komunikací to ovšem neplatí, jedná-li se o pozemní komunikaci zařazenou do TEN-T. U těchto komunikací tedy zákon č. 78/2022 Sb. vlastně počítá se vznikem retroaktivní povinnosti. Důvodová zpráva k tomu uvádí, že „audit bezpečnosti pozemních komunikací však bude prováděn u pozemních komunikací zařazených do transevropské silniční sítě, u nichž tato povinnost platí již nyní podle stávajícího znění zákona o pozemních komunikacích.“</p> <p>19. Povinnost státu interpretovat citované ustanovení § 18g odst. 2 písm. a) zákona o posuzování vlivů ve znění do 30. 6. 2022 vyplývá také ze základních zásad interpretace práva Evropské unie a rozsudků Soudního dvora Evropské unie. Poukazujeme v této souvislosti na rozsudek Soudního dvora EU ve věci C-152/84 Marshall, podle kterého „jeví-li se ustanovení směrnice týkající se jejího obsahu bezpodmínečná a dostatečně jasná, mohou se na ně jednotlivci spoléhat ve sporech proti státu tehdy, když tento stát neimplementoval směrnici do národního práva do konce předepsané lhůty nebo když opomněl implementovat směrnici správně“ (srov. též rozsudky ve věci 41-74 van Duyn, 148/78 Ratti nebo C-91/92 Faccini Dori). Judikatura dále dovodila povinnost orgánů státu vykládat národní právo nepřesně či neúplně transponující směrnici ve světle znění a účelu této směrnice (tzv. nepřímý účinek). Nepřímý účinek tak má za úkol zajistit v maximální míře cíl daný směrnicí a chránit zejména práva soukromých osob z ní vyplývající.</p> <p>20. Podle metodiky provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací zpracované Ministerstvem dopravy ČR v prosinci 2012 č. j. 139/2012-520-TPV/1 „pro úspěšné akceptování zjištění auditu je nejvýhodnější, aby byly auditu podstoupeny projekty zejména ve své rané fázi, kdy je ještě poměrně snadné zapracovat do projektové dokumentace návrhy řešení rizik identifikovaných auditorem.“ Ačkoliv tato metodika uvádí, že pro pozemní komunikace mimo síť TEN-T nejsou zákonem stanoveny povinné fáze provádění auditu, metodika dále na str. 9 popisuje proceduru auditu bezpečnosti pozemních komunikací a konstatuje, že auditu podléhá návrh dokumentace záměru, návrh projektové dokumentace, provedená stavba pro zkušební provoz a dokončená stavba pro kolaudační souhlas. Totéž uvádí metodika na str. 12, tentokrát v rámci fází auditu. Podle metodiky „zákon č. 13/1997 Sb. uvádí, že auditu podléhají projekty pozemních komunikací v rámci sítě TEN-T“ právě ve výše citovaných fázích. Dle samotné metodiky ministerstva tedy podléhá auditu jak návrh dokumentace záměru, tak návrh projektové dokumentace. V tomto ohledu je tedy zřejmé, že se musí jednat o dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí (dokumentace záměru) a dokumentace pro vydání stavebního povolení (projektová dokumentace).</p> <p>21. Předložená koncepce zjevně nesprávně setrvává na „tradiční“ konfiguraci páteřní silniční sítě ČR, tj. s politicky prosazovanou variantou D0 511, D0 510, D0 518, D0 519 skrz území hl. m. Prahy. Předložená koncepce je v rozporu s evropskou legislativou o transevropských dopravních sítích TEN-T (nařízení č. 1315/2013/EU), neboť vede</p>	<p>Bezpečnost musí být řešena na projektové úrovni. Opět se jedná o argumentaci možného uplatnění na projektové úrovni staveb. Nelze sledovat na celostátní úrovni. Smyslem není vedení trasy, ale řešení významu propojení významných bodů ČR dopravní sítí. Zde není prostor na řešení bezpečnostního auditu. V rámci koncepce DSS3 jsou důležité parametry z hlediska kapacitního, tzn. u silnic počet jízdnic pruhů.</p> <p>Z hlediska DSS je důležité dokončení obchvatu Prahy, varianta není rozhodující, o té se rozhoduje a bylo rozhodnuto v samostatném procesu. V případě vedení D0 platí rozsudky KS 50 A 13 2013, NSS 9 Aos 6 2013-44, KS 50 A 12 2013 – 87, NSS 2 Aos 4 2013-54, ve kterých byla potvrzena připravovaná trasa.</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení

číslo	datum	Číslo jednací	Text připomínky	Způsob vypořádání
			<p>zastavěným a zastavitelným územím hl. města, způsobuje nežádoucí mísení tranzitní a městské dopravy a nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy.</p>  <p>22. D0 v prosazované trase je navržen jako hybridní komunikace pro tranzitní, příměstskou a vnitroměstskou dopravu, což je v zásadním rozporu nejen s evropskou legislativou TEN-T, ale i zákonem o pozemních komunikacích, který rozlišuje dálniční komunikaci pro dálkovou a mezistátní dopravu a místní komunikaci pro místní, resp. městskou dopravu.</p> <div data-bbox="715 1165 1662 1696" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>SOKP dle ZÚR nemůže zároveň plnit funkci dálnice a místní komunikace</p> <ul style="list-style-type: none"> ► Zákon o pozemních komunikacích (Zákon č. 13/1997 Sb.) rozlišuje charakter a funkce dálnice pro dálkovou dopravu a místní komunikace pro místní (městskou dopravu), tedy podle § 4, resp. 6: <ul style="list-style-type: none"> „Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovniových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.“ „Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.“ ► Nařízení EU č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, čl. 17, odst. 2, resp. čl. 17, odst. 3a): <ul style="list-style-type: none"> „Silnice vysoké kvality ... (a tedy i SOKP jako součást TEN-T) plní důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě, integrují hlavní městská a hospodářská centra, ... spojují horské, vzdálené, špatně přístupné a okrajové regiony NUTS 2 s centrálními regiony Unie.“ „Dálnice (tedy SOKP) je speciálně projektovaná silnice vybudovaná pro provoz motorových vozidel, která neslouží k obsluze přilehlých pozemků ...“ </div> <p>23. Koncepce, která počítá s D0 v politicky prosazované variantě trasované převážně na území hl. města, je v zásadním rozporu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky Prahy, ČR a EU.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strategický rámec ČR 2030 - Strategický plán hl. města Prahy - Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030 	<p>Z hlediska DSS je důležité dokončení obchvatu Prahy, varianta není rozhodující, o té se rozhoduje v samostatném procesu. D0 bude plnit převážně funkci obchvatu Prahy pro tranzitní dopravu. Funkci městské dopravy plní městský okruh. V případě vedení D0 platí rozsudky KS 50 A 13 2013, NSS 9 A os 6 2013-44, KS 50 A 12 2013 – 87, NSS 2 A os 4 2013-54, ve kterých byla potvrzena připravovaná trasa. Návrh není v rozporu s nařízením TEN-T.</p> <p>Z hlediska zpracování DSS je důležité dokončení obchvatu Prahy, varianta není rozhodující, o té se rozhoduje a rozhodlo již v samostatném procesu. Není zřejmé, v čem je návrh s uvedenými dokumenty v rozporu, není to v připomínce doloženo. V MKA jsou jako nejdůležitější projekty identifikovány železniční projekty mající význam pro městskou, příměstskou, dálkovou osobní i nákladní dopravu. Dokončením železničních tahů a na základě dalších opatření dopravní politiky se docílí větší využití železniční dopravy, avšak zároveň Praha potřebuje obchvat pro tranzitní</p>

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
				<p>- Dopravní politika ČR - Státní politika životního prostředí ČR 2030 - Plán udržitelné mobility Prahy a okolí - Klimatický plán hl. města Prahy - Evropská strategie pro udržitelnou mobilitu - Zelená dohoda pro Evropu</p> <p>Tyto dokumenty vyžadují omezování poptávky po dopravě, rozvoj šetrných druhů dopravy, snižování intenzity automobilové dopravy, snižování emisí skleníkových plynů a energetické náročnosti dopravy apod. DO v navrhované podobě nejenže nespĺňuje uvedené požadavky, ale i výrazně ztěžuje naplňování stanovených cílů udržitelného rozvoje.</p>  <p>Přílohou tohoto vyjádření je dopis adresovaný Anně Paskové, M. A. a Mgr. Evženu Doležalovi ze dne 18. 1. 2023, kde upozorňujeme na rozpor záměru DO 518 a 519 s cíli udržitelného rozvoje, se strategickými dokumenty a klimatickými závazky.</p>	dopravu, tzn. dálnici DO. V případě vedení DO platí rozsudky KS 50 A 13 2013, NSS 9 A os 6 2013-44, KS 50 A 12 2013 – 87, NSS 2 A os 4 2013-54, ve kterých byla potvrzena připravovaná trasa.
46	6.3.2023		Spolek Chrudichromy	Viz vyjádření Občané za ochranu kvality bydlení v Brně body 1-29	Viz vypořádání vyjádření Občané za ochranu kvality bydlení v Brně body 1-29
47	6.3.2023		Spolek Nebojsa	Viz vyjádření ČSS ČSAD Znojmo	Viz vypořádání vyjádření ČSS ČSAD Znojmo
48	8.3.2023		Spolek Obchvat z.s.	Viz vyjádření ČSS ČSAD Znojmo	Viz vypořádání vyjádření ČSS ČSAD Znojmo
49	6.3.2023		Spolek O.S. Dolní Dunajovice	Viz vyjádření ČSS ČSAD Znojmo	Viz vypořádání vyjádření ČSS ČSAD Znojmo
50	6.3.2023		Spolek za lepší ZS Sudice	Viz vyjádření Občané za ochranu kvality bydlení v Brně body 1-29	Viz vypořádání vyjádření Občané za ochranu kvality bydlení v Brně body 1-29
51	9.3.2023		Za lepší Chabry	Viz vyjádření Platforma za kvalitní	Viz vypořádání vyjádření Platforma za kvalitní
52	18.1.2023		Za lepší Chabry –	Viz vyjádření Platforma za kvalitní	Viz vypořádání vyjádření Platforma za kvalitní

Příloha č.4 Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení					
číslo	datum	Číslo jednací		Text připomínky	Způsob vypořádání
			SOKP udržitelný rozvoj		
53	9.3.20 23		Zdravé ŽP z.s.	Viz vyjádření Platforma za kvalitní	Viz vypořádání vyjádření Platforma za kvalitní

Příloha 5 Vyhodnocení projektů – železniční doprava

Seznam projektů k dokumentu Dopravní sektorové strategie, 3. fáze.	v i y n a k l i m a	v l i v y o n d a u	p v d l n i í v v y f o n n a d	p v ř l í k l í r r i o a v d j y p u i a a a u	v l i o v d y p a y	v k l u p l a v l a í y	v p l ř i í z v r d y o r d o m o i n s v v v e i n ú	p v ř l í k l í r r i o a v d j y p u i a a a u	r o z s a h p o l s a u p í	s p o l p í	komentáře	z k m o d í m h o r p p ň e o o u n p r j z a u í a t č c č ř e í n e n c í n í h a c í
Dokončení I. žel. koridoru v trať. úseku Lanžhot (ČR) - Kúty (SR)	1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB		<p>Zasahuje do CHLÚ LanžhotII, průzkumného území Vídeňská pánev VIII, Předpokládané ložisko Lanžhot, CHOPAV Kvarter řeky Moravy. Stavba v současnosti probíhá. Nachází se na území PO Soutok-Tvrdomicko a EVL Soutok - Podluží. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhnout mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
Elektrizace trati vč. PEÚ Brno - Zastávka u Brna, 2. etapa	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit elektrizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty elektrizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Elektrizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů elektrizací tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci elektrizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhnout mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) - Mstětice (včetně)	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů optimalizací tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Optimalizace trati Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo)	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do CHKO Český kras a NPR Karlštejn - Koda. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. 7. 4. 2021 bylo vydáno soulasně závazné stanovisko. Konstatován byl až mírně negativní vliv na předměty ochrany EVL Karlštejn - Koda, kterými jsou stanoviště 5130, 6190, 6210, 8210, 8310, včelník rakouský, netopýr velký a černý. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů optimalizací tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. - Častolovice - Solnice, 3. část	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>
Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHKO Český kras. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů optimalizací tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha - Smíchov	0	0	0	0	0	-1	0	IS	DB		<p>Zasahuje do Ochranné pásma památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Postupovat v souladu s památkovým zákone 20/1987 Sb.</p>

Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Praha Podolí povrchový zdroj. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů optimalizací tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .</p>
Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek	1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve, výhradního ložiska Oprechtice. Vliv na lokality soustavy Natura 2000 byl vyloučen. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových úze-mí.</p>

Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Most	0	0	0	0	0	0	-1	IS	DB		<p>Zasahuje do CHLÚ Most. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových úze-mí.</p>
Modernizace ŽST Jihlava město	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	K	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p>
Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p>

Optimalizace traťového úseku Lovosice (mimo) - Prackovice nad Labem (včetně)	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída, OPVZ Malé Žernoseky sběrná jímka se zářezem, CHKO České středohoří. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů optimalizací tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
Optimalizace traťového úseku Prackovice nad Labem (mimo) - Ústí nad Labem (mimo)	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do OPVZ Sebužín Církvice vrty, pískovna, CHKO České středohoří. Ačkoliv stávající železniční trať kříží EVL Porta Bohemica, lze případné ovlivnění předmětů ochrany EVL vyloučit. Jedná se o stávající elektrifikovanou dvoukolejnou trať, sanace skalních svahů v území proběhla již v minulosti. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů optimalizací tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod.</p>
Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Kolín	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p>

Rekonstrukce trati v úseku Kyjice - Chomutov	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Jedná se o rekonstrukci stávající trati, která kříží EVL Chomutov - zoopark. Předměty ochrany - páchník hnědý a roháč obecný nebudou ovlivněny. Jejich výskyt je vázán na vzrostlé dřeviny mimo drážní těleso. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Sanace železničního spodku Lovosice - Bohušovice	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do přírodního parku Dolní Poohří, CHOPAV Severočeská křída. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>
ETCS Mosty u Jablunkova - Dětmárovice	0	0	0	0	0	0	0	R	DB	0	<p>Zasahuje do CHOPAV Jablunkovsko, CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve. Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do a CHOPAV.</p>

Polom – Suchdol n. O., BC	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHKO Poodří. Vyloučen vliv. Jedná se o záměr, který již získal územní rozhodnutí. Průchod EVL a PO Poodří je územně dlouhodobě stabilizován. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Choceň – Uhersko, BC	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. V závislosti na rozsahu záměru a požadavků na kácení lze očekávat až mírně negativní vliv na lesáka rumělkového, předmět ochrany EVL Uhersko. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>
Náhrada přejezdu P6501 v km 245,044 trati Přerov - Bohumín	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		<p>Zasahuje do CHKO Poodří. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p>

Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov	0	-1	0	0	0	0	0	L	DB	K	Zasahuje do OPVZ Praha Pivovar Staropramen povrchový odběr. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod
Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce ŽST Chrastava	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		Zasahuje do přírodního parku Ještěd. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice	1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Zasahuje do přírodní památky Moravská Dyje, OPVZ Rantřov povrchový zdroj Jihlava. Kříží EVL Moravská Dyje, dne 13. 1. 2021 ukončeno posuzování vlivů na životní prostředí závěrem zjišťovacího řízení. Konstatován byl až mírně negativní vliv na vydrů říční. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod

Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Elektrizace trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>
Rekonstrukce ŽST Brno - Královo Pole	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p>

<p>Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň Koterov (mimo)</p>	1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do přírodního parku Buková hora, OPVZ Starý Plzenec povrchový zdroj Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .</p>
<p>Modernizace tratí Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do přírodního parku Český les - Domažlic. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Modernizace trati Kladno (včetně) - Kladno-Ostrovec (včetně)	1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB		<p>Zasahuje do CHIÚ Švermov. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových úze-mí.</p>
Modernizace tratí Praha-Bubny (včetně) - Praha-Výstaviště (včetně)	1	0	-1	-1	0	-1	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do památkové zóny Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice, Ochranné pásmo památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb.</p>

Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do OP VZ Píseň Homolka povrchový zdroj Úmava. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Cheb	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce ŽST Batelov včetně DOZ výhybny Spělov	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy Ostrava-Vítkovice	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve, Rychvald, výhradního ložiska Rychvald, Důl Odra, z.Vítkovice. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových úze-mí.
Rozšíření CDP Píseň - nová budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV Kvarter řeky Moravy, Ochranná pásma zdrojů přírodních minerálních vod Horní Moštěnice. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.

Optimalizace traťového úseku Havřírov (včetně) - zastávka Havřírov střed (mimo)	1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB	Zasahuje do CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve, Rychvald, výhradního ložiska Rychvald, Důl Darkov, z.Dukla-útlum. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových úze-mí.
Rekonstrukce ŽST Malá Skála	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída. Rekonstrukce žst. Malá Skála jako taková bude bez vlivu, železniční stanice je mimo lokality soustavy Natura 2000. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Lovosice	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce ŽST Pečky	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Zasahuje do Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod Poděbrady II. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .

<p>Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 1. etapa žst. Hradec Králové</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze štrkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
<p>Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo)</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHKO České středohoří, Ačkoliv stávající železniční trať kříží EVL Porta Bohemica, resp. vede po její hranici, lze případné ovlivnění předmětů ochrany EVL vyloučit. Jedná se o stávající dvoukolejnou trať, která je v území dlouhodobě stabilizována. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů optimalizací tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze štrkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Zdvoukolejňení trati Branický most - Praha-Krč - Spořilov	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do Ochranné pásma památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb.</p>
Boskovická spojka	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p>

Komplexní rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly ŽST Praha hl.n.	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do OP v Z. Praha Podol povrchový zdroj. Z hlediska vlivu na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod V.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Teplice v Čechách	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Zasahuje do Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Teplice v Čechách. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod V.
Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Prunéřov (včetně)	1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB	Zasahuje do výhradního ložiska Droužkovice-východ. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty rekonstrukce tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci rekonstrukce tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových úze-mí.

Rekonstrukce ŽST Nový Bor	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rozšíření odstavných kapacit ŽUP - lokalita Malletova	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
ETCS České Velenice - České Budějovice - Horní Dvořiště	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	K	Zasahuje do CHOPAV Třeboňská pánev. Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Rekonstrukce mostní estakády v km 0,439 trati Ústí n.L. hl.n. - Ústí n.L. západ	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
ETCS Milovice - Praha hl. n. (mimo)	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	0	Zasahuje do OPVZ Káraný podzemní zdroj. Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod.

Peronizace ŽST Ústí nad Labem-západ	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	K	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
ETCS+DOZ Pardubice - Hradec Králové	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Změna trakční soustavy v ŽST Beroun	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
České Velenice, nádražní budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Zasahuje do CHOPAV Třeboňská pánev. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	ZV rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Multifunkční hala diagnostických vozidel CTD Pardubice	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.

Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Zasahuje do Průzkumná území Svahy Českého masívu. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových úze-mí.
Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	Zasahuje do Průzkumná území Svahy Českého masívu. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových úze-mí.
Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Zasahuje do Průzkumná území Svahy Českého masívu, přírodního parku Žďánický les. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových úze-mí.

Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do Průzkumná území Svahy Českého masívu, přírodního parku Ždánický les, Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
Modernizace ŽST Františkovy Lázně	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les, Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Františkovy Lázně. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>
Rekonstrukce žst. Turnov	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje CHOPAV Severočeská křída, Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>

Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)	1	-1	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les, Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Františkovy Lázně, výhradního ložiska Chebské pánve. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón.</p> <p>Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou	1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHIÚ Čs.část Hornoslezské pánve, Rychvald, výhradní ložiska Rychvald, Důl Odra, z.Vítkovice. Kříží, resp. tvoří hranici EVL a PO Poodří. Vzhledem k přítomnosti stávajícího drážního tělesa lze předpokládat pouze mírný negativní vliv ve spojení s rušením, resp. drobnými zábory. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)	1	-1	-1	-1	0	0	-1	L	DB	<p>Zasahuje do výhradního ložiska Chebské pánve, CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les, Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Františkovy Lázně. Kříží Libocký potok, který je součástí EVL Ramena Ohře, s předměty ochrany 3150, 3260, 3270 a 91E0. Vzhledem ke stávajícímu křížení nepředpokládáme ovlivnění. Kříží Libocký potok, který je součástí EVL Ramena Ohře, s předměty ochrany 3150, 3260, 3270 a 91E0. Vzhledem ke stávajícímu křížení nepředpokládáme ovlivnění. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových úze-mí. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>
Rekonstrukce ŽST Rybník	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p>
Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo)	1	-1	-1	-1	-1	0	-1	L	DB	<p>Zasahuje do CHKO Třeboňsko, do CHLÚ Suchdol nad Lužnicí, CHOPAV Třeboňská pánev. Posuzování vlivů ukončeno závěrem zjišťovacího řízení dne 3. 9. 2021. Konstatován byl mírně negativní vliv na husu velkou, kopřivku obecnou, lžičáka pestrého, motáka pochopa, orla mořského, volavku bílou, vydru říční a velevruba tupého, které jsou předměty ochrany EVL Lužnice a Nežárka, Třeboňsko - střed, Nadějská soustava a Lužnice a Nežárka a PO Třeboňsko. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových úze-mí.</p>

Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) - Albrechtice u Českého Těšína (včetně)	1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB	<p>Zasahuje do CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve, výhradního ložiska Žukovský hřbet. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových úze-mí.</p>
Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p>
Rekonstrukce ŽST Milevsko	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p>

Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov	1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	<p>Zasahuje do CHOPAV Kvarter řeky Moravy. Vydáno souhlasné závazné stanovisko (20.12.2017), konstatován mírný negativní vliv na stanoviště 91E0, 91F0, čolka velkého a bobra evropského, jež patří mezi předměty ochrany EVL Chropýňský luh. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze štěrkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>
Rekonstrukce traťového úseku Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo)	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do CHOPAV Žďárské vrchy, CHKO Žďárské vrchy. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Vyloučen vliv na lokality soustavy Natura 2000 (26. 5. 2022). Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze štěrkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>

<p>Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba</p>	1	0	-1	-1	0	-1	0	R	DB	<p>Zasahuje do přírodního parku Smetanka, Ochranné pásmo památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace trati vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace trati představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace trati se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb.</p>
<p>Rekonstrukce chalupeckého zhlaví v ŽST. Bohumín Vrbice a traťové koleje Bohumín Vrbice - Chalupki</p>	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových úze-mí.</p>

Rekonstrukce Ještědského tunelu v trati Česká Lípa - Liberec	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.	
Výstavba uzlové trakční napájecí stanice Brno-Černovice	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.	
Výstavba GSM-R na tratích Správy železnic	?	?	?	?	?	?	?	?	IS	DB	K	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL.
Zvýšení disponibility výkonu TNS Nedakonice v systému AC 25 kV	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.

Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Praha - Radotín	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl.n.	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída, Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Nymburk hl.n.	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních Poděbrady II. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Čáslav	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Tábor	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Aš	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do přírodního parku Smrčiny. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.

Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bečov nad Teplou	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les, CHKO Slavkovský les. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Benešov nad Ploučnicí	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHKO České středohoří. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bílina	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Bílina. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Františkovy Lázně	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do výhradního ložiska Chebská pánev, CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les, Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Františkovy Lázně. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových úze-mí.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Chodov	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Karlovy Vary. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.

Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Krásná Lípa	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Roudnice nad Labem	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Lovosice	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy na ostrovním nástupišti v žst. Liberec	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Chlumeck nad Cidlinou	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Nýřany	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.

Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Turnov, 3. etapa	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.	
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Plzeň-Jižní Předměstí	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.	
Instalace modulárního systému v ŽST Řetenice	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	0	Zasahuje do Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Teplice v Čechách. Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Instalace modulárního systému v ŽST Hrabačov	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Nepomuk	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.

Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Jindřichův Hradec	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Dolní Bousov	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Benešov u Prahy	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Nové Strašecí, nádražní budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Hluboká nad Vltavou, nádražní budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.

Dopravní komplex Smíchov sever	1	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Zasahuje do památkové zóny Smíchov, Ochranné pásmo památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb.
Dopravní komplex Smíchov jih	1	0	0	0	0	0	0	IS	DB	K	Zasahuje do památkové zóny Smíchov, Ochranné pásmo památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb.
Hněvice, nádražní budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Vojtanov, nádražní budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída, Ochranné pásmo přírodních rezervací zdrojů Františkovy Lázně, přírodního parku Kamenné vrchy. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Krupá, nádražní budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.

Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo)	1	0	-1	-1	0	-1	0	R	DB		<p>Zasahuje do Ochranné pásma památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace trati vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace trati představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace trati se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb.</p>
Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) - Praha-Ruzyně (včetně)	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace trati vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace trati představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace trati se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace trati se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) - Praha-Letiště Václava Havla (mimo)	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Zaokruhování železničního spojení letiště Václava Havla do trati Praha – Letiště VH – Kladno	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) - Vyšehrad (vč.)	1	0	-1	-1	0	-1	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do památkové zóny Vinohrady, Žižkov, Vršovice, Ochranné pásmo památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb.</p>
Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem	0	0	0	0	0	-1	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do Ochranné pásmo národní kulturní památky Vyšehrad Památkový katalog, památkové rezervace Praha, nemovitě kulturní památky soubor železničních mostů na trati Praha hl. n - Praha Smíchov. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb.</p>

Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	K	Zasahuje do Ochranné pásma památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb.
Modernizace ŽST Praha-Krč	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	K	Zasahuje do Ochranné pásma památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb.
Zdvoukolejňení trati odb. Spořilov - Praha-Zahradní Město	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		Zasahuje do Ochranné pásma památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb.

Protihluková opatření v prostoru Balabenka, včetně rekonstrukce mostních objektů, 1. část	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do Ochranné pásma památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb.	
Rekonstrukce mostu v km 3,346 trati Praha Libeň - Praha Holešovice	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	K	Zasahuje do Ochranné pásma památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb.
Zdvoukolejnění trati Hrdlořezy - Praha-Malešice - Praha-Hostivař	1	0	-1	-1	0	0	0	0	L	DB		Zasahuje do Ochranné pásma památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb.
Přemístění haly pro OTV a zřízení integrovaného pracoviště OTV a ST v rámci OŘ Praha	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.

Doplnění cvičných sálů pro CDP	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	K	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Areál HZS Praha	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	K	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Náhrada přejezdu P5674 na trati Benešov u Prahy - Praha hl. n.	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.
Modernizace zkušebny vn/vvn Plzeň-Koterov	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Přemístění haly pro OTV a zřízení integrovaného provozního pracoviště OŘ Plzeň	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Areál HZS Plzeň	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	

GSM-R + ETCS Hranice na Moravě - Horní Lideč - Střelná	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.
ETCS Praha-Uhřetěves - Praha hl. n. (mimo)	0	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	0	Zasahuje do Ochranné pásma památkové rezervace v hl. m. Praze, památkové zóny Vinohrady, Žižkov, Vršovice. Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
ETCS+DOZ Brno - Havlíčkův Brod - Kolín	0	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
ETCS na trati Liberec (mimo) - Česká Lípa (mimo)	0	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	0	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	

<p>Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky</p>	1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod Poděbrady. K záměru bylo 11. 3. 2020 vydáno závazné souhlasné stanovisko. Konstatován byl mírný negativní vliv na stanoviště 6440, 6510 na území EVL Libické luhy. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .</p>
<p>Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) - Lysá nad Labem (včetně)</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB		<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Mělník (mimo)	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Záměr byl ukončen závěrem zjišťovacího řízení dne 3. 10. 2019. Konstatován byl mírně negativní vliv na stanoviště 6510 a modráska bahenního na území EVL Černý Orel. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů optimalizací tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Záměr byl ukončen závěrem zjišťovacího řízení dne 4. 11. 2019. Konstatován byl mírně negativní vliv na EVL Labe - Liběchov. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů optimalizací tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

<p>Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo)</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Vyloučen vliv na lokality soustavy Natura 2000, posuzování záměru ukončeno závěrem zjišťovacího řízení. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů optimalizací tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
<p>Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>V současné době probíhá zpracování projektové dokumentace, s ohledem na rekonstrukci železničního mostu přes Ploučnici byl konstatován mírně negativní vliv na vydru říční, která je předmětem ochrany EVL Dolní Ploučnice. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p>

<p>Rekonstrukce trati vč. protihlukových opatření v části úseku Litoměřice město – Velké Žernoseky</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
<p>Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumeck nad Cidlinou (včetně)</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB		<p>Dne 10. 6. 2020 bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko. Konstatován byl mírně negativní vliv na bukáčka malého a chrástala kropenatého (PO Žehuňský rybník - Obora Kněžičky), na stanoviště 6210, 6510 a 91H0 (EVL Žehuňsko) a roháče obecného (EVL Olešnice). Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun	1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	<p>Zasahuje do CHKO Český kras, NPR Karlštejn Koda, NPP Barrandovské skály, OPVZ Praha Podolí povrchový zdroj, Beroun nemocnice prameniště 1, 2, 3, přírodního parku Radotínsko-Chuchelský háj. V současné době probíhá posuzování vlivů na životní prostředí. S ohledem na vedení záměru v tunelu byl vyhodnocen mírně negativní vliv na stanoviště 6210, 7220 a 8310, a to v souvislosti s rizikem ovlivnění hydrogeologických poměrů a nadzemními stavbami na území EVL Karlštejn - Koda. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .</p>
Zvýšení rychlosti v úseku Ejpvovice (mimo) - Plzeň (mimo)	1	0	0	0	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do přírodního parku Berounka. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

<p>Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)</p>	1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Staňkov vrt pozorovací č.1573. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců.Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod V.</p>
<p>Modernizace tratě Nemanice – Protivín (včetně) – Písek město (včetně)</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do PP Skalský rybník a Klokočinská olšina. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. V závislosti na konkrétních parametrech lze předpokládat mírně negativní vliv na přeměty ochrany EVL Klokočinské louky, EVL Radomilická mokřina, EVL Hluboké hráze, PO Řezabinec a PO Českobudějovické rybníky. Rozsah ovlivnění závisí na míře rušení, rozsahu kácení, realizaci přeložek železnice.Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Rekonstrukce mostu v km 18,582 trati Ústí nad Labem - Most	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	Zasahuje do Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Bílina. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .
Rekonstrukce ŽST Most	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.

<p>Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Pruněřov (včetně)</p>	1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB	<p>Zasahuje do výhradního ložiska Droužkovice-východ, Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhnout mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
<p>Rekonstrukce traťového úseku Kadaň-Pruněřov (mimo) – Perštejn (mimo)</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Jedná se o rekonstrukci stávající trati, která s velké části prochází přes EVL a PO Doupovské hory. Vzhledem k přítomnosti drážního tělesa v území lze předpokládat mírně negativní ovlivnění předmětů ochrany EVL a PO. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhnout mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

<p>Rekonstrukce traťového úseku Perštejn (včetně) – Stráž nad Ohří (včetně)</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Jedná se o rekonstrukci stávající trati, která s velké části prochází přes EVL a PO Doupovské hory. Vzhledem k přítomnosti drážního tělesa v území lze předpokládat mírně negativní ovlivnění předmětů ochrany EVL a PO. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
<p>Rekonstrukce traťového úseku Stráž nad Ohří (mimo) – Ostrov nad Ohří (mimo)</p>	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do Ochranná pásma zdrojů přírodních minerálních vod Korunní. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Jedná se o rekonstrukci stávající trati, která s velké části prochází přes EVL a PO Doupovské hory. Vzhledem k přítomnosti drážního tělesa v území lze předpokládat mírně negativní ovlivnění předmětů ochrany EVL a PO. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod</p>

Rekonstrukce traťového úseku Ostrov nad Ohří (včetně) – Hájek (včetně)	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do Ochranná pásma zdrojů přírodních minerálních vod Karlovy Vary. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod</p>
Rekonstrukce traťového úseku Hájek (mimo) – Karlovy Vary (mimo)	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do Ochranná pásma zdrojů přírodních minerálních vod Karlovy Vary. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod</p>

Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně)	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do Ochranná pásma zdrojů přírodních minerálních vod Karlovy Vary. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod</p>
Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo)	1	-1	-1	-1	0	0	-1	L	DB	<p>Zasahuje do CHLÚ Alberov, výhradního ložiska Alberov - Lom Jiří, dobývacího prostoru Alberov, Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Karlovy Vary. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod</p> <p>Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)	1	-1	-1	-1	0	0	-1	L	DB	<p>Zasahuje do dobývacího prostoru Svatava, výhradního ložiska Svatava-Medard, CHLÚ Svatava, CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les, Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Františkovy Lázně. Vyloučen vliv na Naturu, posuzování záměru ukončeno souhlasným závazným stanoviskem. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>
Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)	1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	L	DB	<p>Zasahuje do Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Františkovy Lázně, CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les, výhradního ložiska Chebská pánev. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Vyloučen vliv na Naturu, posuzování záměru ukončeno souhlasným závazným stanoviskem. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

Náhrada přejezdu P2405 v km 455,046 trati Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Přeložka železniční trati v úseku Stochov - Nové Strašecí	1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB	Zasahuje do CHLÚ Rynholec a Rynholec východ. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ	1	0	-1	0 až -1	0	0	0	L	DB	Záměr je situován v blízkosti EVL Chlum u Nepřevázky. Může dojít k okrajovému ovlivnění stanovišť 6210. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.

<p>Rekonstrukce traťového úseku Mladá Boleslav město (včetně) - Mladá Boleslav hl. n. (včetně)</p>	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>
<p>Všejsanská spojka</p>	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod Poděbrady. S ohledem na situování jednotlivých variant záměru lze dle předběžného posouzení předpokládat mírně negativní vliv na stanoviště 6210 na území EVL Milovice - Mladá. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt vyžaduje zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .</p>

Modernizace a elektrizace traťového úseku Kutná Hora hl. n. - Kutná Hora město	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Rekonstrukce ŽST Loukov u Mnichova Hradiště	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída.Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>
Zvýšení stability skalních masivů na trati Beroun – Rakovník	?	?	?	?	?	?	?	IS	DB	<p>Zasahuje do CHKO Křivoklátsko.Bez konkrétní specifikace nelze vyhodnotit. Riziko může představovat stabilizace v EVL Stříbrné luhy a PO Křivoklátsko. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců.</p>	<p>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p>

Rekonstrukce mostu v km 5,703 trati Čelákovice - Neratovice (Brandýs silnice D10)	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Rekonstrukce mostu v km 48,289 trati Podlešín-Slaný (Viadukt Podlešín)	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Zvýšení stability skalních masivů na tratích Chotětov - Mladá Boleslav a Mladá Boleslav město	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Výstavba mechanizačního střediska Beroun	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.

Přeložka trati Kralupy nad Vltavou předměstí - Velvary v km 4,000 - 5,500	1	0	-1	-1	0	0	0	IS	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.
Rekonstrukce mostu v km 348,054 trati Lysá nad Labem - Všetaty	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	<p>Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída, OPVZ Káraný podzemní zdroj. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.
Výstavba haly pro OTV v ŽST Kladno	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice - Kadaň	0	0	0	0 až -1	0	0	0	IS	DB	<p>Kříží řeku Ohři, která patří do EVL Doupovské hory, předmět ochrany vázaný na koryto řeky je losos obecný. Při vhodně navržených podmínkách rekonstrukce lze vliv vyloučit, resp. lze očekávat maximálně pouze mírně negativní vliv. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	

Rekonstrukce mostu v km 101,816 trati Praha-Bubny - Chomutov	0	0	0	0 až -1	0	0	0	IS	DB	Kříží řeku Ohří, která patří do EVL Ohře, s předměty ochrany bolenem dravým, lososem obecným a velevrubem tupým. Při vhodně navržených podmínkách rekonstrukce lze vliv vyloučit, resp. lze očekávat maximálně pouze mírně negativní vliv. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.
Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí nad Labem - Střekov - Ústí nad Labem západ	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.
Rekonstrukce mostů v km 5,104 - 5,457 na trati Libochovice - Vraňany	0	0	0	0 až -1	0	0	0	IS	DB	Kříží řeku Ohří, která patří do EVL Ohře, s předměty ochrany bolenem dravým, lososem obecným a velevrubem tupým. Při vhodně navržených podmínkách rekonstrukce lze vliv vyloučit, resp. lze očekávat maximálně pouze mírně negativní vliv. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.
Rekonstrukce mostů v km 518,498 a 518,962 TÚ Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.

<p>Revitalizace trati Osek město – Dubí – Moldava v Krušných horách</p>	1	-1	-1	0 až -1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do průzkumného území Cínove IV, CHOPAV Krušné hory, Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Teplice v Čechách. Stávající železniční trať se nachází na území EVL Východní Krušnohoří a PO Východní Krušné hory. Vzhledem k vedení stávající trati a předmětům ochrany lze předpokládat maximálně mírně negativní vliv. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
<p>Sanace tělesa železničního spodku na trati Varnsdorf – Seifhennersdorf (DB) v km 12,288 – 12,7</p>	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Rekonstrukce Dolnolučanského tunelu v trati Liberec - Harrachov	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Zvýšení stability skalních masivů na trati Železný Brod – Tanvald	?	?	?	?	?	?	?	IS	DB	V okolí železniční trati je vyhlášena EVL Údolí Jizery a Kamenice, kde jsou mj. předmětem ochrany stanoviště 8220 a 9180, vázaná na strmé svahy a skalní masívy. Bez znalosti konkr. návrhů sanací nelze ovlivnění vyhodnotit. Pokud je to možné, mělo by být upřednostněno technické řešení nejšetrnější vůči předmětům ochrany EVL. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců.	Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.
Rekonstrukce mostu v km 8,988 trati Martinice v Krkonoších - Rokytnice nad Jizerou	0	0	0	0 až -1	0	0	0	IS	DB	Jedná se o mostní objekt přes Jizeru, která je součástí EVL Údolí Jizery a Kamenice. Předmět ochrany, který může být během rekonstrukce mostu ovlivněn je vranka obecná, resp. stanoviště 3220. V závislosti na stavebním postupu při rekonstrukci lze předpokládat až mírně negativní ovlivnění. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.
Rekonstrukce ŽST Železný Brod	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. P
Rekonstrukce žst. Nová Paka pro DOZ	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Areál HZS Cheb	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les, Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Františkovy Lázně. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	

Rekonstrukce mostu v km 14,654 trati Krásný Jez - Nové Sedlo u Lokte	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Revitalizace trati Plzeň (mimo) – Dobřany (včetně)	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.
Revitalizace trati Dobřany (mimo) – Přeštice (včetně)	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	Zasahuje do OPVZ Plzeň Homolka povrchový zdroj Úhlava. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod.

Revitalizace trati Přeštice (mimo) – Klatovy (mimo)	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do OPVZ Plzeň Homolka povrchový zdroj Úhlava. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .</p>
Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Hut'	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Rekonstrukce trakčního vedení trati Tábor - Bechyně	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Rekonstrukce trakčního vedení neovlivní lokality soustavy Natura 2000. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Rekonstrukce mostu km 1,279 trati Tábor – Bechyně	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Jedná se o most přes Luznici, která je součástí EVL Luznice a řezanka. Předměty ochrany vázané na řeku jsou velevrub tupý a vydra říční. Vzhledem k umístění mostu na okraji Tábora lze negativní ovlivnění vyloučit. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.
Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor - Písek	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Mostní objekt přes vodní tok je součástí EVL Lom Skalka u Sepekova s předmětem ochrany čolkem velkým. Při vhodně navržených postupech rekonstrukce lze ovlivnění vyloučit. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.
Rekonstrukce spádovištního zařízení v ŽST České Budějovice	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Realizace systému Jednotného záznamového prostředí ŽDC	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	

Segmentace provozu v technologické datové síti	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.
Zařízení pro monitoring sběračů elektrických hnacích vozidel	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.
Dispečerské pracoviště infrastruktury OR HK	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.
Management událostí stavu sítě	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.

Lipník n. B. – Drahotuše, BC	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.
Modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavědla č. 2 ŽST Brno-Maloměřice	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	
Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.

Modernizace traťového úseku Brno-Židenice (mimo) - odbočka Brno-Černovice	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Železniční uzel Brno	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Modernizace trati Brno-Přerov, 1. stavba Brno - Blažovice	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace trati vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace trati představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace trati se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace trati se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	<p>Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace trati vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace trati představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace trati se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace trati se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Modernizace traťového úseku Světlá nad Sázavou (mimo) - Leština u Světlé (mimo)	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

<p>Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
<p>Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) - Přibyslav (mimo)</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) - Havlíčkův Brod (mimo)	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Kříží EVL Břevnický potok, kde je předmětem ochrany vranka obecná. Vzhledem k charakteru záměru lze ovlivnění vyloučit. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)	1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB	K	<p>Zasahuje do přírodního parku Ždánický les, CHLÚ Mouřínov, průzkumného území Svahy Českého masívu. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)	1	-1	-1	-1	0	0	-1	L	DB	K	<p>Zasahuje do průzkumného území Vídeňská pánev VIII, CHLÚ Vikoš, CHOPAV Kvarter řeky Moravy, OPVZ Bzenec komplex jímací území II a Bzenec komplex jímací území. Vydáno souhlasné závazné stanovisko (14. 2. 2020). Konstatován mírně negativní vliv na čápa bílého, motáka pochopa, strakapouda jižního a strakapouda prostředního (PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví) a na čolka dunajského a kuňku ohnivou (EVL Vypálenky). Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhnout mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
Modernizace železničního uzlu Ostrava	1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	<p>Zasahuje do dobývacího prostoru Vítkovice I, výhradního ložiska Rychvald, Důl Odra, z. Vítkovice, CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhnout mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

Výstavba zastávky Ostrava-Zábřeh	1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB	K	<p>Zasahuje do dobývacího prostoru Vítkovice I, výhradního ložiska Rychvald, Důl Odra, z.Vítkovice, CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve.Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
Revitalizace a elektrizace traťových úseků Frýdek Místek (mimo) - Frenštát pod Radhoštěm město/Ostravice	1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do výhradního ložiska Čeladná-Krásná, předpokládaného ložiska Čeladná 1, CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve, Trať kříží EVL Řeka Ostravice (vranka obecná, 3220, 3240). V souvislosti s revitalizací nepředpokládáme negativní ovlivnění. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou	1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB	K	Zasahuje do výhradního ložiska Paskov západ, CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve.Trať prochází EVL a PO Poodří. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
Výstavba mechanizačního střediska Český Těšín	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	K	Zasahuje do výhradního ložiska Žukovský hřbet, CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve.Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
Výstavba haly pro měřicí vozy pevných trakčních zařízení - Bohumín	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Zasahuje do výhradního ložiska Věřňovice, CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve.Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou	0	0	0	-1	0	0	0	IS	DB		Zasahuje do CHKO Poodří. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL.

Rekonstrukce areálu TO Opava	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Rekonstrukce přejezdu P4410 v km 1,458 trati Třemešná ve Slezsku (mimo) - Osoblaha (včetně)	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do OP VZ Třemešná pramenisté TR-4 Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod
Rekonstrukce žst. Dobrá u Frýdku Místku	1	-1	-1	-1	-1	0	-1	L	DB	Zasahuje do CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve, výhradního ložiska Bruzovice, dobývací prostor Bruzovice. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)	1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB	Zasahuje do CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve, výhradního ložiska Důlní záv.2, ČSM, Louky, dobývacích prostor Louky. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty optimalizací tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Optimalizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci optimalizací tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.

Rekonstrukce 1. nástupiště v žst. Třinec vč. dokončení výpravní budovy	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHLU Čs.část Homosiezské panve.Z hlediska vlivu na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Minimalizovat zásahy do sesuvných úz
GSM-R Uničov - Šumperk	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby.Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.
Náhrada přejezdu P6532 v km 204,392 trati Přerov - Olomouc	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Výstavba areálu HZS Přerov	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV kvartier reky Moravy. Z hlediska vlivu na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Rekonstrukce ŽST Prostějov místní nádraží	1	-1	-1	-1	-1	0	0	L	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rozšíření CDP Přerov - nová budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV kvartier reky Moravy. Z hlediska vlivu na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	

Milotice nad Bečvou - Hranice na Moravě (mimo), přeložka trati	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Teplíce nad Bečvou. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice, 2. stavba	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
Konverze na 25kV, 50Hz v úseku Říkovice - Hranice na Moravě (mimo)	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		<p>Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	

Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Zasahuje do CHKO Beskydy, CHOPAV Beskydy z hlediska vlivu na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Rekonstrukce nástupišť v žst. Uherské Hradiště	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.
Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Náhrada přejezdů P8166 v km 150,962, P8167 v km 151,352 a P8168 v km 151,931 trati Břeclav - Přerov	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	

Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) - Hulín	1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Kroměříž Postoupky - Bezměrov prameniště, CHOPAV Kvarter řeky Moravy. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šetrkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
Zavedení zjednodušeného zabezpečení trati Vsetín - Velké Karlovice vč. rekonstrukce žst. Hovězí (vč. ETCS)	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHKO Beskydy, CHOPAV Beskydy, OPVZ Valašské Meziříčí povrchový zdroj Vsetínská Bečva. Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>

<p>Revitalizace traťového úseku Vsetín (mimo) - Valašské Meziříčí (mimo)</p>	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahje do CHOPAV Vsetínské vrchy, OPVZ Valašské Meziříčí povrchový zdroj Vsetínská Bečva. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
<p>Elektrizace trati Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou</p>	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do CHOPAV Kvarter řeky Moravy a OPVZ Ostrožská Nová Ves těžební jezero, podzemní zd zóna 4. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>

Náhrada přejezdu P8155 v km 111,535 trati Břeclav - Přerov	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do průzkumného území Vídeňská pánev IX, CHOPAV Kvarter řeky Moravy, OPVZ Rohatec Gebhard-Perunské-Zásada prameniště Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.	
DOZ Brno - Skalice nad Svitavou (včetně)	?	?	?	?	?	?	?	?	L	DB	K	Zasahuje do průzkumného území Svahy Českého masívu, CHLÚ Břeclav, CHOPAV Kvarter řeky Moravy, eleznice prochází EVL Údolí Svitavy, míra ovlivnění závisí na rozsahu stavby.Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců.	Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
Úpravy železniční infrastruktury pro zavedení rychlosti 200 km/h v úseku Šakvice - Břeclav	0	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	K	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.
Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.	
Rekonstrukce silničního mostu v km 143,143 v ŽST Brno hl.n.	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.		

Rekonstrukce mostu v km 138,187 TÚ 1201 na trati Znojmo - Okříšky	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Zvýšení trakčního výkonu TNS Břeclav	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do průzkumného území Svahy Českého masívu, CHLÚ Břeclav, CHOPAV Kvartr řeky Moravy. Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
Zrušení přejezdu P6801 v km 179,826 trati Brno – Č.Třebová a výstavba podchodu v zast. Blansko	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	

Rekonstrukce areálu HZS Česká Třebová	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída a OPVZ Svitavy Březová nad Svitavou jímací vrty HV1-5, HV7-8 Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.
Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou - Svitavy 224,600 - 225,000	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.
Náhrada přejezdu P4897 v km 286,369 trati Česká Třebová - Praha	0	0	0	-1	0	0	0	0	IS	DB	Ukončeno vydáním závěru zjišťovacího řízení (17. 1. 2022). Konstatován mírně negativní vliv na lesáka rumělkového (EVL Uhersko).Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.
Rekonstrukce mostu v km 42,794 trati Havlíčkův Brod - Pardubice	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	

Rekonstrukce zárubní zdi v km 270,375 - 270,751 v trati Česká Třebová - Praha	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.		
Výstavba mechanizačního střediska Pardubice	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.	
Rekonstrukce železniční trati Uhersko - Pardubice pro zavedení rychlosti 200 km/h	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit rekonstrukce tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty rekonstrukcí tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů rekonstrukce tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci rekonstrukcí tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.
Náhrada přejezdů P4893, P4894, P4895, P4898 a P4899 na trati Česká Třebová - Praha	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.	

<p>Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 1. etapa žst. Hradec Králové</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
<p>Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 2. etapa Opatovice nad Labem - Hradec Králové (mimo)</p>	1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo)	1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Orlice povrchový zdroj Orlice, PP Týnišťské Poorličí. Ukončeno vydáním souhlasného závazného stanoviska (25.2.2019). Konstatován byl mírně negativní vliv na páchníka hnědého, bolena dravého, vydru říční, klínatku rohatou a stanoviště 3150 a 3260. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .</p>
Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň	1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do přírodního parku Orlice, CHOPAV Východočeská křída. Ukončeno vydáním souhlasného závazného stanoviska (30.7.2020). Konstatován mírný negativní vliv na stanoviště 2330, 6430 a 91E0 a na klínatku rohatou a vydru říční v EVL Orlice a Labe. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>
Sanace svahu tělesa náspu v km 92,100 tratí Chlumeck nad Cidlinou - Trutnov	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		<p>Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.</p>	

Zřízení výhybny Česká Metuje	1	-1	-1	-1	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHKO Broumovsko, OPVZ Starý Těšec a chráněná území podzemní zdroj, CHOPAV Polická pánev. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekt pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt vyžaduje zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekt představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .	
Elektrizace trati vč. PEÚ Zastávka u Brna- Třebíč	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	Zasahuje do přírodního parku Bobrava, PR Údolí Oslavy a Chvojnice, OPVZ Tetčice vrtů HV11, HV12a, Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.	
Revitalizace trati vč. PEÚ Třebíč - Jihlava	1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	Zasahuje do OPVZ Dolní Smrčné vrt, PR Údolí Brtnice. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .

Rekonstrukce žst. Golčův Jenkov	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Výstavba mechanizačního střediska Havlíčkův Brod	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce ŽST Ostrov nad Oslavou	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	K	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Modernizace tratěového úseku Pohled (mimo) - Havlíčkův Brod (mimo)	1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		Kříž EVL Břevnický potok, kde je předmětem ochrany vranka obecná. Vzhledem k charakteru záměru lze ovlivnění vyloučit. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit modernizaci tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty modernizace tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Modernizace tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů modernizace tratí se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci modernizace tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze šterkového lože, který je za stanovených podmínek možné využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.

Úprava infrastruktury 1. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Břeclav - Kolín	0	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Úprava infrastruktury 2. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Břeclav – Petrovice u Karviné	0	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Úprava infrastruktury 3. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Česká Třebová – Přerov	0	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	K	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.
ETCS Modřice - Adamov	0	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.
ETCS + DOZ Ostrava - Havířov - Český Těšín	0	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.

ETCS Uničov - Šumperk - Zábřeh n. M.	0	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.		
GSM-R Nezamyslice – Prostějov hl. n. – Olomouc hl.n.	0	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.	
GSM-R Prostějov hl.n. – Kostelec na Hané – Senice na Hané – Olomouc hl.n.	0	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.	
ETCS+DOZ+GSM-R Brno - Blažovice	0	0	0	0	0	0	0	0	L	DB	Jedná se o technické řešení nevyžadující významné zásahy do okolí stavby. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.	
Jihlava ON - rekonstrukce	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	K	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	

Hrušovany u Brna ON - rekonstrukce	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Světlá nad Sázavou ON - rekonstrukce	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Velké Meziříčí	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Mikulov na Moravě ON - rekonstrukce výpravní budovy	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do průzkumného území Svahy Českého masívu, CHKO Pálava. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Sokolnice Telnice	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Hodonín	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.

Znojmo ON - rekonstrukce	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Zaječí ON – rekonstrukce	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do průzkumného území Svahy Českého masivu, Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Horní Cerekev, nádražní budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do OPVZ Kanurov povrchový zdroj Jitava, Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.
Moravský Písek, nádražní budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV Kvartér řeky Moravy a OPVZ Bzenec komplex jámací území. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Valšov	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.

Karviná ON - rekonstrukce části výpravní budovy	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do Karviná - Doly I, výhradního ložiska Důlní záv.1, ČSA, K-Doly I, Důl ČSA, CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve, Karviná Doly. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
Lískovec u Frýdku - ON - rekonstrukce výpravní budovy	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do dobývacího prostoru Sviadnov, Staříč, výhradního ložiska Lískovec-Staříč, Důlní záv.3, Paskov, Staříč, CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
Paskov ON – novostavba výpravní budovy	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do výhradního ložiska Oprechtice, CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Kopřivnice ON - rekonstrukce výpravní budovy	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do výhradního ložiska Mořkov-Frenštát, Příbor-jih (Štramberk)-PZP, CHLÚ Štramberk II. (PZP), Čs.část Hornoslezské pánve, Štramberk III. - PZP, dobývacího prostoru Štramberk II (zásobník). Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
Petrovice u Karviné ON - optimalizace a rekonstrukce výpravní budovy	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do Karviná - Doly I, výhradního ložiska Důlní záv.1, ČSA, K-Doly I, Důl ČSA, CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve, Karviná Doly. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.

Kravaře ON - rekonstrukce výpravní budovy	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy Jindřichov ve Slezsku	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
Příbor, nádražní budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
Město Albrechtice, nádražní budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Přerov - 2. část	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Hulín, nádražní budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.

Újezdec u Luhačovic ON - rekonstrukce	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV Kvarter teky Moravy. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Třemešná ve Slezsku, nádražní budova	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do Třemešná prameniště TR-4, Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Rekonstrukce ON Přelouč	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Jaroměř	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída, OPVZ Jaroměř Východočeská křída prameniště. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Letohrad	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do OPVZ Letohrad zóna č. 2 štola se studnou, vrt LT-2. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .

Rekonstrukce výpravní budovy Brandýs nad Orlicí	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída, OPVZ Vysoké Mýto Choceň vrt CH-1. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .
Rekonstrukce výpravní budovy Stará Paka	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.
Rekonstrukce výpravní budovy Svitavy	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.
Rekonstrukce výpravní budovy Zst. Chrust u Chrudimi	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.
Martinice v Krkonoších, nádražní budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Zasahuje do OPVZ Martince v Krkonoších vrt Ma-1. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .
Rekonstrukce výpravní budovy Hlinsko v Čechách	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.

Ostroměř, nádražní budova	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB		Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty vyžadují minimální zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako zanedbatelné. U tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné s ohledem na typ projektu.	V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
Příprava akcí rychlých spojení												
RS 1 VRT Praha-Běchovice - Poříčany	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Zasahuje do PR Klánovický les, PP Xaverovský háj, přírodního parku Klánovice - Čihadla. S ohledem na technické řešení a zahrnutí výstavby navržených ekoduktů pouze s mírně negativním vlivem. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty výstavby VRT vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů výstavby VRT se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.
RS 1 (M2) Brno - Přerov	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	Zasahuje do OPVZ Klopotovice prameniště, Ivaň kopaná studna, vrt K1, HV1, Dobromilice studny HV 1, HV 4, Brodek u Prostějova prameniště Brodek u Prostějova, Dražovice vrty, jámací zářezy . Vedení trasy se vyhýbá lokalitám soustavy Natura 2000, ve severním úseku kříží EVL Morava - Chropýňský luh. Zde lze v závislosti na volbě mostního objektu předpokládat až mírně negativní vliv.Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty výstavby VRT vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů výstavby VRT se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod.

RS 1 VRT Poříčany - Světlá nad Sázavou	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do evidované lokality Sázavka. Mimo lokality soustavy Natura 2000. Ovlivnění EVL Hroznětínská louka a olšina lze vzhledem ke vzdálenosti a směru toku vyloučit. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty výstavby VRT vyžadují zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů výstavby VRT se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
RS 1 VRT Světlá nad Sázavou - Velká Bíteš.	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Rytířsko vrty R3,R6,R16,R17, Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Trasa kříží EVL Šlapanka a Zlatý potok, kde je předmětem ochrany vydra říční. Při realizaci vhodného mostního objektu lze na současné úrovni znalosti ovlivnění hodnotit jako mírně negativní. Trasa prochází také podél EVL Vysoký kámen u Smrčné, v souběhu s D1. Při absenci záborů nebude tato EVL ovlivněna. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty výstavby VRT vyžadují zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů výstavby VRT se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod.</p>

RS 1 VRT Velká Bíteš - Brno	+1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do přírodního parku Údolí Bílého potoka, Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty výstavby VRT vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů výstavby VRT se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
RS 2 VRT Brno (Modřice) - Šakvice	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Vranovice jámací vrty, průzkumného území Svahy Českého masívu. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Trasa je navržena přes území EVL Vranovický a Plačkův les, kde jsou předmětem ochrany stanoviště 3150, 91E0 a 91F0. Vzhledem k záborům v koridoru vedení lze předpokládat negativní ovlivnění lesních porostů a narušení celistvosti lokality. Po konzultaci se zpracovatelem hodnocení na úrovni záměru, které v současnosti probíhá, bylo zjištěno, že technické řešení bylo upraveno tak, aby byl vliv záměru minimalizován a lze jej označit pouze za mírně negativní. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekty výstavby VRT vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů výstavby VRT se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

RS 1 VRT Prosenice - Hranice na Moravě (včetně)	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Brodek u Přerova prameniště, Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekty výstavby VRT vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů výstavby VRT se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón.</p> <p>Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .</p>
RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) - Ostrava-Svinov	+1	0	-1	-2	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHKO Poodří, PP Rezavka. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. V současné době je připravováno hodnocení na úrovni záměru, kde je konstatován významný negativní vliv na čolka velkého a stanoviště 91F0 na území EVL Poodří. Předpokládá se také ovlivnění předmětů ochrany PO Poodří , a to v souvislosti s významným navýšením rychlosti projíždějících souprav a rizikem srážek. Ačkoliv byl na úrovni ZÚR Moravskoslezského kraje konstatován pouze mírně negativní vliv, je nutné při současné znalosti rozměrů záměru a jeho rozsahu, vč. souvisejících staveb konstatovat vliv významně negativní, a to i s ohledem na konstatování významného vlivu u záměru "Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov". V současné době probíhá již rámcové hledání kompenzačních opatření. Kompenzace záborů stanoviště 91F0 – revitalizace části nivy Bílovky. Hlavním východiskem kompenzačního opatření čolka velkého je nutnost jeho realizace na Polanecké rybníční soustavě. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvantity povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Projekty výstavby VRT vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů výstavby VRT se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón.</p> <p>Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

RS 1 VRT Ostrava-Svinov - St. hranice	+1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánev, Rychvald, výhradního ložiska Rychvald, Důl Odra, z.Vítkovice. Tento úsek kříží v blízkosti státní hranice PO Heřmanský stav - Odra - Poolší, kde jsou předměty ochrany bukáček malý, ledňáček říční a slavík modráček středoevropský. S ohledem na novostavbu s vysokou rychlostí a s možností realizace technických opatření zabraňujícím střetům lze ovlivnění hodnotit na úrovni mírně negativní. Olše je zároveň vymezena jako EVL Niva Olše - Věřňovice, s předměty ochrany kuňka žlutobřichá a páchník hnědý. Vliv na tyto druhy lze minimalizovat vhodným technickým řešením. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekty výstavby VRT vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
RS 3 Praha - Beroun	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHKO Český kras, OPVZ Praha Podolí povrchový zdroj, přírodního parku Radotínsko-Chuchelský háj, NPP Barrandovské skály, PR Chuchelské háje, NPR Karlštejn. Kryje se s navrženým záměrem Praha - Beroun přímé spojení. V rámci tohoto záměru byl vyhodnocen mírně negativní vliv na některé předměty ochrany EVL Karlštejn - Koda. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekty výstavby VRT vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů výstavby VRT se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod</p>

RS 4 úsek Ústí nad Labem - státní hranice CZ/SRN	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Krušné hory, přírodního parku Východní Krušné hory. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. PO Východní Krušné hory a EVL Východní Krušnohoří prochází trasa tunelem, zde tedy vliv není předpokládán významnější vliv. Záchranné a pomocné štolky zde nebudou realizovány. S ohledem na předměty ochrany budou umístěny geologické vrty. Riziko existuje v případě ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí EVL Strádovský rybník, kde je předmětem ochrany kuňka obecná. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekty výstavby VRT vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů výstavby VRT se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>
RS 4 VRT Praha-Balabenka - sjezd Lovosice	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída, přírodního parku Dolní Poohří, Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekty výstavby VRT vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů výstavby VRT se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV.</p>

RS 4 VRT sjezd Lovosice - sjezd Litoměřice	+1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHLÚ Litoměřice I. - GTE - vnější pásmo, CHOPAV Severočeská křída, CHKO České středohoří. V závislosti na výběru trasy může dojít k dotčení EVL Písčiny u Oleška, s předmětem ochrany 2330. Jedná se o plošně relativně malou EVL. Závisí tedy na vedení trasy a požadovaných souvisejících stavbách. Nutné je upřednostnit vedení VRT a takové technické řešení, které se území EVL zcela vyhne. Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty výstavby VRT vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
RS 4 Lovosice – Ústí nad Labem	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída, CHKO České středohoří, OPVZ Malé Žernoseky sběrná jámka se zářezem. Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Navržené varianty jsou vedeny tunelem. Ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 bude pravděpodobně minimální. Závisí ovšem na umístění případných výduchů a štol na povrch. V současnosti nelze hodnotit. Nutné je volit taková technická řešení, která budou střety s EVL minimalizovat (umístění výduchů, případných pomocných štol, realizace mostu přes Labe apod.). Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Projekty výstavby VRT vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů výstavby VRT se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>

RS 5 Hradec Králové - st. hranice	+1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída, OPVZ Jaroměř Východočeská křída prameniště, Dvůr Králové nad Labem vrty HV1-HV3, Zasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. V závislosti na volbě varianty vedení dojde ke křížení EVL Metuje a Dřevíč (mihule potoční), EVL Kozínek (stanoviště 6510, 8210, 9130 a 9180), vedení podél hranice, resp. částečným záborům a požadavkům na kácení v EVL Dubno - Česká Skalice (kuňka ohnivá, 6410, 9170, 91E0) a průchodem přes PO Broumovsko (skokol stěhovavý, výr velký). Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit výstavbu VRT pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekty výstavby VRT vyžadují zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektů výstavby VRT se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci tratí VRT se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</p>	<p>Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody.</p>
-----------------------------------	----	----	----	----	---	---	---	---	----	---	--	--

Příloha 6 Vyhodnocení projektů – silniční doprava

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
		v l v l i i y v y n a n a k l i o m d a			p v d l n l í k i r r i o u i n n d a a u								
1	Seznam projektů k dokumentu Dopravní sektorové strategie, 3. fáze.												
2	Dálnice												
3	dálnice D0 - Pražský okruh												
4	- Dálnice D0 511 Běchovice - D1	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DP	K	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p> <p>V rámci podmínek stanoviska EIA byla realizována kompenzační opatření - zelené pásy. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují záborů ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	
5	- Dálnice D0 518 Ruzyně - Suchdol	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DP	K	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p> <p>EVL Kaňon Vltavy u Sedlce byla vymezena s ohledem na vedení komunikace, k územním záborům předmětů ochrany EVL, jimiž jsou stanoviště 40A0, 6190, 6210, 8220, 8230, nedojde. Vliv dopravy NOx byl již na úrovni hodnocení záměru vyhodnocen na úrovni mírně negativního vlivu. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují záborů ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
6	- Dálnice D0 519 Suchdol - Březiněves	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DP	K	<p>EVL Kaňon Vltavy u Sedce byla vymezena s ohledem na vedení komunikace, k územním záborům předmětů ochrany EVL, jimiž jsou stanoviště 40A0, 6190, 6210, 8220, 8230, nedojde. Vliv depozice NOx byl již na úrovni hodnocení záměru vyhodnocen na úrovni mírně negativního vlivu. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
7	- Dálnice D0 520 Březiněves -Satalice	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DP	K	<p>Možný zásah do ochranného pásma PR Vinořský park a PP Čimické údolí. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt zasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
8	- Dálnice D0 510 zkapacitnění úseku Běchovice - Satalice	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DP	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
9	- Dálnice D0 515 zkapacitnění úseku Sliveneč - Třebonice	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DP		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
10	- D0 SSÚD Říčany	0	0	-1	-1	0	0	0	IS	DP		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekt vyžaduje zábor ZPF, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
11	- Dálnice D1 0136 Říkovice - Přerov	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt zasahuje do ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů Horní Moštěnice. Projekt zasahuje do CHOPAV Kvartér řeky Moravy. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 útvary vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
12	- Dálnice D1 most Šmejalka	0	0	0	0	0	0	0	IS	DP	K	<p>Projekt představuje rekonstrukci stávajícího mostu. Vzhledem k lokalizaci a velikosti projektu jsou hodnoceny všechny vlivy jako zanedbatelné. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekt vyžaduje pravděpodobně minimální zábory ZPF, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
13	- Dálnice D1 rozšíření odpočívky Mikulášov	0	0	0	0	0	0	0	IS	DP		<p>Vzhledem k lokalizaci a velikosti projektu jsou hodnoceny všechny vlivy jako zanedbatelné. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekt vyžaduje pravděpodobně minimální zábory ZPF, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
14	- Dálnice D1 rozšíření odpočívky Jamenský potok	0	0	0	0	0	0	0	IS	DP		<p>Vzhledem k lokalizaci a velikosti projektu jsou hodnoceny všechny vlivy jako zanedbatelné. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekt vyžaduje pravděpodobně minimální zábory ZPF, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
15	- Dálnice D1 Modernizace SSÚD Bernartice	0	0	0	0	0	0	0	IS	DP		<p>Vzhledem k lokalizaci a velikosti projektu jsou hodnoceny všechny vlivy jako zanedbatelné. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekt vyžaduje pravděpodobně minimální zábory ZPF, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
16	Dálnice D1 - zkapacitnění obchvatů Brna												
17	- Dálnice D1 01191.C Brno centrum - Brno jih	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
18	- Dálnice D1 01191.A MÚK Brno jih	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
19	- Dálnice D1 01313 Připojení BPZ Černovická terasa na D1	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
20	- Dálnice D1 01171 MÚK Kývalka - Brno západ	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
21	- Dálnice D1 01311 Brno jih - Brno východ	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
22	- Dálnice D1 01191.B Brno západ - Brno centrum	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
23	Dálnice D2 - zkapacitnění u Brna (po exit 5) - součástí D52 Brno, jižní tangenta	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
24	- Dálnice D3 0301 Praha - Jílové	-1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHLU Dolní Jirčany, Projekt zasahuje do, CHLÚ a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
25	- Dálnice D3 0302 Jílové - Hostěradice	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do EVL Dolní Sázava. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
26	- Dálnice D3 0303 Hostěradice - Václavice	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
27	- Dálnice D3 0304 Václavice - Voračice	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Kříží biotop vybraných zvláště chráněných druhů. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
28	- Dálnice D3 0305/I Voračice - Nová Hospoda	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
29	- Dálnice D3 0310/I Úsilné - Hodějovice	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Vidov vrty Vi 1, Vi 2. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
30	- Dálnice D3 0310/II Hodějovice - Třebonín	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Křížící 3x biotop vybraných zvláště chráněných druhů. Zásahuje do OPVZ Vidov vrty Vi 1, Vi 2. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>
31	- Dálnice D3 0311 Třebonice - Kaplice nádraží	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Křížící 2x biotop vybraných zvláště chráněných druhů. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
32	- Dálnice D3 0312/I Kaplice nádraží - Nažidla	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Křížící 4x biotop vybraných zvláště chráněných druhů. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
33	- Dálnice D3 0312/II Nažidla - Dolní Dvořiště st. hranice	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Kříž 2x biotop vybraných zvláště chráněných druhů. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
34	- Dálnice D3 SSÚD Borek	-1	0	-1	-1	0	0	0	IS	DP	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
35	- Dálnice D3 SSÚD Kaplice	-1	0	-1	-1	0	0	0	IS	DP	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
36	Dálnice D4 - zkapacitnění u Prahy a modernizace Pražský okruh - Příbram	-1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	<p>Zasahuje do PP Andělské schody a kříží řadu prvků ÚSES. Stávající těleso D4 tvoří hranici EVL Andělské schody, zčásti tuto EVL také přetíná. Předmětem ochrany je modrásek očkováný a stanoviště 6410, 6430, 6510, 9170, 9180, 91E0. Rada předmětu ochrany se rozkládá v podél hranice s tělesem D4, zejména lesní stanoviště 9170 a 91E0 a dále také bezkolencové louky 6410. Předpokládá se spíše mírně negativní ovlivnění uvedených stanovišť, a to s ohledem na postupy při realizaci stavby a samotné zkapacitnění. Předpoklad ovlivnění populace čolka velkého, jež je předmětem ochrany EVL Aglaia, je minimální. Do vodních ploch, ze kterých je tento druh uváděn (Kodetka na území EVL a Horní rybník mimo EVL, východně od dálnice), by neměl záměr zasahovat. Ovlivnění, např. při migracích lze snížit instalováním zábrán proti vnikání živočichů na těleso dálnice, resp. vytvořením vhodných migračních průchodů. Ovlivnění předmětu ochrany EVL Dobříšský park, jímž je páchník hnědý, lze vyloučit. Dřeviny s páchníky z blízkosti dálničního tělesa nejsou uváděny. Sřít s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
37	Dálnice D4 Háje - Mirovice (PPP)	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB		<p>Zasahuje do OPVZ Milín povrchový odběr, CHLU Háje, dobývací prostor Bytíz, kříží řadu prvků ÚSES a VKP. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
38	Dálnice D5 - zkapacitnění Praha - Králův Dvůr	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Vede po hranici CHKO Český kras, zasahuje do OPVZ Beroun nemocnice prameniště. Sřít s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní.</p> <p>Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod.</p>
39	- Dálnice D6 Krupá, přeložka	-1	0	-1	0	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
40	- Dálnice D6 Hořesedly, přeložka	-1	0	-1	0	0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
41	- Dálnice D6 Hořovičky, obchvat	-1	0	-1		0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
42	Dálnice D6 Petrohrad - Lubenec	-1	0	-1		0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
43	- Dálnice D6 Křínice - Bošov	-1	-1	-1		0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les a Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Karlovy Vary II B. Zasahuje do PO Doupské hory. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 útvary vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod.</p>

B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
44 - Dálnice D6 Žalmanov - Knínice	-1	-1	-1		0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les a Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Karlovy Vary II B. Zasahuje do PO Doupovské hory a EVL Doupovské hory. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedenou je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>
45 - Dálnice D6 Olšová Vrata - Žalmanov	-1	-1	-1		0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les a Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Karlovy Vary II B. Zasahuje do PO Doupovské hory. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedenou je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
46	- Dálnice D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata	-1	-1	-1		0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les a Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Karlovy Vary I B. Zasahuje do CHKO Slavkovský les. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Zasahuje do EVL Olšová vrata. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní.</p> <p>Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>
47	- Dálnice D6 SSÚD Lubeneč	-1	0	0		0	0	0	IS	DP	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
48	- Dálnice D6 SSÚD Fialka	-1	0	0		0	0	0	IS	DP	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
49	- Dálnice D6 SSÚD Sokolov	-1	0	0		0	0	0	IS	DP	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní</p> <p>Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
50	- Dálnice D7 MÚK Aviatická - MÚK Ruzyně, 1. etapa	-1	0	-1		0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní</p> <p>Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
51	- Dálnice D7 MÚK Knovíz - MÚK Slaný - západ	-1	0	-1		0	0	-1	R	DB	K	<p>Zasahuje do výhradního ložiska Slaný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
52	- Dálnice D7 MÚK Slaný - západ - Kutrovice	-1	0	-1		0	0	-1	R	DB	K	<p>Zasahuje do výhradního ložiska Slaný a CHIÚ Slaný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní.</p> <p>Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
53	- Dálnice D7 Kutrovice - Panenský Týnec	-1	0	-1		0	0	-1	R	DB	K	<p>Zasahuje do výhradního ložiska Slaný a CHIÚ Slaný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní.</p> <p>Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
54	- Dálnice D7 Chlumačany, zkapacitnění	-1	0	-1		0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Proj Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní. ekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
55	- Dálnice D7 Louny, zkapacitnění obchvatu	-1	0	-1		0	0	-1	R	DB	K	Zasahuje do výhradního ložiska Zeměchy 2 a CHLÚ Zeměchy. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umísť je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
56	- Dálnice D7 Postoloprty zkapacitnění obchvatu	-1	0	-1		0	0	0	R	DB	K	Křížení s EVL Ohře. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.
57	- Dálnice D7 MÚK Kněžves, přídatné pruhy	-1	0	-1		0	0	0	R	DB	K	Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
58	- Dálnice D7 MÚK Středokluky, přídatné pruhy	-1	0	-1		0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
59	- Dálnice D7 odpočívka Smolnice 42 L+ P	-1	0	0		0	0	0	IS	DP	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
60	- Dálnice D7 odpočívka Netovice - L	-1	0	0		0	0	0	IS	DP	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
61	- Dálnice D7 odpočívka Netovice - P	-1	0	0		0	0	0	IS	DP		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
62	- Dálnice D8 - zkapacitnění u Zdíby - Nová Ves	-1	0	-1		0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
63	- Dálnice D8 MÚK Zdíby II. etapa	-1	0	-1		0	0	0	R	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
64	Dálnice D10 - zkapacitnění Praha - Mladá Boleslav	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	<p>Zasahuje do výhradního ložiska Mělnická pánev a CHLÚ, CHOPAV Severočeská křída a OPVZ Káraný podzemní zdroj. Sítet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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. 27. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
65	Dálnice D10 MÚK Kosmonosy	-1	0	-1		0	0	0			K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
66	Dálnice D10 - modernizace Mladá Boleslav - Turnov	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>
67	- Dálnice D10 SSUD Brodce	-1	-1	0		0	0	-1	IS	DP		<p>Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída. Zasahuje do výhradního ložiska Mělnická pánev a CHLÚ Bežno. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
71	Dálnice D11 Trutnov - státní hranice	-1	-1	-1	-1	0	0	0	R	DB	K	<p>Sřít se s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída. Východní hranice EVL a PO Krkonoše se nachází ve vzdálenosti cca 3 km od trasy navržené dálnice. Může dojít ke zvýšení hlukového a světelného zatížení území. S ohledem na případná zmiňující opatření (instalace PHS, dostatečné kapacitních mostních objektů a dalších řešení) lze předpokládat ovlivnění PO Krkonoše (čáp černý, datel černý, chřástal polní, lejssek malý, slavík modráček tundrový, sýc rousný, tetřevka obecná) na úrovni mírně negativní. EVL Krkonoše nebude s ohledem na umístění záměru a předměty ochrany ovlivněna. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 .</p>
72	- Dálnice D11 odpočívka Předměřice	-1	0	0	0	0	0	0	IS	DP	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
73 - Dálnice D11 odpočívka Jaroměř		-1	-1	0		0	0	0	IS	DP	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída, OPVZ Jaroměř Východočeská křída prameniště. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů. 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. alizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
74 - Dálnice D11 MÚK Beranka		-1	0	0		0	0	0	R	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
75	- Dálnice D35 Úlibice - obchvat	-1	-1	-1		0	0	0	R	DB	K	Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.
76	- Dálnice D35 Úlibice - Hořice	-1	0	-1		0	0	0	R	DB		Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.
77	- Dálnice D35 Hořice - Sadová	-1	0	-1		0	0	0	R	DB	K	Zasahuje do PP a EVL Bystřice. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt zasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
78	- Dálnice D35 Sadová - Plotiště	-1	0	-1		0	0	0	R	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
79	- Dálnice D35 Ostrov - Vysoké Mýto	-1	0	-1		0	0	0	R	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
80	- Dálnice D35 Vysoké Mýto - Džbánov	-1	0	-1		0	0	0	R	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
81	- Dálnice D35 Džbánov - Litomyšl	-1	0	-1		0	0	0	R	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
82	- Dálnice D35 Litomyšl - Janov	-1	0	-1		0	0	0	R	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
83	- Dálnice D35 Janov - Opatovec	-1	0	-1		0	0	0	R	DB		<p>Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
84	- Dálnice D35 Opatovec - Staré Město	-1	-1	-1		0	0	0	R	DB		<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p> <p>Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců a EVL Hřebečovský hřbet. Zásahuje do CHOPAV Východočeská křída. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábery ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedeně je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	
85	- Dálnice D35 Staré Město - Mohelnice	-1	0	-1		0	0	0	R	DB		<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p> <p>Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábery ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedeně je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	
86	- Dálnice D35 Křelov - Slavonín 2. etapa	-1	0	-1		0	0	0	R	DB		<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p> <p>Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábery ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedeně je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
87	Dálnice D48 Bělá - Rybí	-1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHLÚ Česká část Hornoslezské pánve. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábery ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
88	- Dálnice D49 Hulín - Fryšták	-1	-1	-1		0	0	0	R	DB	K	<p>Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Zasahuje do OPVZ Holešov podzemní zdroj, OPVZ Fryšták, CHLÚ Fryšták. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábery ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do zvláště chráněných území. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
89	- Dálnice D49 Frýšták - Lípa 1. etapa	-1	-1	-1	0	0	0	0	R	DB		<p>Sřít s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Zasahuje do OPVZ Frýšták. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako zanedbatelný vzhledem k tomu, že nezasahuje do CHLÚ a výhradních ložisek. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod.</p>
90	- Dálnice D49 Frýšták - Lípa 2. etapa	-1	-1	-1	0	0	0	0	R	DB	K	<p>Sřít s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Zasahuje do OPVZ Frýšták. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
91	Dálnice D49 (S49) Slušovice - státní hranice	-1	0	-1	-1	0	0	0	R	DB		<p>Sřít s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
92	Dálnice D52 Brno - jižní tangenta	-1	0	-1	-1	0	0	-1	R	DB		<p>Zasahuje do dobývacího prostoru Němčičky. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
93	- Dálnice D52 Pohotelice - státní hranice (bez přechodu VN Nové Mlýny)	-1	-1	-1		0	0	-1	R	DB	K	<p>Zasahuje do CHKO Pálava, EVL Mušovský luh. Štřet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů Pasohlávky II, OPVZ Nová Ves trubní studny. Zasahuje do výhradního ložiska Dolní Dunajovice PZP, CHJÚ Dolní Dunajovice, přízkumného území svahy českého masivu. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 útvary vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vod. Minimalizovat zásahy do sесuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
94	- Dálnice D52 Přechod VN Nové Mlýny	-1	0	-1		0	0	0	R	DB	K	<p>Zasahuje do PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, PR Věstonická nádrž. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
95	- Dálnice D55 Olomouc - Kokory	-1	0	-1		0	0	0	R	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
96	- Dálnice D55 Kokory - Přerov	-1	0	-1		0	0	0	R	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
97	- Dálnice D55 Napajedla - Babice	-1	0	-1		0	0	0	R	DB		<p>Síť s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
98	- Dálnice D55 Babice - Staré Město	-1	0	-1		0	0	-1	R	DB		<p>Zasahuje do ložiska nevyhrazených nerostů Nedakonice - Polešovice. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
99	- Dálnice D55 Staré Město - Moravské Písky	-1	0	-1		0	0	0	R	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
100	- Dálnice D55 Moravské Písky - Bzenec	-1	0	-1		0	0	-1	R	DB		<p>Zasahuje do průzkumného území Vídeňská pánev IX. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
101	- Dálnice D55 Bzenec - Bzenec Přívoz	-1	0	-1		0	0	-1	R	DB	K	<p>Zasahuje do průzkumného území Vídeňská pánev IX. a CHLÚ Vracov. Zasahuje do PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
102	Dálnice D55 Bzenec Přívoz - Rohatec	-1	-1	-1		0	0	-1	R	DB	K	<p>Zasahuje do průzkumného území Vídeňská pánev IX. a CHLÚ Vracov. Zasahuje do PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví, ptáčí oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví. Zasahuje do OPVZ Rohatec Gebhard-Perunské-Zásada prameniště. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
103	Dálnice D55 Rohatec - Lužice	-1	-1	-1		0	0	-1	R	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Rohatec Gebhard-Perunské-Zásada prameniště. Zasahuje do průzkumného území Vídeňská pánev VIII. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
104 - Dálnice D55 Lužice - Břeclav		-1	0	-1		0	0	-1	R	DB	K	Zasahuje do výhradního ložiska Hodonín - Břeclav, CHLÚ Břeclav a průzkumného území Videňská pánev VIII. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
105 Obchvaty na silnicích I. třídy													
106 I/2 výstavba obchvatů a úpravy trasy													
107 - I/2 Pardubice, jihovýchodní obchvat		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		EVL Dolní Chrudimka překonána vhodným mostním objektem. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.
108 - I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.	Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
112	- I/3 Červené Vršky - U Topolu, uspořádání 2+1	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
113	- I/3 Olbramovice, přeložka	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
114	I/4 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	0	L	DB		Bliže nespecifikováno, proto není možné provést vyhodnocení.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. Dopravní stav-by vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekolo-gických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vod-ních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
115	I/9 obchvaty a zkapacitnění (D8 - Líbeznice, Česká Lípa, Mělník, Nový Bor, Svob.)												
116	I/9 Zdiby - Líbeznice	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
117 - I/9 Svor		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
118 - I/9 Nový Bor - Svor, zkapacitnění		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
119 - I/9 Nový Bor - Dolní Libchava		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Vyloučen významný negativní vliv na Naturu. Ukončeno závěrem zjišťovacího řízení (18.9.2017).Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
120	- I/9 Dubice - Dolní Libchava (Sosnová - II/262)	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Vyloučen významný negativní vliv na Naturu. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. Dopravní stav-by vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
121	- I/9, I/16 Mělník obchvat 2.stavba	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do CHLÚ Bezno, CHOPAV Severočeská křída. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
122	I/9 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		Bližze nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční nádrže, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. Dopravní stav-by vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekolo-gických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vod-ních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
123	I/11 Hradec Králové (severní tangenta a jižní spojka)												
124	- I/11 Hradec Králové - severní tangenta	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční nádrže, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
125	- I/11 - I/37 Jižní spojka Hradec Králové	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do přírodního parku Orlice, PP Orlice, OPVZ Orlice. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod.</p>
126	I/11 obchvaty (Ostrava - Opava, Opava, Doudleby nad Orlicí, Bludov)												
127	- I/11 Doudleby nad Orlicí - obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
128	- I/11 Postřelmov - Chromeč	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do OPVZ Postřelmov, přírodního parku Břežná, Kříží EVL Horní Morava s předmětem ochrany, kterým je mihule potoční. Při vhodném přemostění lze vliv zcela vyloučit. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod.</p>
129	- I/11 Opava, severní obchvat - západní část	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
130	- I/11 Opava Komárov, jižní obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
131 - I/11 Nové Sedlice- severní obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
132 - I/11 Havířov - Třanovice	-1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do CHLÚ Čs. Část Hornoslezské pánve. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.27.Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
133	I/11 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		Bliže nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
134	I/12 Běchovice - Úvaly	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p> <p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>	

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
135	I/12 Úvaly - Kolín, uspořádání 2+1	-1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do ložiska nevyhrazených nerostů Chotouň. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.27.Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
136	I/13 obchvaty a přeložky (Bílina, Děčín, Teplice, Frýdlantský výběžek)												
137	I/13 Krásná Studánka - Děčichov	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Jizerské hory, CHKO Jizerské hory. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>
138	I/13 Rynoltice - Lvová přeložka silnice	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>přírodní park Ještěd Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
139	- I/13 Děčín - Ludvíkovice	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHKO České středohoří Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
140	- I/13 Kladrubská spojka	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
141	- I/13 Břlína, tunel	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Mimo lokality soustavy Natura 2000. Ovlivnění předmětů ochrany v EVL Bořeň, kterými jsou stanoviště 40A0, 6190, 8150, 8220 a 9180 vzhledem k poloze záměru, nárokovému stanovišti a vzdálenosti od navrženého tunelu lze vyloučit. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
142	- I/13 MÚK Bor, přídatné pruhy	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
143	- I/13 Klášterec nad Ohří, obchvat	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Krušné hory. Z větší části mimo lokality soustavy Natura 2000. V blízkosti napojení navrženého obchvatu v jeho západní části na stávající silnici I/13 přichází do střetu s PO Doupovské hory. Vliv na ptáky, kteří jsou předměty ochrany PO bude zcela minimální. V blízkosti EVL Podmíleky pak musí být obchvat veden mimo toto území. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>
144	- I/13 Děčín, OK Benešovská	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHKO České středohoří Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
145	I/13 výstavba obchvatů nerealizovaných do roku 2030	?	0	?	?	?	?	?	L	DB		Bližze nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční prvky, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
146	I/14 obchvaty a přeložky (Solnice, Rychnov, Jablonec nad Nisou)												
147	I/14 Jablonec nad Nisou, západní tangenta	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční prvky, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
148 - I/14 Rychnov nad Kněžnou, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
149 - I/14 Solnice, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
150	I/14 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		Bližze nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
151	I/15 výstavby obchvatů (Žalkovice, Zahrádky, Stvolíněk)												
152	- I/15 Žalkovice, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
153 - I/15 Zahradky, obchvat		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>CHOPAV Severočeská křída, OPVZ Česká Lípa, Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>
154 - I/15 Stvolínek, obchvat		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>CHOPAV Severočeská křída, OPVZ Česká Lípa Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
155	I/15 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		Bližze nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 útvary vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
156	I/16 obchvaty a přeložky (Slaný, Mladá Boleslav - Martinovice, Nová Paka, Jizerní Vtelno)												
157	I/16 Nová Paka - obchvat	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje OPVZ Nová Paka pivovar vrt S-1 Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábor ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p> <p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 útvary vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod.</p>	

B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
158 - I/16 Mladá Boleslav - Martinovice	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
159 - I/16 Jizerní Vtelno - přeložka	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do OPVZ Jizerní Vtelno vrtaná studna, CHLÚ Bežno a výhradního ložiska Mělnická pánev . Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod. 27. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
160	- I/16 Mělnické Vtelno, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do CHLÚ Bezno a výhradního ložiska Mělnická pánev. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.27.Minimalizovat zásahy do sešuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
161	- I/16 Vavříneč, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do CHLÚ Bezno a výhradního ložiska Mělnická pánev. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.27.Minimalizovat zásahy do sešuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
162	- I/16 Byšice, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do CHLÚ Bezno a výhradního ložiska Mělnická pánev, CHOPAV Severočeská křída. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.27.Minimalizovat zásahy do sešuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
163 - I/16 Jičín, kapacitní obchvatu	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
164 I/16 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		Blíže nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
165	I/17 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		Bližze nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
166	I/18 Příbram - Jihovýchodní obchvat												
167	I/18 Příbram - Jihovýchodní obchvat - 1.část	-1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do CHLÚ Příbram a dobývacího prostoru Brod. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábery ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.27.Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
168	I/18 Píbram - Jihovýchodní obchvat - 2.část	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Brdy, CHLÚ Březové hory - Vysoká Pec. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
169	I/19 Starý Pelhřimov - obchvat	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do OPVZ vodní nádrže Švihov. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
170	I/19 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		Bližze nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
171	I/20 obchvaty a zkapacitnění Jihočeský kraj												
172	- I/20 Hněvkov - Sedlice	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
173	- I/20 Pištěn - České Vrbné	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Po hraně PR Vrbenské rybníky. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
174	- I/20 České Budějovice, severní spojnka	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
175	- I/20 Písek - Protivín	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
176 - I/20 Protivín - Vodňany		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Po hraně OPVZ Milenovice - Protivín vrt. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínicí prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 útvary vod. Minimalizovat zásahy doochranných pásem vod.</p>
177 - I/20 Vodňany - Nová Hospoda		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínicí prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
178 - I/20 Nová Hospoda - Pištín		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Sřít s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínicí prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
179	- I/20 České Budějovice, Okružní ulice	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
180	I/20 obchvaty a zkapacitnění Plzeňský kraj, Karlovarský kraj												
181	- I/20 Kasejovice, obchvat	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do přírodního parku Pod Štředým, OPVZ Kasejovice vrt HV1 - HV3. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
182	- I/20 Losiná, obchvat	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do OPVZ Plzeň Homolka provrchový zdroj Úhlava. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační přístupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační přístupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 vod. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod.</p>
183	- I/20 Chválenice, přeložka	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační přístupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační přístupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
184	- I/20 Plzeň, Jasmínová - Jateční	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační přístupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační přístupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
185	- I/20 Plzeň, Jateční - Na Roudné	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
186	- I/20 Vlčejn, stoupací pruhy	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
187	- I/20 Životice, křižovatka se silnicí II/188	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
188 - I/20 Bečov, serpentina	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci.</p> <p>Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
189 - I/20 Jenišov, úprava křižovatky Globus	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
190	I/20 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	0	?	?	?	?	?	L	DB		Bližze nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 útvary vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem do CHOPAV.</p>
191	I/21 výstavby obchvatů a úpravy trasy												
192	I/21 Planá - Trstěnice, přeložka	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do OPVZ Milíkov povrchový zdroj Mže. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 útvary vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
196 - I/22 Zavlakov, úprava trasy		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
197 - I/22 Horažďovice, obchvat		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
198 - I/22 Klatovy - Beňovy - Kal		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Plzeň Homolka povrchový zdroj Úhlava. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
199	I/22 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		Bližze nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
200	I/23 výstavba obchvatů a úpravy trasy												
201	- I/23 Kardašova Řečice, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHKO Třeboňsko. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
202 - I/23 Třebíč - Vladislav		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do přírodního pakru Třebíčsko. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
203 - I/23 Třebíč, obchvat		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do přírodního pakru Třebíčsko. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
204 - I/23 Vladislav, obchvat		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
205	I/23 Dobrá Voda, úprava křižovatky III/40615	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekt vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
206	I/23 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		<p>Bliže nespecifikováno.</p>	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
207	I/24 Lomnice nad Lužnicí, obchvat	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Ukončeno závěrem zjišťovacího řízení, vyhodnocen mírně negativní vliv na předměty ochrany PO Treboňsko. Zasahuje do CHKO Treboňsko a CHOPAV Treboňská pánev. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniiových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>
208	I/26 výstavba obchvatů a úpravy trasy												
209	- I/26 Babylon, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do přírodního parku Český les - Domažlice. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniiových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
210	- I/26 D5 - Stod	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniiových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
211	- I/26 Holýšov, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
212	- I/26 Horšovský Týn, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
213	I/26 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	0	L	DB		Bližze nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
214	I/27 (Most - Litvínov, Plzeň, Plasy, Klatovy, Šlovice, Přeštice)												
215	I/27 Most - Litvínov	-1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB	K	<p>Zasahuje do výhradního ložiska Most, CHLÚ Most. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábery ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
216 - I/27 Žiželice - obchvat a přemostění		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
217 - I/27 Plasy, obchvat		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
218 - I/27 Kaznějov, obchvat		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
219 - I/27 Plzeň, Sukova - Borská		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
220 - I/27 Šlovice - Preštice, přeložka		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do OPVZ Plzeň Homolka povrchový zdroj Úhlava Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
221 - I/27 Přeštice - obchvat		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Plzeň Homolka povrchový zdroj Úhlava. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod.</p>
222 - I/27 Klatovy přeložka 1. stavba		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Plzeň Homolka povrchový zdroj Úhlava. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
223	- I/27 Havraň, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB	K	<p>Zasahuje do výhradního ložiska Bylany - Havraň, CHLÚHavraň I. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní.</p> <p>Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.27.Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
224	- I/27 Plzeň, Přemyslova - Karlovarská	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
225	- I/27 Kaznějov - Třemošná	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců.Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
226	I/27 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	0	?	L	DB		Bliže nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
227	I/29 Dobroměřice, OK I/28 a III/25013	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHKO České středohoří. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábor ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
228	I/30 Chlumec, křižovatka I/30 x III/25357	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
229	I/31 Hradec Králové - křižovatka Mileta	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
230	I/32 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		Bližze nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
231	I/33 obchvaty (Plotiště nad Labem, Jaroměř, Náchod)												
232	- I/33 Plotiště n.L. - odstranění železničního přejezdu	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
236	- I/34 Lišov - Vranín	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Trebanská pánev. Sřet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 útvary vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV .</p>
237	- I/34 Vranín - Treboň	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Trebanská pánev a CHKO Treboňsko. Sřet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 útvary vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV .</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
238 - I/34 Stráž nad Nežárkou - Lásenice		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do OPV Stráž nad Nežárkou studna, CHKO Třeboňsko. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
239 - I/34 Pelhřimov západní obchvat		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do OPVZ vodní nádrže Švihov. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod.</p>
240 - I/34 Věž - Skála		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
241	- I/34 Havlíčkův Brod, JZ obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
242	- I/34 Jitkov, směrová a výšková úprava	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
243	- I/34 Krátká Ves, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
247	- I/35 Turnov - Úlibice	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Severočeská křída a OPVZ Turnov Nudvojovice vrtané studny L-5N, TN-1, TN-2, T-2, T-4, T-5. Vede po hraně CHKO Český ráj. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>
248	- I/35 MÚK D11 Plotičtě - okružní křižovatka Plotičtě	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
249	- I/35 Lešná - Palačov	-1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do CHLÚ Čs.část Homoleszké pánve, přírodní park Podbeskydí. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. a.d.ú, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
250	- I/35 Křižovatka se sil. III/4868 u Střteže	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
251	- I/35 Zašová, křižovatka se siln. III/01876	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Vsetínské vrchy. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
252	I/35 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		Bliže nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
253	I/36 výstavba obchvatů												
254	- I/36 Pardubice Trnová - Fáblovka - Dubina	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
255 - I/36 Sezemice - obchvat		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
256 - I/36 Časy - Holice		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
257 - I/36 Holice - Čestlice		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Záměr 2 x kříží EVL Orlice a Labe (bolen dravý, klínatka rohatá, vydra říční, 2330, 3150, 3260, 6410, 6430, 6510, 91E0, 91F0). 24. 2. 2022 bylo pro variantu V2 vydáno souhlasné závazné stanovisko. Konstatováno bylo ovlivnění na úrovni mírně negativní por řadu předmětů ochrany. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
261	- I/38 Poděbrady (D11) - Kolín, přeložka	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
262	- I/38 Církvice obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
263	- I/38 Havlíčkův Brod, JV obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Kříží EVL Šlapanka a Zlatý potok, kde je předmětem ochrany vydra říční. Při vhodné navržením mostním objektu lze negativní vliv záměru vyloučit. Stavba již probíhá. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
264 - I/38 Havlíčkův Brod, SV obchvat		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
265 - I/38 Luštěnice - Újezd		-1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do CHLÚ Bežno (Mělnická pánev) a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.27.Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
266 - I/38 Malín - Kuchyňka, přeložka		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
267 - I/38 Jihlava - Stonařov		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
268 - I/38 Znojmo - Hatě		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Sítet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
269 - I/38 Jakubov - litohoř, přeložka		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
270	- I/38 Doksy - Obora	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHKO Severočeská křída. Vede po hraně CHKO Kokořínsko - Máchův kraj. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
271	- I/38 Krchleby - Nymburk	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
272	I/38 Znojmo, dokončení obchvatů												
273	- I/38 Znojmo, obchvat I	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
274	- I/38 Znojmo, obchvat III	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
275	- I/38 Znojmo, obchvat IV	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
276	I/38 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		Bliže nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vst s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
277	I/39 D3 - Český Krumlov, Horní Planá, přísečná	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Šumava, OPVZ Loučovice nádrž Lipno. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábor ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>

B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
278 - I/39 Třebonín (MÚK D3) - Rájov	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
279 - I/39 Horní Planá	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Šumava a OPVZ Loučovice nádrž Lipno, CHKO Šumava. Záměr se nachází na území EVL Šumava. Posuzování ukončeno závěrem zjišťovacího řízení 1. 9. 2017. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>

B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
283 - I/42 VMO Žabovřeská I	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
284 - I/42 VMO Brno Tomkovo náměstí	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
285 - I/42 Brno VMO Rokytova	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
286	- I/42 Brno VMO , MÚK Ostravská radiála	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
287	- I/42 Brno, most Otakarova Ševčíkova přes Ostravskou ulic	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
288	- I/41 a I/42 VMO Brno Bratislavská radiála	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
289 - I/42 Brno VMO Vinohrady		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
290 - I/42 Brno VMO Bauerova		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
291 - I/42 VMO Jih Bratislavská radiála - Heřpická		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
292	I/42 VMO Pražská radiála - Heršpická	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
293	I/43 Hradec nad Svitavou - Lačnov	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
294	I/43 bezpečnostní úpravy současné trasy Brno - Svitavy	-1	0	-1	0	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
295 - I/43 Krhov - Voděrady		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Svitavy Březová nad Svitavou jámací vrty HV1-5, HV7-8, Lažany vrty HV1-3, HV101-104. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 útvary vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod.</p>
296 - I/43 Letovice - Rozhraní		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHOPAV Východočeská křída. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 útvary vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV .</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
297 - I/43 Závist, stoupací pruhy		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Lažany vrty HV1-3.HV101-104. Sítet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců.Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábery ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 ochranných pásem vod.</p>
298 - I/43 Lom Čená Hora		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Sítet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní. Projekty vyžadují zábery ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
299 - I/43 Perná - Křhov, bodová závada		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do OPVZ Křhov studny. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území), resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 útvary vod. Minimalizovat zásahy doochranných pásem vod.</p>
300 - I/43 MÚK Lipůvka		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území), resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
301 - I/43 MÚK Kuřim, východ		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území), resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
302 - I/43 Podlesí, obchvat		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
303 - I/43 Svitávka, odbočovací pruh		-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Vede po hraně přírodního parku Halasovo Kunštátsko. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
304	I/43 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB	K	Bliže nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů v loka-litách 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 po-zemků PUPFL. Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územ-ních variant navržených ploch a koridorů. Dopravní stav-by vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí ze-le-ně. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrač-ní pro-stupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a dů-sledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekolo-gických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vod-ních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
305	I/44 výstavba obchvatů do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		Bliže nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů v loka-litách 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 po-zemků PUPFL. Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územ-ních variant navržených ploch a koridorů. Dopravní stav-by vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí ze-le-ně. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrač-ní pro-stupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a dů-sledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekolo-gických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vod-ních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>

B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
306 - I/44 Bludov - obchvat	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Kvarter řeky Moravy. Kříží EVL Horní Morava s předmětem ochrany, kterým je mihule potoční. Stavba již probíhá. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 útvary vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV .</p>
307 - I/44 Zábřeh, obchvat	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Kvarter řeky Moravy. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 útvary vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV .</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
311	- I/45 Bruntál-východní obchvat Letapa	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
312	- I/45 Nové Heřminovy – Zátor, I. etapa	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
313	- I/45 Krnov - hraniční přechod	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
314	- I/45 Krnov - západní obchvata	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
315	I/46 Olomouc - východní tangenta, Týneček - Šternberk včetně obchvatů města												
316	- I/46 Olomouc - východní tangenta	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Kvarter Moravy. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
317 - I/46 Týneček - Šternberk		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Kvarter řeky Moravy. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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 .</p>
318 - I/46 Šternberk - obchvat		-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Kvarter řeky Moravy. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. 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.</p>

B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
322 - I/50 Bučovice, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHLÚ Mouřínov. Možný zásah do přírodního parku Ždánický les. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Vliv na vody je hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
323 - I/50 Křižanovice, křižovatka	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Možný zásah do přírodního parku Ždánický les. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
324	I/50 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		Bliže nespecifikováno.	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>
325	I/51 Hodonín obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHLÚ Hodonín VII, průzkumného území Vídeňská pánev VIII, výhradního ložiska Hodonín. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.</p>
326	I/53 Znojmo - Pohořelice												
327	I/53 Znojmo - Lechovice	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do ložisků nevyhrazených nerostů Podjíví-Jeviš.4.Suchohrdly. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
328	- I/53 Lechovice - Pohořelice	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Vede po hraně OPVZ Lechovice. Vede po hraně ložiska nevyhrazených nerostů Podýjí-Jeřiš.5.Oleksovice. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní. e hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábery ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). 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 ochranných pásem vod.</p>
329	I/54 úprava trasy												
330	- I/54, I/55 Veselí nad Moravou, křižovatka	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Kvarter řeky Moravy a OPVZ Bzenec komplex jámací území. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábery ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. Dopravní stavby vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. 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, začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p>
331	- I/54 Nižkovice most ev. 54-003	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do přírodního parku Žďánický les. Zasahuje do OPVZ Slavkov u Brna Ligary podzemní zdroja průzkumného území Svahy Českého masívu. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábery ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do OPVZ a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). 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 ochranných pásem vod.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
332	I/55 Břeclav, obchvat	-1	-1	-1	-2	0	0	-1	L	DB	K	<p>Zasahuje do výhradního ložiska Břeclav 5 a 8, průzkumného území Břeclav I a II, CHLÚ Břeclav V, CHOPAV Kvarter řeky Moravy. Realizována kompenzační opatření EVL Soutok - Podluží, PO Soutok - Tvronicko, 1. 7. 2022 konstatováno nabytí jejich účinnosti. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>V případě projektu I/55 Břeclav, obchvat již byla navržena a i realizována kompenzační opatření. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). 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. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
333	I/56 Ostrava - prodloužená Místecká III. stavba	-1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do CHLÚ Čs.část Homolezské pánve, Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). 27. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
334	I/56 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030	?	?	?	?	?	?	?	L	DB		<p>Bližší nespecifikováno.</p>	<p>Případně navržené obchvaty obcí vést s ohledem na vymezené území lokalit soustavy Natura 2000. Preferovat variantu bez vlivu či nejmenším možným vlivem. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Při realizaci projektů 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační propustnost území). V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. 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 ochranných pásem vod a CHOPAV.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
335	I/57 Valašské Meziříčí, Bystřička, Linhartovy												
336	- I/57 Linhartovy	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území).</p>
337	- I/57 Valašské Meziříčí - Jarcová, obchvat	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Vsetínské vrchy. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). 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 .</p>
338	- I/57 Smetův - Bystřička 2.stavba	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Vsetínské vrchy. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). 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 .</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
339	- I/57 Skrochovice, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p>
340	- I/57 Jarcová - Bystřička, jih	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do CHOPAV Vsetínské vrchy. Štět s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). 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.</p>
341	- I/57 Opava, jižní obchvat, Olomoucká - Bruntálská	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p>
342	- I/57 Vrchy, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do PP Oderské vrchy. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
343	I/58 Mošnov - obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Zasahuje do CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní</p> <p>Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p>
344	I/58 Mošnov - obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB	K	<p>Zasahuje do přírodního parku Podbeskydý. Zasahuje do výhradního ložiska Koprivnice-Tichá a CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve. Sítet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní</p> <p>Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). 27.Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>
345	I/61 Kladno, obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p>
346	I/62 Ústí nad Labem, okružní křižovatka Krásné Březno	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
347	I/64 Skalka u Hazlova, směrová úprava	-1	-1	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do přírodního parku Halštrov, do CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt zasahuje do CHOPAV a jeho vliv je tedy hodnocen jako potenciálně negativní. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). 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.</p>
348	I/65 Dobrá Voda	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p>
349	I/65 Rádelský mlýn - Jablonec n/N, zkapacitnění	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p>
350	I/67 Karviná - obchvat	-1	0	-1	-1	0	0	-1	L	DB		<p>Zasahuje do výhradního ložiska Důl ČSA, dobývacího prostoru Karviná - Doly I, CHLÚ Čs.část Hornoslezské pánve a Karviná - Doly. Vliv na přírodní zdroje je hodnocen jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). 27. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
351	I/67 Bohumín - Karviná	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>31. 3. 2023 vydán zjišťovací řízení. Záměr bude dále posuzován, a to mj. vzhledem k ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000. Vliv záměru na kuřku Žlutobřichou a páchníka hnědého v EVL Niva Olše - Věřňovice, na páchníka hnědého v EVL Karviná rybníky a ledňáčka říčního, bukáčka malého a slavíka modráčka v PO Heřmanský stav Odra - Poolší byl vyhodnocen na úrovni mírného vlivu. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační průstupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační průstupnost území).</p>
352	I/68 Třanovice - Nebory	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační průstupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační průstupnost území).</p>
353	I/69 Vsetín, rampa Mostecká	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační průstupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační průstupnost území).</p>
354	I/73 přeložka v nové trase dle ZÚR Jihomoravského kraje (D1 - D35)												
355	I/73 D1 - Kuřim	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retenční vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační průstupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační průstupnost území).</p>

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
356	- I/73 Kuřim - Bořitov	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>28. 4. 2017 byla prodloužena platnost stanoviska záměru Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim - Svitávka. Předpokládá se mírně negativní vliv na předměty ochrany EVL Zlobice (6210, 9170, 9110) a EVL Malhostovické kopečky (komiklec velkokvěty, 6110, 6210) v souvislosti s depozicí NOx. Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p>
357	- I/73 Bořitov - Svitávka	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p>
358	- I/73 Svitávka - hr. JM kraje	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projektivně vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p>
359	- I/73 hr. JM kraje - Staré Město	-1	0	-1	-1	0	0	0	L	DB		<p>Střet s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Při realizaci projektů se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vliv na kulturní památky je hodnocen jako zanedbatelný. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt nezasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako zanedbatelný. Vzhledem k produkci emisí skleníkových plynů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně negativní.</p>	<p>Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). 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. 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. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území).</p>

Přílohy 7 Vyhodnocení projektů – vodní doprava

Seznam projektů k dokumentu Dopravní sektorové strategie, 3. fáze.	l v i y n a k l i m a	v l i v y n a k l i m a	v l i v y n a k l i m a	p ř l í k i r r v o a v d j y p u i n d a a u	v l i o v d i t i v r d v p y u c y o r l i v v n n i ř e	v k d l u č l i z v r d v p y o r l i v v n n i ř e	r o z s a h	h p o ú č r s a i o o v s z b l e v n i ř e	s p o l l u p p ú s s o v b l e v n i ř e		k z o m m d í p o r e p ň n o o u z p r j a a u í č t č c n ř e í í e n c c n í h a h í
Zlepšení plavebních podmínek na Labi Ústí n.L.- st.hr. pl. stupeň Děčín	+1	0	0	-1	0	0	0	R	DB	<p>Díleč záměr Plavební stupeň Děčín byl na základě dohody s Ministerstvem dopravy z této koncepce zcela vyloučen. Zásahuje do CHKO České středohoří, CHOPAV Severočeská křída. Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně významně negativní. Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Působení dalších dílečích záměrů spojených se zlepšením plavebních podmínek lze snížit vhodným načasováním jejich provádění. Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lych a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Modernizace plavební komory Brandýs nad Labem	0	0	0	0	0	0	0	IS	KD	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné. Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné. V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, břehů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné. Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné. Projekt již byl realizován.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lych a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>

Úprava plavebního značení el. vedení na Labi	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	KD	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, břehů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační prostupnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Sjezdy do vody na Labi	?	?	?	?	?	?	?	?	IS	DB	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační prostupnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Modernizace plavebního značení na plavebních komorách dolního Labe	?	?	?	?	?	?	?	?	IS	KD	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační prostupnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>

												<p>souvislosti s rozsahem záměru na území EVL Porta Bohemica. Projekt již byl realizován. Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Realizační projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima je možné hodnotit jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Úpravy koryta, břehů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci těchto typů projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci přístavišť se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Přístaviště Děčín - Smetanovo nábřeží	+1	0	0	-1	0	0	0	L	DB				
Stání plavidel Děčín	0	0	0	-1	0	0	0	IS	DB	<p>Zasahuje do CHKO České středohoří. Ovlivnění může být na úrovni mírně negativní v souvislosti s rozsahem záměru na území EVL Porta Bohemica. Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>		
Modernizace stání OLD Ústí nad Labem - Vaňov	0	0	0	-1	0	0	0	IS	KD	<p>Zasahuje do CHKO České středohoří. Ovlivnění může být na úrovni mírně negativní v souvislosti s rozsahem záměru na území EVL Porta Bohemica. Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>		

Přístaviště Neratovice	+1	0	0	-1	0	0	0	L	DB	K	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima je možné hodnotit jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Úpravy koryta, běhů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci těchto typů projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci přístavišť se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimali-zovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Přístaviště Kostelec nad Labem	+1	0	0	-1	0	0	0	L	DB		<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima je možné hodnotit jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Úpravy koryta, běhů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci těchto typů projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci přístavišť se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimali-zovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Přístaviště Brandýs nad Labem	+1	0	0	-1	0	0	0	L	DB		<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima je možné hodnotit jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Úpravy koryta, běhů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci těchto typů projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci přístavišť se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimali-zovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>

Rekreační přístav Kolín	+1	0	0	-1	0	0	0	L	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima je možné hodnotit jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s budováním rekreačního přístavu lze předpokládat úpravy koryta, břehů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci rekreačního přístavu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci rekreačního přístavu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Případné střety zásahy do památkově chráněných území je třeba řešit v souladu s památkovou ochranou. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimali-zovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>	
Osazení prom. znač. podj. výšky na mostech Neratovice, Čelákovice	0	0	0	0	0	0	0	IS	KD	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, břehů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimali-zovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>	
Rekonstrukce železničního mostu Kolín	0	0	0	0	0	0	0	IS	KD	K	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, břehů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné. Projekt již byl realizován.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimali-zovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>

Rekreační přístav Pardubice	+1	0	0	-1	0	0	0	L	DB	
Další síť přístavišť a servisních center na Labi	?	?	?	?	?	?	?	L	DB	K
Ochranná stání na Labské vodní cestě	?	?	?	?	?	?	?	JS	DB	

<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úroveň mikroklimatu. Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima je možné hodnotit jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s budováním rekreačního přístavu lze předpokládat úpravy koryta, břehů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci rekreačního přístavu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci rekreačního přístavu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Případné střety zásahy do památkově chráněných území je třeba řešit v souladu s památkovou ochranou. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>

Úprava plavebního značení na mostech, osazení radarových odražečů a vyznačení el. vedení na Vltavě	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	KD	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, břehů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační prostupnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Rozšíření infrastruktury pro radiofonní provoz na LVVC	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	KD	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, břehů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační prostupnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Čekací stání pro malá plavidla na Vltavě	?	?	?	?	?	?	?	?	IS	DB	Bez územní specifikace nemožné vyhodnotit.	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační prostupnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>

Ochranné stání Podbaba	0	0	0	0	0	-1	0	IS	DB	<p>Zasahuje do Ochranné pásma památkové rezervace v hl. m. Praze, Nárazníková zóna statku světového dědictví "Historické centrum Prahy". Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, běhů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační prostupnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Modernizace rejd PK Štvanice	0	0	0	0	0	-1	0	IS	KD	<p>Zasahuje do Ochranné pásma památkové rezervace v hl. m. Praze, Nárazníková zóna statku světového dědictví "Historické centrum Prahy". Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, běhů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako potenciálně negativní. Projekt již byl realizován.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační prostupnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Plavební komora Praha - Staré Město	0	0	0	0	0	-1	0	IS	DB	<p>Zasahuje do světové dědictví UNESCO Historické centrum Prahy, památková rezervace Praha Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné. Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, běhů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační prostupnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Projekt zpracovat v souladu s památkovým zákonem 20/1987 Sb. a projednat s příslušnými úřady.</p>

												<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vliv pouze na úrovni mikroklimatu. Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima je možné hodnotit jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Úpravy koryta, běhů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci těchto typů projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci přístavišť se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>
Přístaviště Kralupy nad Vltavou	+1	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		
Přístaviště Klecánky	+1	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lych a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimali-zovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Projekt zpracovat v souladu s památkovým zákonem 20/1987 Sb. a projednat s příslušnými úřady.</p>
Rekreační přístav Zdiby	+1	0	0	0	0	0	0	0	L	DB		<p>Zasahuje do přírodního parku Dolní Povltaví. Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima je možné hodnotit jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s budováním rekreačního přístavu lze předpokládat úpravy koryta, běhů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci rekreačního přístavu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci rekreačního přístavu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Případné střety zásahy do památkové chráněných území je třeba řešit v souladu s památkovou ochranou. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>

Rekreační přístav Kralupy nad Vltavou	+1	0	0	-1	0	0	0	L	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima je možné hodnotit jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s budováním rekreačního přístavu lze předpokládat úpravy koryta, břehů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci rekreačního přístavu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci rekreačního přístavu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Případné střety zásahy do památkově chráněných území je třeba řešit v souladu s památkovou ochranou. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Přístaviště Skochovice	+1	0	0	-1	0	0	0	L	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima je možné hodnotit jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Úpravy koryta, břehů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci těchto typů projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci přístaviště se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Přístaviště Slapy	+1	0	0	-1	0	0	0	L	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima je možné hodnotit jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Úpravy koryta, břehů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci těchto typů projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci přístaviště se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>

VD Orlík - modernizace lodního výtahu	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	KD	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, břehů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
VVC, Modernizace řídicích systému VD a PK	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	KD	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, břehů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
PD Zvíkov – modernizace provozního zázemí VVC	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	KD	<p>Zasahuje do Ochranné pásma státního hradu Zvíkov Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, břehů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>

Rekreační přístav Hluboká nad Vltavou	+1	0	0	-1	0	0	0	L	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima je možné hodnotit jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s budováním rekreačního přístavu lze předpokládat úpravy koryta, břehů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci rekreačního přístavu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci rekreačního přístavu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Případné střety zásahy do památkově chráněných území je třeba řešit v souladu s památkovou ochranou. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Přístaviště na Orlické nádrži	+1	0	0	-1	0	0	0	L	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima je možné hodnotit jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Úpravy koryta, břehů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci těchto typů projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci přístaviště se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Modernizace přístaviště Purkarec	0	0	0	-1	0	0	0	L	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Úpravy koryta, břehů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV. Zachovat migrační propustnost území.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>

Modernizace / výstavba druhých plavebních komor na Dolní Vltavě (Mířejovice, Dolánky, Roztoky)	0	0	0	-1	0	0	0	IS	KD	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Úpravy koryta, břehů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační propustnost území.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Splavnění Berounky do Černošic	0	0	0	-1	0	0	0	L	DB	<p>Zasahuje do CHKO Český kras. Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Úpravy koryta, břehů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační propustnost území.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
VD Hněvkovice - rozšíření provozní budovy	0	0	0	0	0	0	0	IS	KD	Vzhledem k charakteru bez vlivu.	
Týn nad Vltavou, rozšíření přístaviště ř.km 204,91 - 205, CCTV a osvětlení	+1	0	0	-1	0	0	0	IS	KD	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině. Vytvoření nové vodní plochy bude mít v mikroklimatickém měřítku pozitivní dopad z důvodu zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty. Vlivy na klima je možné hodnotit jako potenciálně pozitivní.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Úpravy koryta, břehů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci těchto typů projektů se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci přístavišť se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační propustnost území.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>

VD Kořensko - zajištění plavebních hloubek pod vodním dílem	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimali-zovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Modernizace provozního zázemí VVC Mlázice	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	KD	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, břehů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimali-zovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Vltava, VD Mířejovice - modernizace mostu	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	KD	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, břehů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimali-zovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační propustnost území. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>

VD Hluboká nad Vltavou – rekonstrukce provozní budovy s výstavbou krytých stání	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	KD	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, břehů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační prostupnost území.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
Vltava, ř. km 236,380 – 239,158 (zdrž České Vrbné) – opevnění svahů plavební dráhy	0	0	0	-1	0	0	0	0	IS	DB	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Úpravy koryta, břehů a krajiny v nivách řek znamenají potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako potenciálně negativní.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační prostupnost území.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>
VD Orlík, Malá Radava – modernizace sjezdu do vody	0	0	0	0	0	0	0	0	IS	KD	<p>Z hlediska vlivů na klima lze předpokládat vlivy pouze na úrovni mikroklimatu. Vlivy na klima je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Ovlivnění kvality a kvality povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vody je možné hodnotit jako zanedbatelný.</p> <p>Vzhledem k typu projektu se nepředpokládají významné zábery ZPF a PUPFL. Vlivy na půdu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>V souvislosti s realizací tohoto projektu se nepředpokládají úpravy koryt, břehů a krajiny ani se nepředpokládá ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů, migrace a ovlivnění krajinného rázu. Vlivy na přírodu a krajinu je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p> <p>Při realizaci projektu se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón. Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako zanedbatelné.</p>	<p>Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Při realizaci projektu zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umě-lých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a CHOPAV.</p> <p>Zachovat migrační prostupnost území.</p> <p>Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků.</p>

