

Doplňující údaje:

0	06/2015	1.vydání	RNDr Grúz	RNDr Grúz	Mgr. Peterková,Ph.D	RNDr. Bosák,MBA
			v.r.	v.r.	v.r.	v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
Objednatel:					Souprava:	
Česká republika – Ministerstvo dopravy, Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1						
Zhotovitel:						
<i>ECOLOGICAL CONSULTING a.s.</i> Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc tel: 585 203 166, fax: 585 203 169 e-mail: ecological@ecological.cz						
Projekt: „Koncepce vodní dopravy“					Číslo projektu:	310/15028
					VP (HIP):	RNDr. Grúz
					Stupeň:	
KÚ:	OÚ, MÚ:		Datum:		06/2015	
Obsah: OZNÁMENÍ KONCEPCE -SEA Zpracované dle přílohy č.7 zákona č. 100/2001 Sb.					Archiv:	
					Formát:	
					Měřítko:	
					Část:	Příloha:
					-	-

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

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

Červen 2015

RNDr. Jiří Grúz

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

(1+2)x výtisk, (1+50)x digitální verze: ČR- Ministerstvo dopravy, Nábřeží Ludvíka Svobody

1222, 110 15 Praha 1

0. výtisk: 0 digitální verze: Ecological Consulting a.s.

Řešitelský kolektiv:

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

oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí
(číslo osvědčení odborné způsobilosti 85189/ENV/08, prodlouženo 8876/ENV/13)

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

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA – ochrana přírody

oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí (číslo osvědčení odborné
způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97, prodlouženo 104550/ENV/10)

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

Mgr. Martina Fialová - hodnocení NATURA 2000

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

autorizovaná osoba k provádění posouzení podle §45i zákona č.114/1992 Sb.,
o ochraně přírody a krajiny v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí
č.j.29539/ENV/09/998/630/09 ze dne 23.4.2009)

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

Mgr. Petra Reichlová - vliv koncepce na veřejné zdraví

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

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

Mgr. Lucie Peterková, Ph.D. – ovzduší

autorizovaná osoba ke zpracování rozptylových studií dle § 15 odst. 1 písm. d) zákona o
ochraně ovzduší (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j.: 1693/820/09/KS ze dne
24.6.2009)

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

Obsah

ÚVOD	6
A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI KONCEPCE	11
B. ÚDAJE O KONCEPCI	11
B.1. NÁZEV	11
B.2. OBSAHOVÉ ZAMĚŘENÍ.....	11
B.3. CHARAKTER KONCEPCE	13
B.4. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY POŘÍZENÍ.....	15
B.5. ZÁKLADNÍ PRINCIPY A POSTUPY (ETAPY) ŘEŠENÍ.....	17
B.6. HLAVNÍ CÍLE	20
B.7. PŘEHLED UVAŽOVANÝCH VARIANT ŘEŠENÍ	22
B.8. VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM A MOŽNOST KUMULACE VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ S JINÝMI ZÁMĚRY	22
B.9. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN DOKONČENÍ	23
B.10. NÁVRHOVÉ OBDOBÍ.....	24
B.11. ZPŮSOB SCHVALOVÁNÍ.....	24
C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ	24
C.1. VYMEZENÍ DOTČENÉHO ÚZEMÍ.....	24
C.2. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, KTERÉ MOHOU BÝT KONCEPCÍ OVLIVNĚNY.....	25
C.3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	26
C.3.1. Charakteristika území	27
C.3.2. Ovzduší	29
C.3.3. Geomorfologie.....	31
C.3.4. Hydrologické poměry.....	33
C.3.5. Ochrana přírody.....	34
C.3.6. Ostatní charakteristiky	38

C.4. STÁVAJÍCÍ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	40
D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ	46
D.1.VODA	48
D.2.PŮDA	49
D.3.OCHRANA PŘÍRODY	51
D.4.OVZDUŠÍ	52
D.5.OSTATNÍ	55
E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	57
E.1. VÝČET MOŽNÝCH VLIVŮ KONCEPCE PŘESAHUJÍCÍCH HRANICE ČESKÉ REPUBLIKY	58
E.2. MAPOVÁ DOKUMENTACE A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ KONCEPCE	58
E.3. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE PŘEDKLADATELE O MOŽNÝCH VLIVECH NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	58
E.4. STANOVISKO ORGÁNU OCHRANY PŘÍRODY POKUD JE VYŽADOVÁNO	64
PŘÍLOHY	64
SEZNAM ZKRATEK	65

ÚVOD

Předkládané oznámení koncepce „**Koncepce vodní dopravy**“ bylo vypracováno v souladu se zákonem č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).

Důvodem pro vypracování oznámení koncepce je skutečnost, že nová Dopravní politika (DP) ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 jednotlivé druhy dopravy detailně nespécifikuje. Tato DP, jakožto národní strategický dokument, byla schválena usnesením vlády č. 449 ze dne 12.6.2013.

Z hlediska nízké energetické náročnosti je velmi důležitá zvláště vodní doprava, která hraje důležitou roli u silných přepravních proudů a substrátů, které nejsou náročné na čas přepravy, eventuálně při přepravě nadrozměrných nákladů. Jde o nákladově efektivní alternativu oproti jiným druhům dopravy. Jejím atributem jsou dále relativně malé dopady na životní prostředí a vysoká bezpečnost provozu.

Efektivita vodní dopravy je dána především nákladní dopravou. Podíl na přepravním trhu tvoří v současnosti pouze necelé jedno procento z celkového objemu nákladní přepravy. Přírodní podmínky v ČR a současný rozsah a technický stav vodních cest umožňují v omezené míře nákladní plavbu pouze na Labsko-vltavské vodní cestě.

V České republice jsou stávající vodní cesty charakterizovány úzkými místy, ve kterých nejsou splněny zákonem předepsané parametry, a tudíž není zajištěn plnohodnotný stupeň využití souvislých úseků vodních cest na území ČR. Současný stav je dále charakterizován existencí rizikových míst v případech havárií na plavebních objektech a extrémních povodní. V případě Labsko – vltavské vodní cesty je její malé využívání dáno zejména nespolehlivostí (velká závislost na celkové hydrologické a vodohospodářské bilanci v povodí řek). Tento problém je třeba řešit, přičemž je nezbytné najít funkční kompromis mezi podmínkami technického řešení a zájmy ochrany přírody a krajiny.

Skutečností je i zastaralý park vodní dopravy, který zhoršuje konkurenceschopnost nákladní vodní dopravy a současně limituje pozitivní přínosy vodní dopravy pro životní prostředí a je rovněž relativně náročnější na spotřebu energií.

Z hlediska komunitární legislativy (nařízení EP a Rady č. 1315/2013) i legislativy národní (zákon č. 114/1995 Sb. a vyhl. č. 222/1995 Sb.) je s rozvojem této dopravy uvažováno.

Dle přílohy 2 posledně citovaného zákona jsou v ČR využitelné vodní cesty následující:

- a) vodní tok Labe od říčního km 987,8 (Opatovice) po říční km 973,5 (Kunětice) a od říčního km 951,2 (nadjezí zdymadla Přelouč) po říční km 949,1 (2,080 km od osy jezu Přelouč),
- b) vodní tok Bečvy od Přerova po ústí vodního toku Moravy,
- c) vodní tok Odry od Polanky na Odrou po státní hranici s Polskem,

- d) vodní tok Ostravice pod ústím Lučiny,
- e) vodní tok Berounky od říčního km 37,0 po přístav Radotín,
- f) vodní tok Ohře od říčního km 3,0 (Terezín) po ústí do vodního toku Labe.

Podle Dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN), která byla publikována ve Sbírce zákonů ČR v roce 1999 se na území ČR nacházejí potenciálně mezinárodně významné vodní cesty a to Labsko – vltavská a průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe (D-O-L). Podle uvedené Dohody jsou tyto trasy označeny jako hlavní vodní cesty E 20 a E 30.

Na potřebě podpory vodní dopravy se shodla exekutiva i složka zákonodárné moci v ČR.

Vláda ČR schválila materiál Ministerstva dopravy s názvem „Zpráva o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice a možnostech jejího rozvoje“. Materiál shrnuje tristní stav vodní dopravy v ČR, která je dlouhodobě podhodnocena a není tak adekvátní příležitostí, které vodní cesty a ekonomika státu nabízí a očekává.

Svůj přístup k této problematice vláda ČR deklarovala v usnesení č.155 ze dne 14.3.2012. V tomto usnesení je m.j. uvedeno, že vláda

- Souhlasí s rozvojem vnitrozemské vodní dopravy v České republice
- Ukládá ministru dopravy
 - vytvářet podmínky pro aplikování podpory vodní dopravy dle programu NAIADES (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe)
 - pokračovat v přípravě plavebního stupně Děčín a plavebního stupně Přelouč II a činit kroky, vedoucí k jejich realizaci
 - spolu s MŽP, MZe a MMR připravit environmentální analýzu vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (D-O-L) a jeho přínosů a dopadů na zájmy ČR a zajistit projednání s představiteli sousedních států a s Evropskou komisí.

Z hlediska moci zákonodárné vydala k problematice usnesení č. 948 Poslanecká sněmovna Parlamentu (PSP) ČR již dne 15.12.2011 na své 32. schůzi. Zde je explicitně uvedeno, že

- PSP pokládá rozvoj vodních cest v České republice za strategickou příležitost z hlediska národohospodářského i regionálního rozvoje České republiky
- PSP žádá vládu o předložení souhrnné informace o stavu realizace plavebních stupňů na Labi (Děčín – Přelouč)

Ve stejném smyslu vyznívá i nová Dopravní politika (DP), zpracovaná MD (2013) a vyhodnocená procesem SEA v 02/2013. Jedná se o DP pro léta 2014-2020, s výhledem do roku 2050. Tato řeší v dostatečném výhledu rozvoj v sektoru doprava, jakožto zásadní oblasti národního hospodářství, zasahující do všech oblastí veřejné i soukromé sféry.

V koncepci navrhovaná opatření jsou vzájemně provázána s ohledem na skutečnost, že jednotlivé segmenty dopravy, včetně dopravy vodní, tvoří nedílný celek – tzn. oblasti, které vyžadují podporu z veřejných zdrojů, jsou nezbytné pro fungování celého systému dopravy, a nelze je oddělovat od sektorů, tuto podporu nevyžadujících. Jedná se o vrcholový strategický dokument vlády ČR, se zásadním vlivem na dopravně- politický proces. Tyto strategické dokumenty stanoví cíle, priority a opatření, týkající se celého sektoru a určují základní směry jeho vývoje.

V návaznosti na tuto koncepci byl Ministerstvem dopravy zpracován Operační program Doprava (OPD) pro období 2014 - 2020 (07/2014) a to v souladu s usnesením vlády ČR ze dne 28. listopadu 2012 č. 867 k přípravě programů spolufinancovaných z fondů Společného strategického rámce pro programové období let 2014 až 2020.

OPD vycházel z Dohody o partnerství (dále jen „DoP“), kterou je možné označit jako zastřešující dokument na národní úrovni. Smyslem DoP bylo shrnout hlavní priority ČR, které by měly být řešeny pomocí evropských strukturálních a investičních fondů.

V rámci přípravy nového OPD se vycházelo rovněž z dalších strategických dokumentů, mezi které patří vedle zmíněné Dopravní politiky (2013) zejména Dopravní sektorové strategie, jejichž zpracování bylo nezbytné pro splnění tzv.předběžných podmínek (ex-ante kondicionalit).

Podpora vnitrozemské vodní dopravy je v uvedeném OPD předmětem prioritní osy 1 (investiční priorita 3, specifický cíl 1.3 a 1.6) a prioritní osy 2 (investiční priorita 2). Zde se uvádí:

- INVESTIČNÍ PRIORITA 3 prioritní osy 1: Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně **vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů**, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)

U specifického cíle 1.3 (Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy) je uváděno:

„K výsledkům bude patřit větší zapojení multimodální nákladní dopravy (v rámci podpory z OPD bude v tomto ohledu sledován především rozvoj kombinované dopravy) v přepravních řetězcích modernizací stávajících a výstavbou nových terminálů multimodální dopravy (se

základem v překladištích kombinované dopravy) a to v souladu s prioritami sítě TEN-T a především s ohledem na napojení rozhodujících zdrojů a cílů nákladní dopravy na železniční, případně vodní dopravu. Jedním z cílů bude snaha o zapojení železniční a vodní dopravy do kombinovaných přepravních řetězců. Součástí tohoto cíle bude podpora rozvoje infrastruktury přístavů za účelem jejich využívání jako plnohodnotných multimodálních center. Rovněž bude probíhat podpora investic do vozidlového parku vhodného pro kombinovanou dopravu, zavádění inovativních technologií překládky a ITS systémů pro mobilitu ode dveří ke dveřím. Cílem je vytvořit podmínky pro optimální využívání všech druhů dopravy a tak snižovat negativní dopady na životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost.“

U specifického cíle 1.6 (Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku) je uváděno:

„Park plavidel vodní dopravy je také dlouhodobě podinvestován. Obnova tohoto parku je nedostatečná nejen v důsledku vysokých investičních nákladů, ale zejména v důsledku nedostatečné splavnosti vodních cest v České republice (v oblasti nákladní dopravy). Současně je identifikována potřeba zvyšování úrovně plavidel v oblasti environmentálních standardů, jejich přizpůsobení potřebám zapojení do přepravního řetězce multimodální dopravy a v oblasti bezpečnosti a prevence nehod a havárií s nepříznivými dopady na životní prostředí.Cílem navržených intervencí je přispět k vytvoření podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a širší využití nákladní vodní dopravy, a to zejména prostřednictvím nastartování trvalého cyklu obnovy parku plavidel vodní dopravy. Tyto intervence zvýší environmentální čistotu provozování vodní dopravy, zlepší efektivitu provozování vodní dopravy modernizovanými plavidly a zvýší tak jejich zapojení do přepravního řetězce multimodální dopravy a zvýší bezpečnost a napomůže prevenci nehod a havárií s nepříznivými dopady na životní prostředí.“

- INVESTIČNÍ PRIORITA 2 prioritní osy 2: Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně **vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů**, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)

Dle uvedeného materiálu se dále předpokládá, že obnova dopravního parku vodní dopravy bude nastavena tak, aby proces obnovy byl udržitelný. Intervence do dopravního parku vodní dopravy povedou vedle nastartování procesu obnovy rovněž k snížení vlivů vodní dopravy na životní prostředí (intervence vedoucí ke snižování emisí a zvyšování energetické efektivity provozu), k jejich přizpůsobení potřebám zapojení do přepravního řetězce

multimodální dopravy (intervence vedoucí ke zvýšení konkurenceschopnosti a efektivnosti provozu vodní dopravy a přesunu přepravy zboží ze silnic do vodní dopravy) a v oblasti bezpečnosti a prevence nehod a havárií s nepříznivými dopady na životní prostředí.

Podmínkou hodnocené nové Koncepce vodní dopravy je soulad s národními i komunitárními strategiemi, zejména s Bílou knihou k evropské dopravní politice a s politikou TEN-T (Trans- European Transport), jak je tato uvedena v nařízení EP a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.

Hodnocená Koncepce vodní dopravy je strategickým materiálem, který svojí náplní rozpracovává národní strategický dokument, totiž zmíněnou koncepci „Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“. Vodní cesty plní vedle funkcí dopravních rovněž řadu jiných funkcí a jedná se proto o oblast mezisektorovou, s nutnou spoluprací zainteresovaných resortů.

Koncepce vodní dopravy, jakožto hodnocený materiál, představuje celkem 9 strategických cílů, každý obvykle s několika specifickými cíli a s konkretizováním opatření k dosažení těchto specifických cílů. Hodnocená koncepce nicméně neřeší konkrétní střety této dopravní infrastruktury ani detailní situování či provedení jednotlivých souvisejících staveb (plavební komory, přístavy, přístaviště, zdrže).

Proto i předložené Oznámení hodnotí tuto koncepci spíše z obecného hlediska, ve vztahu k relevantním národním a evropským strategiím.

Jistou míru konkretizace rekonstrukce/výstavby dopravní infrastruktury přinesl materiál na bázi „akčních plánů“, zejména „Dopravní sektorové strategie 2. fáze“ ze srpna 2013, představující střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem. U této koncepce proběhl samostatně proces hodnocení SEA.

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

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

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

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

A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI KONCEPCE

Název : Česká republika – Ministerstvo dopravy
IČ: 66003008
Sídlo : Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1
Oprávněný zástupce předkladatele: Ing.Tomáš Čoček, Ph.D., 1. náměstek ministra
E-mail: tomas.cocek@mdcr.cz

B. ÚDAJE O KONCEPCI

B.1. Název

„Koncepce vodní dopravy“

B.2. Obsahové zaměření

Posuzovaná koncepce představuje základní strategický dokument v resortu dopravy. Jedná se o celostátní koncepci, navazující na řadu strategických dokumentů, přijatých na komunitární (TEN-T, Bílá kniha) i národní (Dopravní politika ČR 2014-2020, Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR, Národní program snižování emisí, Státní politika životního prostředí) úrovni.

Hlavním cílem Koncepce vodní dopravy je vytváření podmínek pro větší využívání vnitrozemské vodní nákladní dopravy v ČR při současném snižování jejího vlivu na životní prostředí, a to jak ve fázi investiční činnosti, tak ve fázi provozní.

Tento cíl musí být řešen s ohledem na snižování vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a sociální aspekty.

Hodnocená koncepce současně nastiňuje možnosti financování opatření pro splnění těchto cílů a to zejména z fondu „propojení Evropy“ (CEF), fondu soudržnosti (CF) a to prostřednictvím OPD a Evropského regionálního rozvojového fondu (prostřednictvím Integrovaného operačního programu IROP pro vodní cesty pro rekreační plavbu).

Ke splnění výše uvedeného cíle koncepce uvádí tato návazné specifické cíle a opatření. Monitorování vlivů koncepce na životní prostředí ve smyslu ustanovení §10h zákona

č. 100/2001 Sb. bude prováděno na základě v následném vyhodnocení SEA navrženého souboru indikátorů.

V uvedené koncepci jsou řešena zejména témata využití potenciálu vodní dopravy a to jak nákladní, tak osobní a rekreační plavby. Řešena je i otázka zajištění dostatečného počtu modernizovaných plavidel a identifikace hlavních projektů a jejich provázanosti. Řešena je i otázka návrhu přístavů a návrhu přístavišť pro osobní dopravu a to především s ohledem na omezení negativních vlivů vodní dopravy do složek životního prostředí a na veřejné zdraví.

Koncepce předpokládá výrazný nárůst telematiky ve vodní dopravě, zahrnující harmonizované informační služby, významné pro efektivní a bezpečnou vodní dopravu. Jedná se o moderní informační technologie (IT), instalované na břehu a na plavidlech vč. organizačních modelů informačních toků a zodpovědností.

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

Tento materiál představuje novou evropskou dopravní politiku pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak následně navazuje nař. EP a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. EU, 12/2013. Toto nařízení představuje hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh.

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

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

Hlavními nástroji k dosažení těchto cílů by měly být:

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

Návrhová část hodnocené koncepce „Koncepce vodní dopravy“ obsahuje celkem 8 kapitol v následujícím složení:

- 1) Východiska
- 2) Analýza stávajícího stavu vodní dopravy v ČR
- 3) Hlavní cíl Koncepce vodní dopravy a struktura priorit
- 4) Priority Koncepce vodní dopravy
- 5) Legislativní a regulatorní nástroje
- 6) Finanční nástroje
- 7) Riziková analýza
- 8) Monitoring a indikátory pro sledování účinnosti opatření

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

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

B.3. Charakter koncepce

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

Uvedená koncepce má neoddělitelný dopad i na problematiku vodní dopravy u dotčených krajů a obcí, kde jsou tyto otázky v kompetenci samostatné působnosti samosprávy. Navrhovaná opatření se tak mohou týkat dotčených regionů a mají pro ně

doporučující charakter. Nicméně provázanost cílů celostátní a regionálních politik je velmi důležitá.

Lze předpokládat, že implementace hodnocené koncepce bude následovat na regionálních úrovních, včetně zapracování do územně plánovací dokumentace těchto úrovní. Koncepce tak dojde konkretizace z věcného, časového, ekonomického i environmentálního hlediska.

Nová Koncepce vodní dopravy a její předložené hodnocení vychází z analýzy a hodnocení předchozích materiálů, vč. Dopravní politiky České republiky z roku 2013, z národních materiálů, materiálů EU, z porovnání stavu v regionech a z dalších hledisek. Přehledně lze její východiska seřadit takto:

- *Strategie Evropa 2020, Národní program reformy a evropská Politika soudržnosti*
- *Plán jednotného evropského dopravního prostoru –vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha).*
- *TEN-T- Nař. EP a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. EU, 12/2013.*
- *Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050*
- *Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem*
- *Další strategie (Strategický rámec udržitelného rozvoje, Politika územního rozvoje, Státní politika životního prostředí, Strategie regionálního rozvoje ČR, Státní energetická koncepce aj.)*
- *Další východiska Koncepce vodní dopravy*

Hodnocená koncepce je koncipována v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala v souvislosti se svým členstvím v OSN, OECD a Evropské unii, avšak s respektováním specifických podmínek a potřeb České republiky.

Na úrovni vnitrostátní se Koncepce vodní dopravy soustředí zejména na zlepšení podmínek pro kvalitní nákladní a osobní vodní dopravu. Přitom koncepce zohledňuje potřebu udržitelného rozvoje území, se snižováním vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a sociální aspekty. Ve smyslu výše uvedených hlavních cílů „Bílé knihy“ EU se hodnocená koncepce dále zabývá využitím potenciálu vodní dopravy a to jak nákladní, tak osobní i potenciálu rekreační plavby. Řešena je i otázka zajištění dostatečného počtu modernizovaných plavidel a identifikace hlavních projektů a jejich provázanosti. Součástí koncepce je i otázka návrhu přístavů a návrhu přístavišť pro osobní dopravu.

Hodnocená koncepce zahrnuje i předpoklad nárůstu telematiky ve vodní dopravě, s harmonizovanými informačními službami, významnými pro efektivní a bezpečnou vodní dopravu.

Součástí koncepce je i propojení s vnitrostátními i komunitárními koncepcemi, s ohledem na provozní a technickou interoperabilitu evropského dopravního systému a na transevropskou dopravní síť (TEN-T).

Nařízení EP a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě zahrnuje i návrh vnitrozemských vodních cest a přístavů v ČR, jejichž mapová podoba tvoří přílohu 1 předkládaného oznámení SEA.

B.4. Zdůvodnění potřeby pořízení

Důvodem pro vypracování nové koncepce je skutečnost, že se ukázalo jako nezbytné zpracování strategického materiálu, který by svojí náplní rozpracoval vrcholový národní strategický dokument, totiž koncepci „Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“. Současně se stále naléhavěji vynořuje potřeba sanovat stávající úzká místa vodních cest, ve kterých nejsou splněny zákonem předepsané parametry, a tudíž není zajištěn plnohodnotný stupeň využití souvislých úseků vodních cest na území ČR.

V případě Labsko – vltavské vodní cesty je její malé využívání dáno zejména nespolehlivostí (velká závislost na celkové hydrologické a vodohospodářské bilanci v povodí řek). Tento problém by mělo vyřešit vybudování plavebních stupňů na Labi. Ukazuje se jako nezbytné najít funkční kompromis mezi podmínkami technického řešení a zájmy ochrany přírody a krajiny.

Hodnocená koncepce upozorňuje i na zastaralý park vodní dopravy a navrhuje opatření k jeho modernizaci.

Uvedené potřeby se promítly do komunitární legislativy (nařízení nař. EP a Rady č. 1315/2013) i legislativy národní (zákon č. 114/1995 Sb. a vyhl. č. 222/1995 Sb.), kde je s rozvojem této dopravy uvažováno.

Podle Dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN) se na území ČR nacházejí potenciálně mezinárodně významné vodní cesty a to labsko – vltavská a průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe (D-O-L), označené jako hlavní vodní cesty E 20 a E 30.

Již v roce 2012 schválila vláda ČR (usnesení č.155 ze dne 14.3.2012) materiál Ministerstva dopravy s názvem „Zpráva o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice a možnostech jejího rozvoje“. Materiál shrnuje tristní stav vodní dopravy v ČR, která je dlouhodobě podhodnocena a není tak adekvátní příležitostí, které vodní cesty a ekonomika státu nabízí a očekává.

Obdobné usnesení bylo vydáno Poslaneckou sněmovnou Parlamentu (PSP) ČR dne 15.12.2011 (usnesení č. 948).

Z těchto důvodů byla zpracována hodnocená koncepce, v níž jsou navrhovaná opatření vzájemně provázána s ohledem na skutečnost, že jednotlivé segmenty dopravy, včetně dopravy vodní, tvoří nedílný celek – tzn. oblasti, které vyžadují podporu z veřejných zdrojů.

Současně lze konstatovat velké nedostatky v kvalitě dopravní infrastruktury obecně v jednotlivých krajích. U vnitrozemské vodní dopravy lze jako nejvýznamnější úzká místa uvést

- *Labsko – vltavská vodní cesta:* – chybí souvislá splavná Labská vodní cesta ze SRN do Pardubic. Chybí plavební stupeň Děčín a splavnění do Pardubic. V centru Prahy se jedná o kapacitně přetíženou plavební komoru Smíchov.

Na závadu je i nízký ponor na Vltavě a to 1,80 m a v úseku do Třebenic 1,20 m což nedostačuje ani pro osobní lodě. Další závadou je nemožnost využívat prodlouženou vodní cestu od přístavu Chvaletice směrem k Přelouči (9,5 km), v důsledku absence plavebního stupně Přelouč II. Úsek Přelouč – Kunětice (ř.km 951,2 – 973,5) tak v současné době není napojen na předcházející úsek cesty níže po toku a umožňuje pouze lokální dopravu menšími plavidly. Nedostačující je dále podjezdová výška na Vltavě směrem do Prahy (4,50 m), chybějící síť chráněných míst pro plavidla za povodní apod.

- *Vodní cesty mimo síť TEN – T:-* chybí vodní cesta na Vltavě mezi VD Hněvkovice a Týn n/Vlt., což znemožňuje vyšší využití vodní cesty Č. Budějovice – Orlík – Slapy. Překonání přehradních hrází Orlík a Slapy je vyloučeno pro plavidla šíře 3,0 m a vyšší.

U moravské vodní cesty (Baťův kanál) lze tuto využívat jen pro rekreační plavbu a to v úseku od jezu Bělov u Otrokovic až po Sudoměřice na Radějovce v celkové délce 52,8 km. U této vodní cesty je potenciál jejího prodloužení do Hodonína a Kroměříže, na celkovou délku 72,3 km. Chybí kapacity pro stání plavidel, nejsou dostupná servisní centra a tankování PHM.

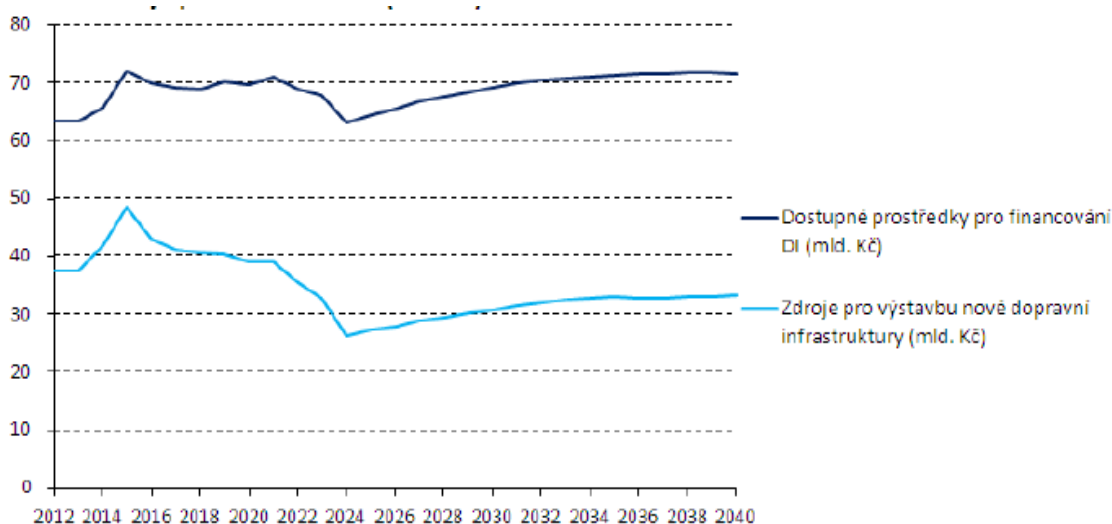
Jedním ze zásadních rysů hodnocené koncepce je přitom soulad s národními i komunitárními strategiemi. Koncepce je rovněž v souladu s další strategií, kterou představují „infrastrukturní“ Dopravní sektorové strategie, resp. jejich 2. fáze ze srpna 2013. Hodnocená koncepce by měla být současně podkladem pro aktualizaci těchto sektorových strategií a to především novou identifikací hlavních projektů, resp. jejich sdružením do funkčních clusterů.

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

Na vnitrostátní úrovni jsou relevantními národními strategiemi Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010), Státní politika životního prostředí 2012 – 2020 (2012) a další.

Dodržení vnitrostátních koncepcí na úseku dopravní infrastruktury obecně je ovšem možné pouze při získání dostatečné výše finančních prostředků. Za účelem splnění tohoto cíle schválila vláda ČR dne 12.6.2013 svým usnesením č. 449 zmíněný vrcholový koncepční materiál Dopravní politika ČR 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. V rámci schváleného znění jsou resortu doprava pro zajištění dopravní infrastruktury garantovány národní zdroje ve výši min. 43 mld. Kč/rok s tím, že mají být přijata opatření pro stabilizaci zdrojů alespoň v této výši. Tato výše národních zdrojů však je nižší, než je celková potřebná výše dle předpokladu Dopravních sektorových strategií (08/2013). Tyto předpokládají potřebný objem zdrojů ve výši cca 70 mld. Kč/rok (ve stálých cenách roku 2012, viz obrázek 1).

Obrázek 1 – Financování dopravní infrastruktury, potřeba a možnosti (mld. Kč)



Zdroj: Analýza MD

Zvláště pro řešení úzkých míst vodní dopravy je tato situace, vzhledem k vysoké finanční náročnosti, závažná.

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

Tvorba vlastní koncepce sestávala z přípravy analytické a návrhové části. Jejím atributem je soulad s národními i komunitárními strategiemi, zejména s Dopravní politikou ČR pro období 2014 – 2020, s Bílou knihou k evropské dopravní politice a s nařízením č. 1315/2013 k politice TEN-T (Trans- European Transport).

Analytická část shrnuje analýzu stávajícího stavu vodní dopravy v ČR a to v členění:

- nákladní vodní doprava
- osobní vodní doprava
- technický stav plavidel
- bezpečnost plavebního provozu
- svoboda plavby / nezpлатnění vodních cest v ČR
- analýza současného stavu a rozsah infrastruktury vodních cest
- přístavy
- další faktory negativně ovlivňující postavení vodní dopravy v ČR
- vazba na dříve zpracované materiály a přijatá resp. dosud platná usnesení
- SWOT analýza vodní dopravy na území ČR
- Analýza zahraničních modelů provozu, údržby a jejich financování

Na základě uvedené analýzy byla potom, s přihlédnutím k výše uvedeným dokumentům obecného charakteru, vytvořena návrhová část dokumentu, zahrnující celkem 9 strategických cílů. Pro každý z těchto cílů bylo obvykle navrženo několik specifických cílů a konkretizována opatření k dosažení těchto specifických cílů. I přesto lze konstatovat, že hodnocená koncepce detailně neřeší konkrétní střety této dopravní infrastruktury ani detailní situování či provedení jednotlivých souvisejících staveb (plavební komory, přístavy, přístaviště, zdrže). To bude eventuelně až předmětem projektové dokumentace a navazujícího posuzování vlivů záměrů na životní prostředí.

Stejně tak hodnocená koncepce detailněji neřeší otázku realizace průplavu D –O- L. Jedná se totiž o koncepci přesahující hranice ČR. Průplav D-O-L má stanoven (v souladu s aktualizací PÚR) samostatný režim, v jehož rámci se podle platného usnesení vlády České republiky č. 155 ze 14. března 2012 připravuje zpracování Studie proveditelnosti. Definitivní rozhodnutí tak bude možné učinit až na základě výsledků podrobné studie proveditelnosti, jejíž zpracování si vyžádá přibližně tři roky. Po zpracování této studie bude následovat výběrové řízení na zpracovatele SEA a vlastní hodnocení SEA.

Hodnocená koncepce přitom respektuje související dokumenty na vnitrostátní úrovni (Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR, Státní politika životního prostředí 2012 – 2020 a další). Koncepce vodní dopravy je zároveň metodickou pomůckou pro stanovení koncepce tohoto druhu dopravy na regionální a obecní úrovni.

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

- předložení oznámení koncepce příslušnému úřadu (Ministerstvo životního prostředí) ve smyslu ustanovení § 10c posledně citovaného zákona

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

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

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

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

B.6. Hlavní cíle

Hlavním cílem oznamované koncepce je vytváření podmínek pro větší využívání vnitrozemské vodní nákladní dopravy v ČR při současném snižování jejího vlivu na životní prostředí, a to jak ve fázi investiční činnosti, tak ve fázi provozní.

Současně řeší hodnocená koncepce vytváření podmínek pro rozvoj kvalitní dopravní infrastruktury vodní dopravy, včetně modernizace plavidel a přístavní infrastruktury. Koncepce dále předpokládá výrazný nárůst telematiky ve vodní dopravě, zahrnující harmonizované informační služby, významné pro efektivní a bezpečnou vodní dopravu. Jedná se o moderní informační technologie (IT), instalované na břehu a na plavidlech vč. organizačních modelů informačních toků a zodpovědností.

Uvedené cíle musí být řešeny s ohledem na snižování vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a sociální aspekty. Hodnocená koncepce současně nastiňuje možnosti financování opatření pro splnění těchto cílů a to zejména z fondu „propojení Evropy“ (CEF), fondu soudržnosti (CF) a to prostřednictvím OPD a Evropského regionálního operačního programu (prostřednictvím Integrovaného operačního programu IROP pro vodní cesty pro rekreační plavbu).

Na tyto cíle navazují navržené specifické cíle a opatření. Monitorování hodnocené koncepce bude prováděno na základě v následném vyhodnocení SEA navrženého souboru indikátorů vlivu koncepce na životní prostředí (§ 10h zákona č. 100/2001 Sb.)

Hodnocená koncepce by současně měla poskytnout základní výchozí podklady, rezultující ve zlepšení podmínek pro kvalitní nákladní i osobní vodní dopravu na území ČR, s úsilím o potřebné zprovoznění vodních cest a modernizaci užitých plavidel.

Neméně důležitým cílem koncepce je nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy, s výrazným posílením vodní dopravy, tak jak je to vyžadováno materiály Evropské komise, např. Bílou knihou (03/2011). Tato vyžaduje snížení emisí z dopravy, přičemž k roku 2050 předpokládá polovinu dopravních výkonů (na delší vzdálenosti) přesunout zejména na vodní a železniční dopravu.

Hodnocená koncepce za účelem splnění výše uvedených cílů zahrnuje celkem 9 strategických cílů (kapitol), každý obvykle s několika specifickými cíli a s konkretizováním opatření k dosažení těchto specifických cílů.

Přehled těchto strategických a specifických cílů je tento:

Strategický cíl 1, Využití potenciálu vnitrozemské vodní dopravy pomocí organizačně – provozních opatření

Specifické cíle:

1.1 Využití potenciálu v nákladní dopravě

1.2 Využití potenciálu vodní dopravy při zásobování center velkých měst (citylogistika)

- 1.3 Využití možného potenciálu v pravidelné osobní dopravě
- 1.4 Rekreační plavba a její význam pro ekonomiku regionů

Strategický cíl 2, Zajištění potřebného počtu plavidel

Specifické cíle:

- 2.1 Technická způsobilost
- 2.2 Modernizace plavidel

Strategický cíl 3, Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na říční ekosystémy včetně financování

Specifické cíle:

- 3.1 Síť TEN – T, identifikace hlavních projektů, jejich sdružení do funkčních klastrů a vzájemná provázanost projektů (podklad pro aktualizaci dokumentu *Dopravní sektorové strategie*)
- 3.2 Vodní cesty mimo síť TEN - T
- 3.3 Telematika ve vodní dopravě a zvyšování bezpečnosti provozu
- 3.4 Zajištění kvalitní údržby vodních cest a provozování vodních cest

Strategický cíl 4, Zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury včetně financování

Specifické cíle:

- 4.1 Zajištění potřebné sítě přístavů pro nákladní dopravu
- 4.2 Problematika veřejného přístupu k podnikání ve veřejných přístavech
- 4.3 Přístavy a přístaviště pro osobní dopravu
- 4.4 Servisní střediska
- 4.5 Využití přístavu Hamburk

Strategický cíl 5, Snižování vlivu vodní dopravy na životní prostředí

Specifické cíle:

- 5.1 Snižování vlivu provozu na životní prostředí
- 5.2 Snižování vlivu výstavby vodních cest na životní prostředí

Strategický cíl 6, Výzkum, vývoj, inovace ve vodní dopravě

Specifické cíle:

-

Strategický cíl 7, Sociální aspekty, vzdělávání pracovníků ve vodní dopravě

Specifické cíle:

-

Strategický cíl 8, Mimodopravní funkce vodních cest

Specifické cíle:

-

Kapitola 4.9 (Strategický cíl 9), Dlouhodobá vize pro vodní dopravu

Specifické cíle:

-

B.7. Přehled uvažovaných variant řešení

Oznamovaná koncepce je navržena jako invariantní. To však neznámá, že při jejím rozpracování do dalších strategických dokumentů, do ÚPD či do projektových řešení nemůže k variantám (zejména technickým či technologickým) dojít. Tyto budou posuzovány zejména ve fázi projektového řešení, tj. v průběhu procesu podle dílu 2 zákona č. 100/2001 Sb.

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

V případě méně podstatných změn této dopravní infrastruktury (kategorie II) si může předložení variant vyžádat příslušný úřad (§7 odst.8 posledně citovaného zákona).

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

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

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

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

- ❑ Dopravní politika České republiky pro léta 2014-2020 (MD ČR, 2013)
- ❑ Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010)
- ❑ Státní politika životního prostředí 2012 – 2020 (2012)
- ❑ Plán odpadového hospodářství ČR. MŽP 11/2014
- ❑ Státní energetická koncepce ČR (aktualizace 2010)
- ❑ Politika územního rozvoje ČR. MMR Praha

- ❑ Operační program doprava, MD ČR, 07/2014
- ❑ Plán hlavních povodí ČR. MZe a MŽP, schváleno 23.5.2007.
- ❑ Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy. Technické podmínky č. 180. MD, 2006.
- ❑ Národní program snižování emisí ČR. MŽP, 06/2007
- ❑ Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky. MŽP, 2005
- ❑ Další platné koncepční materiály s celostátní působností

Dokumenty **mezinárodní** úrovně:

- ❑ Aarhuská úmluva (Úmluva EHK OSN o přístupu k informacím, účasti veřejnosti při rozhodování a právní ochraně ve věcech životního prostředí)
- ❑ Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha). EU, 03/2011
- ❑ A Handbook on Environmental Assessment of Regional Development Plans and EU Structural Funds Programmes. EU, 08/1998
- ❑ TEN-T. Nařízení EP a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. EU, 12/2013
- ❑ TEN-T. Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky (Zelená kniha). EU, 02/2009
- ❑ Urban sprawl in Europe. EU, 10/2006
- ❑ ESDP- Evropské perspektivy územního rozvoje. EU 05/1999

Co se týče možné kumulace koncepce s jinými záměry, tuto lze teoreticky předpokládat až ve fázi projednávání jednotlivých záměrů. Kumulativní či synergické vlivy mohou nastat např. při splavňování dolního toku Labe (NP České Švýcarsko, CHKO České středohoří) či při úpravách na Baťově kanálu (PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví) aj. Střety s ochranou přírody mohou nastat i v řadě případů při kontaktech vodních cest s evropsky významnými lokalitami (EVL).

Ve fázi hodnocení koncepce kumulace vlivů v takovémto měřítku nepředpokládáme. Konkrétní střety jsou v některých případech řešeny již v současnosti (proces EIA pro záměr „Plavební stupeň Děčín“, kód MZP 102, mezistátní posuzování).

B.9. Předpokládaný termín dokončení

Koncepce vodní dopravy sestává ze dvou částí a to:

- část analytická
- část návrhová

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

Dohotovění koncepce i jejího hodnocení v materiálu SEA a následné předložení vládě ČR ke schválení se předpokládá v termínu cca 12/2015.

B.10. Návrhové období

Hodnocená koncepce bude (po event. aktualizaci Dopravních sektorových strategií) mít následnou vazbu na Politiku územního rozvoje (PÚR) a dále na územně plánovací podklady, resp. dokumentace, zejména v krajském měřítku (ÚAP, ZÚR). Koncepce navazuje na řadu strategických dokumentů, přijatých na komunitární (TEN-T, Bílá kniha) i národní (Národní program snižování emisí, Státní politika životního prostředí) úrovni. Jejím cílem je zlepšení podmínek pro kvalitní nákladní a osobní vodní dopravu v ČR, s úsilím o snižování vlivu tohoto druhu dopravy na životní prostředí.

Koncepce řeší rovněž otázku modernizace plavidel a přístavní infrastruktury a předpokládá výrazný nárůst telematiky ve vodní dopravě, zahrnující harmonizované informační služby, významné pro efektivní a bezpečnou vodní dopravu.

Z uvedených důvodů a rovněž vzhledem k návrhovým obdobím souvisejících materiálů národní i nadnárodní úrovně je předpokládáno návrhové období koncepce cca na období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050.

B.11. Způsob schvalování

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

Jakmile bude vydáno souhlasné stanovisko příslušného úřadu (Ministerstvo životního prostředí) ve smyslu ustanovení § 10g citovaného zákona, je možné přistoupit ke schválení této koncepce. Schválení přísluší vládě ČR, která má v kompetenci rozhodování v obdobných věcech celostátního charakteru. Schválení bude provedeno formou usnesení vlády ČR.

C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. Vymezení dotčeného území

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

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

I když v současnosti nejsou v celkem pěti krajích ČR evidovány žádné splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu, neznamená to, že se jich hodnocená koncepce netýká. Jejich ovlivnění může v budoucnu nastat u nových eventuálně realizovaných vodních cest (průplav D – O – L), či ovlivnění jako důsledek restrukturalizace dopravy v těchto krajích, vliv na sociální aspekty aj.

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

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

Z těchto důvodů, s ohledem na ustanovení §13 zákona č. 17/1992 Sb.- předběžná opatrnost a vzhledem ke zmíněnému rozsahu koncepce je nutno doporučit, aby dotčenými územními samosprávnými celky byly jak celky jednotlivých krajů (NUTS 3) , tak i obvody obcí. Vzhledem k tomuto rozsahu je racionelní, uvažovat jako dotčené samosprávné celky pouze kraje ČR. Jedná se o následujících 14 celků (krajů), seřazených dle rozlohy:

- Středočeský
- Jihočeský
- Plzeňský

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

Podle jednotlivých složkových zákonů mají řadu kompetencí, včetně kompetencí krajů rovněž újezdni úřady ve vojenských újezdech. V současné době existuje na území ČR celkem 5 vojenských újezdů a to (stav 03/2015):

- vojenský újezd Boletice, okres Český Krumlov, Jihočeský kraj, sídlo újezdu: Boletice (základní sídelní jednotka na území vojenského újezdu), 219 km², 276 obyvatel
- vojenský újezd Brdy (bude zrušen k 1.1.2016 – zákon č. 15/2015 Sb.), okres Příbram, Středočeský kraj, sídlo újezdu: Jince (mimo území vojenského újezdu), 260 km², 50 obyvatel
- vojenský újezd Březina, okres Vyškov, Jihomoravský kraj, sídlo újezdu: město Vyškov (mimo území vojenského újezdu), 158 km², 6 obyvatel
- vojenský újezd Hradiště, okres Karlovy Vary, Karlovarský kraj, sídlo újezdu: město Karlovy Vary (mimo území vojenského újezdu), 332 km², 605 obyvatel
- vojenský újezd Libavá, okres Olomouc, Olomoucký kraj, sídlo újezdu: Město Libavá (které však není městem ani obcí, ale katastrálním územím v rámci vojenského újezdu), 327 km², 1174 obyvatel

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

Česká republika je vnitrozemský stát střední Evropy, sousedící na západě s Německem (délka hranice 810 km), na severu s Polskem (762 km), na východě se Slovenskem (252 km) a na jihu s Rakouskem (466 km). Rozkládá se na území tří historických zemí (Čech, Moravy a části Slezska) na ploše 78 867 km². V roce 2012 v Česku žilo přibližně 10,5 milionu obyvatel. Hlavním městem je Praha. Administrativně se ČR dělí na 14 samosprávných krajů. Jejich situování je zřejmé z obrázku 2.

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



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

C.3.1. Charakteristika území

Hodnocená koncepce se týká území, nacházejícího se ve středu Evropy, takže bezprostředně sousedí se čtyřmi státy (Německo, Rakousko, Slovensko a Polsko).

Hodnocená koncepce bere na tuto skutečnost zřetel, když v analytické části shrnuje otázky provozu, údržby a financování vodní dopravy na území celkem sedmi států, včetně států, sousedících s ČR.

Poměry v ČR z hlediska délky splavných vodních cest pro pravidelnou dopravu shrnuje tabulka 2.

Podle uvedené tabulky nejsou v současnosti v celkem pěti krajích ČR evidovány žádné splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu.

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

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

Z celkové plochy Česka leží 52 817 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.

Tabulka 2 – Délka vodních cest pro pravidelnou dopravu, povrchové vody, km

	2005	2009	2010	2011	2012	2013	
Hl.m. Praha	*	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	Hl.m. Praha
Středočeský kraj	*	237,2	237,2	237,2	237,2	237,2	Středočeský kraj
Jihočeský kraj	*	134,0	134,0	134,0	134,0	145,0	Jihočeský kraj
Plzeňský kraj	*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Plzeňský kraj
Karlovarský kraj	*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Karlovarský kraj
Ústecký kraj	*	99,4	99,4	99,4	99,4	99,4	Ústecký kraj
Liberecký kraj	*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Liberecký kraj
Královéhradecký kraj	*	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5	Královéhradecký kraj
Pardubický kraj	*	52,2	52,2	52,2	52,2	52,2	Pardubický kraj
Kraj Vysočina	*	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1	Kraj Vysočina
Jihomoravský kraj	*	45,4	45,4	45,4	45,4	45,4	Jihomoravský kraj
Olomoucký kraj	*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Olomoucký kraj
Zlínský kraj	*	35,1	35,1	35,1	35,1	35,1	Zlínský kraj
Moravskoslezský kraj	*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Moravskoslezský kraj
Celkem ČR	*	675,8	675,8	675,8	675,8	686,8	Total the Czech Republic

Zdroj: MD, Ročenka dopravy 2013

Vodní doprava v Česku je provozována na Labsko – vltavské vodní cestě a osobní vodní doprava na části vodního toku Morava (Baťův kanál). Nejvýznamnějším provozovatelem vodní dopravy je Československá plavba labská.

Vodní doprava má nesporné přednosti v nízké energetické náročnosti, takže může hrát důležitou roli u silných přepravních proudů u substrátů, které nejsou náročné na čas přepravy, eventuálně při přepravě nadrozměrných nákladů. Jde o nákladově efektivní alternativu oproti jiným druhům dopravy. Jejím atributem jsou dále relativně malé dopady na životní prostředí a vysoká bezpečnost provozu.

Silniční dopravní síť v ČR činí 55 653 km, 734 km tvoří dálnice, 422 km rychlostní komunikace a 6 255 km silnice 1. třídy (údaje z roku 2010). Dálniční síť je stále ve výstavbě. Pátevní komunikací bude po svém dokončení dálnice D1 která spojí Prahu a Brno s Ostravou a polskými Katovicemi.

Železniční dopravní síť s délkou 9 568 km představuje jednu z nejhustších železničních sítí v Evropě. Z toho je 3 212 km tratí elektrizováno a 1 906 km je dvou a víceokolejných, žádné nejsou t.č. vysokorychlostní. Největším železničním dopravcem jsou České dráhy.

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

C.3.2. Ovzduší

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

Z hlediska teplotních oblastí lze na území republiky nalézt prakticky třináct teplotních oblastí. Nejteplejší oblasti (T4) jsou vesměs v údolních nivách vodních toků Morava a Labe. Běžnou nejchladnější oblastí v ČR je CH4, vyskytující se spíše v hornatých územích okrajů ČR. Oblast T4 je charakteristická velmi dlouhým létem, velmi teplým, velmi suchým a velmi krátkým přechodným obdobím s teplým jarem a podzimem. Typická je krátká, mírně teplá, suchá až velmi suchá zima s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Rozsah základních klimatologických ukazatelů pro obě krajní oblasti (T4 a CH4) udává následující tabulka 3.

Tabulka 3 - Rozsah klimatických charakteristik ČR

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

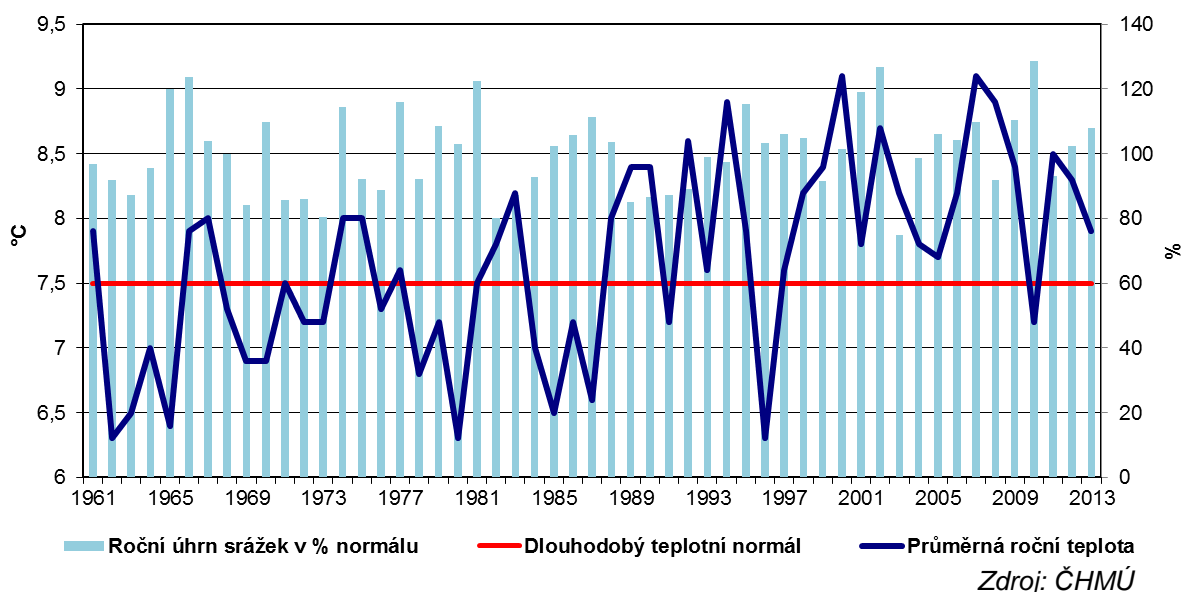
Zdroj: Quitt, 1971

Jak je z tabulky zřejmé, dochází od nejchladnější jednotky CH4 k jednotce T4 k postupnému prodlužování léta a přechodu od vlhkého k teplému a suchému klimatu.

Postupné změny klimatu v posledních desetiletích sebou přináší relativně čtenější výskyt extrémních povětrnostních jevů, jako jsou přívalové deště (následované povodněmi) nebo naopak dlouhá období sucha. Tyto výkyvy v množství srážek a zejména v nárůstu průměrné roční teploty v posledních desetiletích přitom nelze podceňovat (obrázek 3).

K minimalizaci uvedených dopadů klimatických změn může mimo jiné přispět i navýšení hladin povrchových vod, jak to daná koncepce předpokládá v případě Labsko – vltavské vodní cesty (strategický cíl 3). V případě navýšení akumulace povrchových vod mohou tyto sloužit i jako zdroj vody pro požární účely.

Obrázek 3 – Dlouhodobý vývoj teploty a srážek



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

Emise plavidel, která nejsou malými plavidly, mají přípustné limity uvedeny v příloze 1 vyhl. č. 223/1995 Sb. Tyto musí být u plavidel dodrženy a jsou pravidelně kontrolovány.

Pro malá plavidla jsou obdobně tyto hodnoty uvedeny v nař. vl. č. 174/2005 Sb., kontrola jejich emisních limitů však probíhá (směrnice 94/25/ES) pouze při uvedení plavidla na trh či do provozu.

Emise všech znečišťujících látek se v 90. letech 20. století výrazně snížily v důsledku omezení a restrukturalizace výroby, záměny paliv, legislativních a technických opatření. Po roce 2000 však emise hlavních znečišťujících látek zůstávají na stejné úrovni nebo pozvolna narůstají, kvalita ovzduší se téměř u všech sledovaných znečišťujících látek zhoršuje.

Stav ovzduší v ČR monitorují desítky monitorovacích zařízení. Každoročně je hodnoceno plnění imisních limitů, daných zákonem č. 201/2012 Sb. (tabulka 4).

Pro účely předloženého hodnocení (kdy se nejedná o umístění konkrétního zdroje znečištění ovzduší), nelze dost dobře využít pětileté klouzavé průměry pro toto hodnocení (§11 zákona č. 201/2012 Sb.).

Na území ČR je dle údajů ČHMÚ (Věstník MŽP) setrvale nejhorší situace v Moravskoslezském kraji, kde dochází k překračování imisních limitů (LV) nejčastěji pro PM₁₀ (denní limit), benzen a benzo-a-pyren.

Tabulka 4 - Platné limity pro znečišťující látky dle přílohy 1 zákona č. 201/2012 Sb.

Znečišťující látka	Doba průměrování	Hodnota imisního limitu, $\mu\text{g}/\text{m}^3$
SO ₂	1 hodina	350
	24 hodin	125
PM ₁₀	24 hodin	50
	1 rok	40
PM _{2,5}	1 rok	25
Benzen	1 rok	5
NO ₂	1 hodina	200
	1 rok	40
Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit
Arsen	1 rok	6 ng/m ³
Kadmium	1 rok	5 ng/m ³
Benzo-a-pyren	1 rok	1 ng/m ³
O ₃ – troposférický ozon	8 hodin	120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Grafické znázornění překročení imisních limitů pro zdraví lidí (převážně překročení PM₁₀) v České republice za rok 2013 je na obrázku 4.

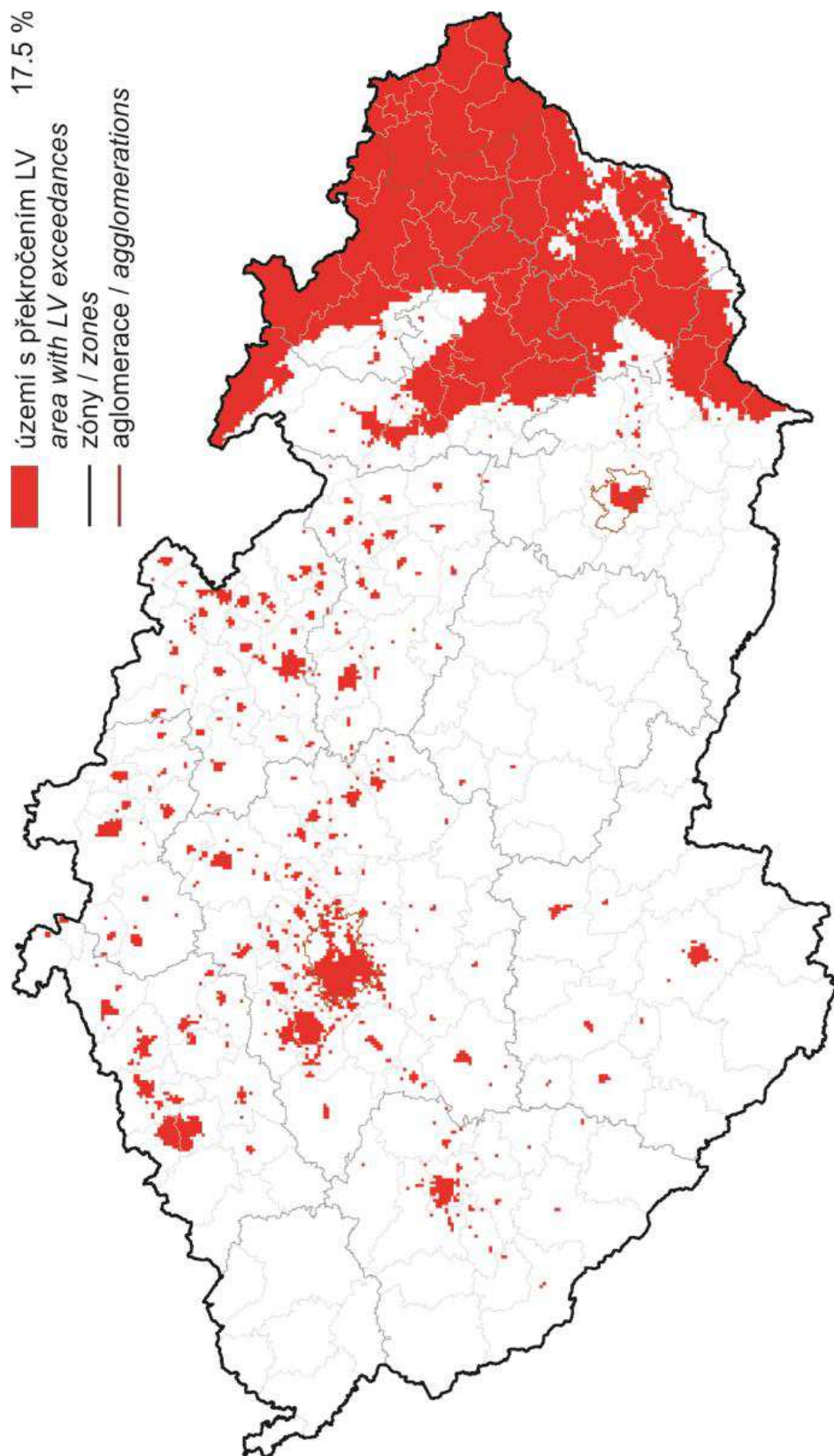
C.3.3. Geomorfologie

Podle geomorfologického členění ČR (DEMEK 1987) se Česká republika nachází na území čtyř geomorfologických provincií. Zdaleka největší rozsah z nich má Česká vysočina, k níž náleží 3/4 území ČR (celé Čechy a západní část Moravy a Slezska až k Brnu a Ostravě). Jihovýchodní a východní část českého území patří k Západním Karpatům. Zbylé dvě provincie zasahují pouze malou část českého území. Na jihovýchodě je to Dolnomoravským úvalem Západopanonská pánev, na severovýchodě Opavskou pahorkatinou Středoevropská nížina.

K největší provincii Česká vysočina náleží následující subprovincie:

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

Obrázek 4- Překročení imisních limitů pro zdraví lidí (bez ozonu), rok 2013



C.3.4.Hydrologické poměry

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

Podle toho rozdělujeme ČR na tři hlavní evropská povodí :

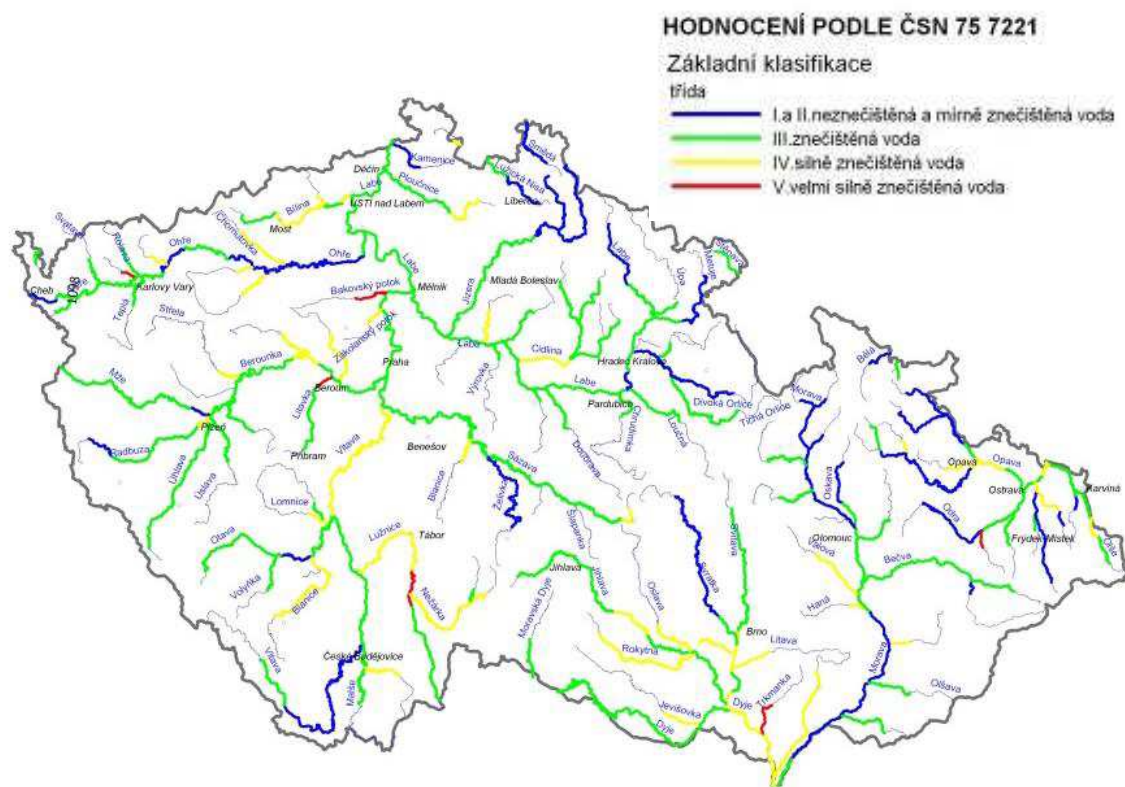
Povodí Labe - zahrnuje skoro celé Čechy s hlavními toky Labe a Vltava a odvádí vody do Severního moře,

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

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

Z hlediska kvality povrchových vod pokračuje trend postupného zlepšování jakosti vody ve vodních tocích v základních sledovaných ukazatelích dle ČSN 75 7221. Kvalitativní stav těchto vod dokumentuje obrázek 5.

Obrázek 5 – Jakost vody v tocích ČR, rok 2012-2013



Zdroj: MŽP

Jak je z obrázku zřejmé, je většina hodnocených úseků vodních toků klasifikována v I. až III. třídě jakosti vod.

Z dlouhodobého hlediska za období let 1993–2013 se ve vodních tocích ČR podařilo nejlépe zredukovat znečištění BSK₅ a P_{celk.} (pokles průměrné koncentrace o 60 %, resp. o 58 %). Koncentrace CHSK_{Cr} a především N-NO₃⁻ za toto období nepoklesly tak výrazně (i přesto pokles o 40 %, resp. o 16 %) a v období let 2000–2013 již víceméně stagnují.

Ve všech hodnocených ukazatelích jakosti vody došlo v dlouhodobém pohledu ke snížení jejich koncentrací ve vodních tocích. Meziročně došlo k poklesu koncentrace chlorofylu „a“ o 44,1 %, kadmia o 26,7 %, celkového fosforu o 12,1 % a BSK₅ o 9,1 %.

Daří se zamezovat překračování norem environmentální kvality, v roce 2013 především u kadmia a BSK₅, dlouhodobě rovněž u N-NO₃⁻ a CHSK_{Cr}.

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

Výrazné zlepšení nastalo ve skupině objektů hlubokých vrtů a pramenů.

C.3.5. Ochrana přírody

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

Celkové počty uvedených území v ČR jsou tyto:

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

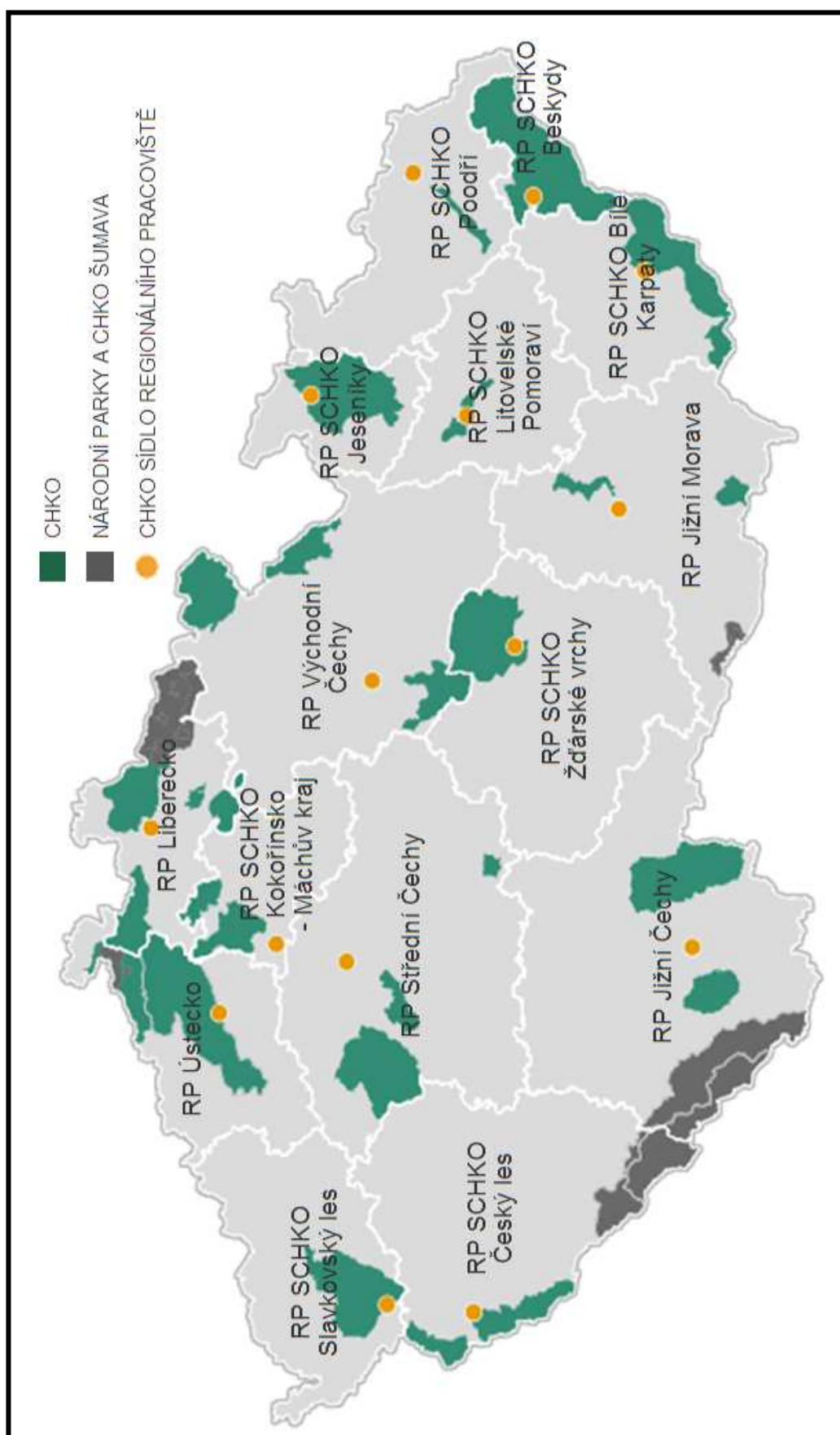
Situování velkoplošných ZCHÚ (NP, CHKO) na území ČR je zřejmé z obrázku 6.

Národní parky

Významnou část území, vylučovaného z možnosti realizace dopravních staveb vodní infrastruktury (nepůjde-li o výjimku) z titulu zákona č. 114/1992 Sb., tvoří území národních parků (§§ 16, 43 zák.č. 114/1992 Sb.). Obdobně I. zóny NP patří mezi území vylučované z možnosti umístování nových staveb.

Na území ČR se v současnosti nachází čtyři národní parky, a to:

Obrázek 6- Národní parky a chráněné krajinné oblasti ČR



- Šumava
- Podyjí
- Krkonošský národní park
- České Švýcarsko

Území národních parků představuje celkem rozlohu 1 185,6 km², což činí cca 1,5% území celé ČR. Ustanovení §16 zákona č. 114/1992 Sb. přitom rozlišuje základní ochranné podmínky, platné pro celé území NP a přísnější regulativy pro I. zónu těchto NP. První zóny těchto národních parků, kde jsou uvedena omezení (nebude-li udělena výjimka) zaujímají obvykle 10-20% celkové rozlohy NP.

Pro detaily zákazů a omezení na území NP odkazujeme na dikci ustanovení §§16, 43 zák.č. 114/1992 Sb.

Chráněné krajinné oblasti

Na území ČR se v současnosti nachází celkem 25 CHKO. Jejich celková rozloha činí 10 416,12 km², což je 13,21% plochy území ČR. Na jejich území dochází v některých případech (v blízkosti urbanizovaných prostorů) k záborům zemědělské a ostatní půdy v důsledku nové zástavby, která je spojena s novými nároky na infrastrukturu (inženýrské sítě, komunikace, skládky odpadů, zásobování vodou aj.).

Tento jev může by mohl nastat i u některých projektů či opatření hodnocené koncepce s tím, že uvedená výstavba dopravní infrastruktury (vodní cesty) by se do jisté míry mohla podílet na ztrátě zemědělské půdy a v nepříznivém případě by mohla vést i k úbytku biotopů pro volně žijící živočichy a planě rostoucí rostliny.

I. (resp. i II.) zóny CHKO přitom patří mezi významnou část území, vylučovaného z možnosti realizace dopravních staveb vodní infrastruktury (nepůjde-li o výjimku) z titulu ustanovení § 26 zákona č. 114/1992 Sb.

Ustanovení §26 zákona č. 114/1992 Sb. přitom rozlišuje základní ochranné podmínky, platné pro celé území CHKO a přísnější regulativy pro I., resp. II. zónu těchto CHKO.

Pro detaily zákazů a omezení na území CHKO odkazujeme na dikci ustanovení §§26, 43 zák.č. 114/1992 Sb.

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

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

ochrany přírody. Mimo uvedené individuální správní akty jsou obecné zákazy a omezení pro VKP dány dikcí ustanovení §4 odst.2 zákona č. 114/1992 Sb.

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

Rozlišují se tři úrovně ÚSES: lokální, regionální a nadregionální. V ČR se nalézají všechny uvedené prvky ÚSES, a tyto je nutno v následných krocích, při realizaci jednotlivých opatření koncepce respektovat.

Dále uvedené možné negativní vlivy by se mohly dotknout i základních cílů ochrany v jednotlivých ZCHÚ. Vlivy na tyto cíle, uvedené zejména v ustanoveních §§15, 25, 28, 33, 35 a 36 zákona č. 114/1992 Sb. jsou pro jednotlivé kategorie ZCHÚ prakticky shodné.

Mezi riziko, které nelze při nešetrné realizaci specifických cílů a opatření koncepce vyloučit, lze zahrnout i snižování **biologické diverzity**, tj. počtu druhů fauny i flóry. V současnosti je věnována pozornost především důvodům, které k tomuto snižování vedou.

Z hlediska hodnocené koncepce může být zmíněné riziko vyvoláno např. nešetrnou aplikací opatření strategického cíle 3 (Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest), případně strategického cíle 4 (Zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury). s navazující výstavbou doprovodných staveb.

Pokud by tyto aktivity byly realizovány v exponovaných územích (EVL, CHKO) či jejich sousedství, může být toto riziko aktuální. Přitom může být ohrožena i řada živočišných druhů, které mají v území svoje biotopy. V případě savců může dojít ze stejných příčin k významnému úbytku počtu jedinců. Např. velikost populace zajíce polního zaznamenala od roku 1970 do roku 2009 pokles o cca 77 %.

Dle zprávy Evropské komise (EK) jsou na 17 % rozlohy ČR dosud zachována stanoviště, která lze klasifikovat jako přírodní. Jejich stav je však převážně nepříznivý (74%), přičemž stav jednotlivých typů stanovišť se liší v závislosti na míře jejich ovlivnění a zranitelnosti. Ohroženy jsou zejména populace bezobratlých (např. modrásek bahenní) a ptáků (např. chřástal polní - SO, strnad zahradní - KO, skřivan polní, koroptev polní - O, drop velký – KO, čejka chocholatá), jejichž počty se významně snižují, či z naší krajiny vymizely (drop velký).

V případě lesních porostů je biodiverzita nepříznivě ovlivněna pozměněnou druhovou skladbou porostů. Nepříznivé vlivy na udržení biodiverzity mají i klimatické změny, např. zvýšená úroveň atmosférické depozice dusíku a zdravotní stav lesů, který v ČR stále není

uspokojivý. V případě nedostatku srážek je negativní dopad viditelný v rámci měsíců (sazenice) a let (dospělé porosty). Vhodnou kompenzací je podpora odolných dřevin vzhledem k přirozené dřevinné skladbě dle stanoviště.

Dobrý zdravotní stav lesa je významný nejen z hlediska trvalého zdroje dřeva a ostatních hmotných statků, ale zejména jako zdroj mimoprodukčních funkcí (zejména ochrana půd před erozí, podpora vodního režimu, ochrana přírody, kvalita ovzduší, regulace záplav a sucha, zdravotně-hygienická funkce, rekreační a duchovní funkce).

Fragmentace populací v důsledku výstavby doprovodných objektů, přístavů a přístavišť (strategický cíl 4) by mohla teoreticky představovat další příčinu zmíněného poklesu biodiverzity, i když daleko méně významnou než u silničních staveb. Ohrožení fragmentací krajiny je třeba chápat jako rozdělení přírodních lokalit s výskytem specifických druhů rostlin a živočichů na menší a více izolované jednotky. Izolace jako následek fragmentace ohrožuje přežití citlivějších druhů.

Samotný provoz, zejména na silniční infrastruktuře, který způsobuje usmrcování a rušení živočichů, znečištění okolí, může popsáný efekt fragmentace dále zvýraznit. U vodní dopravy je tento efekt obvykle nevýznamný.

Ohrožení biodiverzity fragmentací území je zásadní m.j. ve spojení s možným zhoršením **migrační propustnosti**. Toto ohrožení je o to významnější, že v současné době cca 1/3 území ČR spadá do kategorie A, hodnocené podle zpracovaných polygonů UAT (Unfragmented Areas by Traffic) jako výborný stav, jak je tato situace zřejmá z obrázku 7.

V případě vodní dopravy však omezení migrační propustnosti považujeme za málo pravděpodobné.

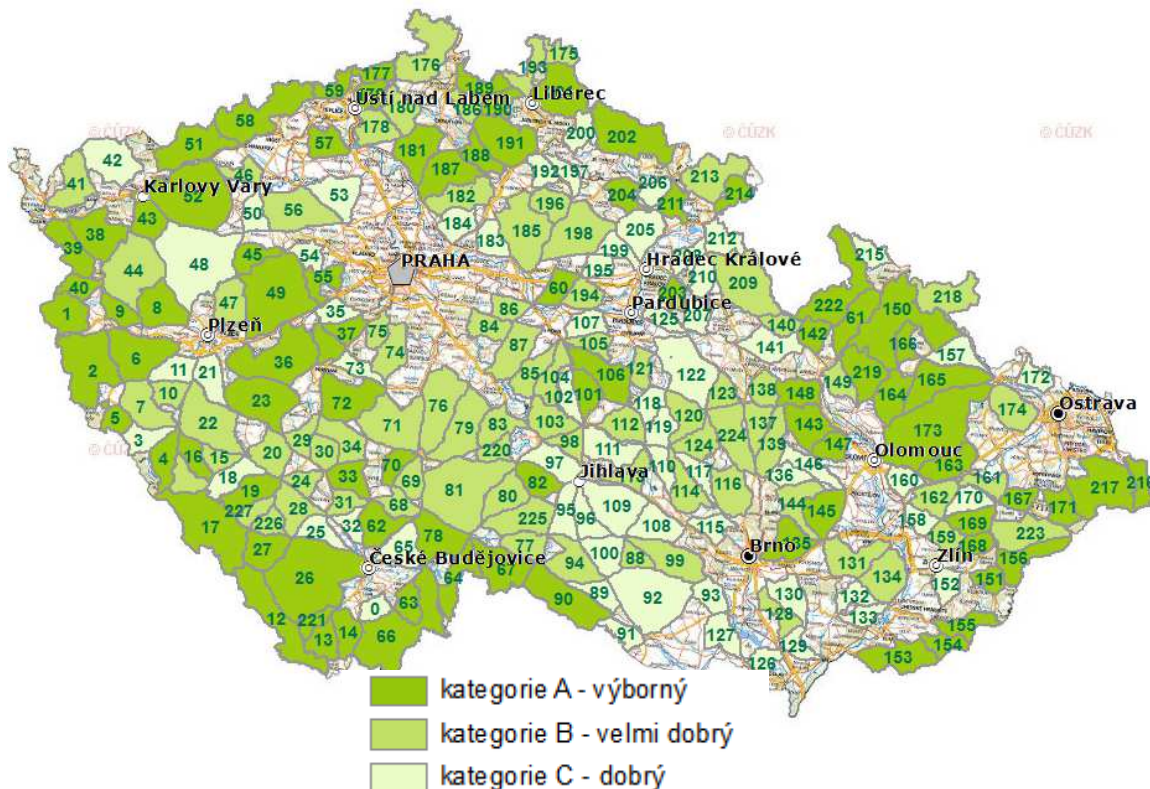
C.3.6. Ostatní charakteristiky

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

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

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

Obrázek 7 – Polygony UAT, aktuální stav



Zdroj: geoportal.gov.cz

Účinkům hluku, přesahujícím hygienické limity je v největších městech (Praha, Brno, Ostrava) vystaveno přibližně 10 % obyvatel. V některých obcích v blízkosti frekventovaných komunikací je nadměrnému hluku z dopravy vystavena více jak čtvrtina všech obyvatel a hluk tak může negativně ovlivňovat ekonomickou i sociální situaci těchto obcí a brzdit jejich další rozvoj. Zasažení obyvatel hlukem z železniční dopravy je v ČR oproti silniční zanedbatelné, významnější je pouze lokálně. Letecká doprava zatěžuje pouze obyvatelstvo žijící v okolí letišť. Vodní doprava je opět z tohoto hlediska nejpříznivější.

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

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

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

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

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

Odnětí půdy pro stavby dopravní infrastruktury je základní problematikou u silničních staveb. V případě projektů vodní dopravy bude tento vliv nízký a projeví se spíše u přístavů, přístavišť a souvisejících staveb (strategický cíl 3 a 4).

Znečištění půdy z dopravy je způsobeno zejména atmosférickými depozicemi perzistentních organických pollutantů (POPs, PAH). Tyto jsou vyvolány převážně silniční dopravou, nákladní vodní doprava je z tohoto hlediska opět jedna z nejvýhodnějších.

C.4. Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území

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

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

Přes tyto přednosti výkony nákladní dopravy v ČR stagnují nebo klesají a ve srovnání se zahraničím jsou řádově nižší (tabulka 5).

Tabulka 5 – Přeprava po vnitrozemských vodních cestách, mil.tkm na území států

	2005	2007	2008	2009	2010	2011	
Belgie	8 566	9 006	8 746	7 087	9 070	9 251	Belgium
Česká republika	64	36	28	33	43	42	Czech Republic
Francie	8 905	9 208	8 910	8 711	9 474	9 035	France
Luxembursko	342	345	367	279	359	305	Luxembourg
Maďarsko	2 110	2 212	2 250	1 831	2 393	1 840	Hungary
Německo	64 096	64 711	64 056	55 652	62 278	55 027	Germany
Nizozemí	42 225	45 995	45 296	35 656	45 708	46 446	Netherlands
Polsko	327	277	277	202	130	161	Poland
Rakousko	1 753	2 597	2 359	2 003	2 375	2 123	Austria
Slovenská republika	88	1 004	1 101	899	1 189	931	Slovak Republic

Zdroj: MD, Ročenka dopravy 2013

Již v minulosti byla Smlouvou o přistoupení ČR k EU vodní cesta Labe od Pardubic po státní hranici s SRN a Vltava od Třebenic po soutok s Labem zařazena mezi síť TEN-T. V současnosti je tato skutečnost obsahem nařízení EP a Rady č. 1315/2013 (příloha 1).

Dle dohody AGN (Evropská dohoda o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu) je labská vodní cesta vnitrozemská vodní cesta mezinárodního významu (vodní cesta E - hlavní vodní magistrála).

S obdobným cílem vyhlásila EK již v roce 2006 první program NAIADES (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe), aktualizovaný v současnosti jako NAIADES II. Tento byl vydán Evropskou komisí formou sdělení pro období 2014 – 2020. Měl by vést k maximálnímu využití tržního potenciálu vnitrozemské plavby a zatraktivnění jejího využívání a rozšíření vnitrozemských vodních cest pro nový růst trhů a vytvoření multimodálních služeb.

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

V ČR jsou dále některé vodní cesty regionálního významu, kde je zřejmý značný potenciál zvýšení ekonomické výkonnosti cestovního ruchu (Morava - Baťův kanál).

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

Nevyřešenou problematiku zde představuje výstavba plavebního stupně Děčín. Možné vlivy realizace tohoto plavebního stupně na životní prostředí jsou t.č. řešeny probíhajícím procesem posuzování vlivů dle zákona č. 100/2001 Sb. a to v mezistátním měřítku (záměr „Plavební stupeň Děčín“, kód MZP 102). Koncepce vodní dopravy ani její hodnocení nemůže do tohoto procesu vstupovat.

Problematickou v ČR zůstává zejména **silniční doprava**. Pro tu je k dispozici cca 128 tisíc km silnic. Dálnice a některé silnice I. třídy přenášejí největší podíl dopravního výkonu a spojují nejdůležitější centra.

Silniční doprava je z hledisek vlivu na životní prostředí (hluk, emise) hodnocena jako nejhorší. Nejrizikovější z pohledu lidského zdraví je expozice suspendovanými částicemi velikostní frakce PM_{2,5} a nadměrný hluk. Jemné prachové částice jsou příčinou respiračních nemocí a vzhledem k vysokému obsahu karcinogenních látek, také zdrojem dalších závažných onemocnění.

Nákladní silniční doprava produkuje měrné emise, které při nedostatku dálnic a rychlostních komunikací, tj. při pomalých rychlostech často vzrůstají. Vliv této dopravy po

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

Tabulka 6 – Měrné emise dieselových motorů při různých rychlostech

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

Zdroj: MŽP, MEFA

Všechny zmíněné problémy se obzvláště silně projevují na silniční síti v zastavěném území velkých měst.

V případě **železniční dopravy** lze konstatovat (zvláště u elektrické trakce) výrazně nižší emise do ovzduší, než je tomu u silniční dopravy. Cca 31% tratí je t.č. elektrizovaných a to některé s napětím 3 kV DC, zbytek 25 kV AC.

Hustota železniční sítě je 0,122 km železničních tratí na 1 km². Téměř celá síť veřejných železnic je státní, ve správě Správy železniční dopravní cesty, s.o. (dále jen „SŽDC“).

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

Po stránce emisí vychází nákladní elektrická trakce v řadě parametrů nejlépe ze všech druhů doprav. Na druhé straně je hluk ze zdrojů železniční dopravy (zvláště u motorové trakce) dokonce vyšší než u dopravy silniční.

Letecká doprava by se dle existujících koncepcí (Bílá kniha) měla zaměřit zejména na dálkovou transkontinentální dopravu s přepravními vzdálenostmi nad 1000 km. Vyplývá z toho m.j. požadavek přímo napojit hlavní letiště na dálkovou železniční dopravu.

Řada regionálních letišť má v současnosti volné kapacity, které by mohly být využity ke snížení přetížení a přeplnění na hlavních letištích.

Další rozvoj letecké dopravy je do značné míry podmíněn kvalitním propojením vybraných letišť se silniční a železniční infrastrukturou, jakož i se sítí hlavních letišť a s logistickými centry, což může přispět ke zvýšení efektivity přepravy zboží, jakož i snižování zátěže na životní prostředí.

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

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

Souhrnně lze konstatovat, že největší stávající problémy životního prostředí ČR do značné míry tvoří dlouhodobé změny klimatu, nepříznivý stav ovzduší, zhoršené vodní poměry v území, nepříznivé vlivy na biodiverzitu apod. Navržená koncepce, jakožto ekologicky výhodný způsob dopravy, by mohla některé z těchto negativních vlivů zmírnit.

Z uvedené problematiky došlo např. u **imisiního stavu** ovzduší v ČR k poklesu celkových emisí skleníkových plynů. V roce 2012 tyto poklesly o 2,8 % a byly nejnižší od roku 1990. Výrazně klesají emise ze spalování paliv ve zpracovatelském průmyslu a stavebnictví, od roku 2007 dochází k poklesu emisí z dopravy.

Celkově se však přes pokračující pokles emisí od roku 2000 kvalita ovzduší na území ČR nezlepšuje. Mezi nejvíce znečištěné kraje stále patří kraj Moravskoslezský. Opakovaně dochází k překračování imisiního limitu pro suspendované částice, benzo(a)pyren a přízemní ozon. V dopravně zatížených lokalitách byl také v roce 2013 překročen imisiní limit pro NO₂. V roce 2013 byl rovněž překročen imisiní limit pro arsen a kadmium. Oproti roku 2012 došlo v roce 2013 k navýšení počtu vyhlášených smogových situací z důvodu vysokých koncentrací PM₁₀ a přízemního ozonu.

Doprava se na celkovém množství emisí podílela z 12,6 %, tj. 47,0 kt.rok⁻¹ v potenciálu tvorby částic, přičemž zatímco emise prekurzorů sekundárních částic vznikají ze spalovacích procesů, emise PM₁₀ vznikají zejména resuspenzí – prachem zviřeným automobilovou dopravou a otěry pneumatik. Významným zdrojem emisí PM₁₀ je vytápění domácností (9,4 %, tj. 30,8 kt.rok⁻¹).

Největším zdrojem emisí NO_x, VOC a tuhých částic je nákladní silniční doprava s podíly na celkových emisích z dopravy okolo 40 %. Podíly ostatních druhů dopravy na emisích jsou již výrazně menší, letecká doprava byla v roce 2013 zdrojem 8,3 % emisí NO_x, ze železniční dopravy pocházelo 9,8 % emisí tuhých částic.

Produkce emisí PAH se potýká s neustálým nárůstem zejména díky zvyšující se celkové spotřebě pohonných hmot v individuální automobilové dopravě.

Struktura produkce emisí dle jednotlivých druhů dopravy ukazuje, že v případě emisí CO₂, N₂O a CO je jejich hlavním zdrojem individuální automobilová doprava (IAD) s nadpolovičním podílem na celkových emisích z dopravy v roce 2013.

V případě skleníkového plynu CO₂ je vývoj těchto emisí pro jednotlivé druhy dopravy zřejmý z tabulky 7. Z tabulky je zřejmý nepatrný podíl vodní dopravy na celkových emisích CO₂. Dále tabulka konkretizuje skutečnost pozvolného nárůstu CO₂ (a obdobně N₂O) z dopravy. Důvodem je trvalý růst spotřeby pohonných hmot, bez ohledu na to, že jsou na trh dodávána nová vozidla s nižší spotřebou paliv.

Tabulka 7 – Podíl jednotlivých druhů dopravy na emisích CO₂ (tisíce t)

	2004	2006	2008	2009	2010	2013
Individuální automobilová doprava	9 384	10 028	10 747	10 651	10 082	9 750
Silniční veřejná doprava vč. MHD	1 689	1 924	1 949	1 883	1794	1 779
Silniční nákladní doprava	4 545	5 245	5 364	5 180	4 933	4 885
Železniční doprava-motorová trakce	286	301	329	298	289	267
Vodní doprava	19	19	13	16	13	16
Letecká doprava	993	1 054	1 170	1 070	1 003	893
Celkem	16 916	18 573	19 572	19 098	18 113	17 590

Zdroj: CDV

Nejlépe se daří stabilizovat a snižovat emise oxidu uhelnatého (CO), metanu (CH₄) i nemetanových uhlovodíků, neboť nová vozidla musí splňovat stále přísnější limity EURO (v současné době již EURO IV).

Požadavkem snížení emisí primárních částic PM₁₀ (emitovaných přímo ze zdroje) a prekurzorů sekundárních částic (SO₂, NO_x, NH₃) se zabývá Národní program snižování emisí ČR. Směrnici Evropského parlamentu a Rady č. 2001/81/ES o národních emisních stropích pro některé látky znečišťující ovzduší (NECD) byly pro rok 2010 stanoveny národní emisní stropy, které vycházejí z příslušných protokolů Úmluvy o dálkovém znečišťování ovzduší přesahujícím hranice států (CLRTAP).

V roce 2012 byl revidován Protokol o omezování acidifikace, eutrofizace a tvorby přízemního ozonu k CLRTAP (tzv. Göteborgský protokol), který stanovuje nové emisní stropy pro rok 2020. Mezinárodní závazky ČR jsou implementovány do Státní politiky životního prostředí 2012–2020.

Investice do rozšíření vodní dopravy (zejména strategický cíl 3 a 4) mohou výrazně napomoci snížení produkovaných emisí (zejména prašnosti) a podpořit tak naplnění Dopravní politiky ČR (2013) i nové evropské dopravní politiky pro období 2012 – 2020 (Bílá kniha).

Zhoršené **vodní poměry** v území jsou poplatné zejména sníženému „malému koloběhu“ vody. Příčinou je výrazné snížení vsaku srážkových vod (zastavěná území, zpevněné plochy), snížení otevřených vodních ploch (rušení rybníků) a urychlený odtok vody z krajiny (meliorace, regulace).

Důsledkem je na jedné straně výskyt sucha v některých regionech (zejména Jižní Morava, Rakovnicko) a na druhé straně intenzivní přívalové srážky s častými následnými povodněmi. Dopady těchto jevů se projevují v produkci zemědělské výroby, ale i v průtocích ve vodních tocích a v kvalitě povrchových vod.

Kvalita povrchových a podzemních vod je ohrožována závadnými látkami, vč. prioritních látek a chemických látek z dopravy (PAH, chloridy, těžké kovy) což může přesun dopravy na nákladní vodní dopravu do jisté míry redukovat, zvláště při zlepšování technických parametrů plavidel (strategický cíl 2 a 6).

Biodiverzita zvláště v ZCHÚ a jejich sousedství je výrazně narušována realizací a provozem výrobních objektů, nevhodným zemědělským hospodařením a dalšími faktory. Jednat se může např. o nevhodné celoplošné a časově unifikované seče luk a trvalých travních porostů, či nadměrné užívání hnojiv, zvláště ve zranitelných oblastech (nař. vl. č. 262/2012 Sb.). Další příčinou vymírání zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin může být snižování počtu a rozsahu krajinných prvků v území (VKP, ÚSES), nadměrné užívání chemických přípravků či fragmentace krajiny, zejména liniovými stavbami.

Ohrožení biodiverzity opatřeními hodnocené koncepce je minimální. Dojít by k tomuto mohlo např. nešetrnou aplikací opatření strategického cíle 3 (Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest), případně strategického cíle 4 (Zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury). s navazující výstavbou doprovodných staveb a to zvláště v exponovaných územích (ZCHÚ, NATURA 2000).

Strategický cíl 5 hodnocené koncepce však předpokládá snižování vlivu vodní dopravy na životní prostředí. K tomu by měla sloužit i dvě zde navržená opatření a to „Provádět kontroly ověřování plnění emisních limitů u malých plavidel po uplynutí teoretické doby životnosti“ a „Rozvojové projekty infrastruktury vodních cest projektovat a realizovat v úzké spolupráci odborníků z oblasti vnitrozemské plavby i ochrany přírody a krajiny“.

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

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

Některé zásadní záměry na úseku vodní dopravy přitom hodnocená koncepce detailně neřeší, resp. nemůže do nich vstupovat. Jedná se zejména o realizaci plavebního stupně Děčín, kde t.č. probíhá proces EIA (MZP 102), vč. mezinárodního posuzování a dále o možnost realizace průplavu D – O – L. Tento záměr totiž přesahuje hranice ČR a má stanoven samostatný režim, v jehož rámci se podle platného usnesení vlády České republiky č. 155 ze 14. března 2012 připravuje (v souladu s aktualizací PÚR) zpracování Studie proveditelnosti, po níž budou následovat samostatné dokumentace a posouzení SEA.

U jednotlivých záměrů, vycházejících z hodnocené koncepce bude v dalších krocích, zejména při posuzování konkrétního záměru („projektová EIA“) třeba navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí ve smyslu ustanovení §5 odst.4 zákona č.100/2001 Sb.

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

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

Zásadní negativní vlivy dopravy obecně na životní prostředí jsou číslovány a uvedeny dále. Vodní doprava však některé z těchto vlivů vykazuje ve snížené míře (3, 6, 8, 9, 10, 12, 13), případně je nevykazuje prakticky vůbec (4, 5, 7).

Jedná se o tyto vlivy:

- 1/ Znečišťování ovzduší, vody i půdy při spalování pohonných hmot
- 2/ Znečišťování ovzduší, vody i půdy bez vazby na klasické spalovací motory
- 3/ Produkce odpadů (vraky aut, staré pneumatiky, baterie..)
- 4/ Destrukce fyzických statků v důsledku vibrací či exhalací
- 5/ Zvýšení prašnosti u silniční dopravy
- 6/ Zvýšení hlukové zátěže
- 7/ Negativní působení posypových látek (chloridy) na vegetaci, půdu a vody
- 8/ Narušování migračních koridorů zvěře (savci)

9/ Fragmentace krajiny s negativním vlivem na biodiverzitu

10/ Další vlivy (ZPF, PUPFL, vibrace aj.)

Obdobně lze vlivy dopravy na veřejné zdraví rozdělit jako

11/ Exhalace a produkce kapalných i pevných toxických látek

12/ Faktory biologické - zvyšování únavy a nedostatek klidu k regeneraci, hluk

13/ Nehodovost

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

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

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

Výstavba infrastruktury vodní dopravy s úpravou koryt toků a výstavbou vzdouvacích objektů s plavebními komorami představují výrazný zásah do VKP, eventuálně i do biotopů zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin a podle situování i odnětí ZPF či PUPFL.

Zásadní je z tohoto hlediska rovněž technická způsobilost plavidel. Nevýhodou jsou i vysoké investiční náklady pro modernizaci těchto plavidel.

Riziková je i otázka tankování pohonných hmot (nafta), kdy může dojít k úniku ropných látek do vody (tankovací stanice Děčín – Loubí, servisní tankovací loď). Závady mohou vznikat i při odběru odpadních vod z plavidel, kdy servisních stabilních či mobilních zařízení je nedostatek a jsou špatně vybavena. Obdobná situace je s odběrem odpadů (vč. nebezpečných) z plavidel a s vlastním servisem plavidel. K rizikům havárií může dojít i při opravách v zavedených opravárenských loděnicích (Děčín, Chvaletice, přístav Mělník).

Přes uvedené nedostatky a rizika lze ale konstatovat, že v porovnání s dalšími druhy doprav jsou jejich vlivy na životní prostředí zhusta výrazně horší.

Silniční doprava produkuje hlukové zatížení a významně ovlivňuje kvalitu ovzduší a lidské zdraví, především emisemi suspendovaných částic velikostní frakce PM_{2,5}, které jsou produkovány spalovacími motory (zejména dieslovými), z otěrů brzd a pneumatik a vířením stávajícího znečištění z povrchu komunikací.

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

Železniční doprava produkuje výrazně nižší emise, než je tomu u silniční dopravy. Potřeba protihlukových či antivibračních opatření může nastat v případech, kdy trať je vedena zastavěným územím obcí, s větší frekvencí pohybů na trati.

Negativním trendem tohoto druhu dopravy je vzrůstající počet nehod na úrovnových přejezdech.

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

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

D.1.Voda

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

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

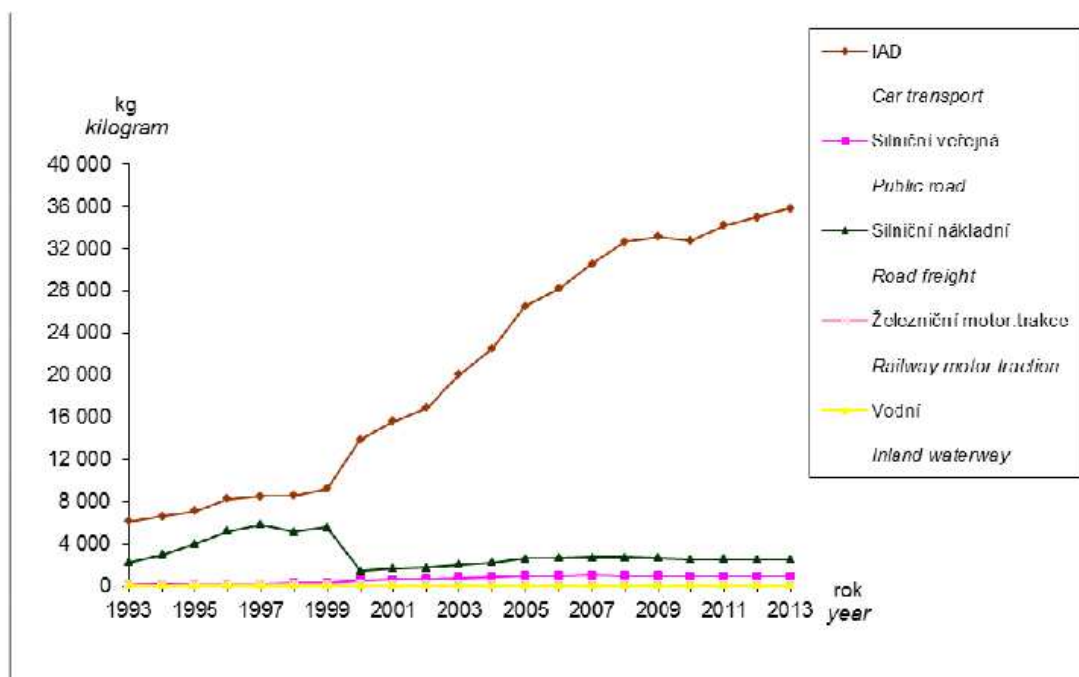
Rozhodujícím typem znečištění z vodní dopravy, které by mohlo ohrožovat kvalitu vod, jsou emise z dieslových motorů, produkující znečištění PAH (polyaromatické uhlovodíky) karcinogenního typu. Riziko zde spočívá zejména ve skutečnosti, že vznikající PAH ze spalovacích motorů mají možnost přecházet ve značném procentu do vodního prostředí. Přitom nelze vyloučit ani kumulativní efekt s možnými ropnými haváriemi (tankování PHM, opravy v loděnicích).

Na druhé straně je ale ze statistického hodnocení zřejmé, že vzhledem k zanedbatelným absolutním množstvím PAH z tohoto druhu dopravy jde spíše o spekulativní možnost. Nejvyšší absolutní produkce PAH byla jednoznačně konstatována u individuální silniční dopravy (27,3 t/2008), jak je zřejmé z porovnání emisí na obrázku 8.

Co se týče rizika ovlivnění kvality vody anorganickými solemi (chloridy), toto je u vodní dopravy irrelevantní. Pochází téměř výlučně ze solení silnic a může představovat riziko nedodržení normy environmentální kvality (příloha 3 nař.vl. č. 61/2003 Sb.), zvláště v okolí mostů přes vodní toky.

Další nepříznivé vlivy koncepce by bylo možné očekávat na úseku ochrany vod před ropnými látkami a odpadními vodami. Důvodem znečištění těmito látkami může být:

Obrázek 8 – Emise PAH v České republice, podle druhů dopravy



Zdroj: CDV

*útkapy ropných látek ze spalovacích motorů

*tankování PHM do plavidel

*údržba a opravy plavidel na hladině

*údržba a opravy podponorů

*odběr / přečerpávání odpadních vod z plavidel

*další vlivy (havárie, neodborná manipulace se závadnými látkami a pod.)

Z uvedených závislostí a skutečností lze u vlivů vodní dopravy na kvalitu podzemních a povrchových vod předpokládat spíše stagnaci, se zachováním současného stavu. Podporu vodní dopravy ve smyslu zmíněných koncepčních dokumentů (Dopravní politika, Bílá kniha) však lze i přes uvedená rizika a nedostatky hodnotit pozitivně.

D.2.Půda

Zásadní vliv na půdu mají zejména stavby silniční, případně železniční infrastruktury. U vodní dopravy jsou tyto požadavky sníženy a týkají se převážně (mimo event. rozšiřování koryt toků, výstavby nových kanálů a plavebních komor) výstavby či rozšiřování nákladních přístavů a osobních přístavů či přístavišť.

Tato opatření jsou součástí strategického cíle 3 a 4 a jejich opatření.

Síť nákladních přístavů v ČR je představována celkem devíti veřejnými přístavy,

vykazujícími řadu nedostatků (nedostatečná překladištní technologie, nedostatečná skladová kapacita, nedostatek otevřených skladovacích prostor apod.), které je třeba řešit. Předpokládá se výstavba veřejného přístavu Pardubice, přístavu Lázně Toušeň a nových obchodních přístavů na Labi (Nymburk apod.).

Síť osobních přístavů v ČR je představována celkem pěti veřejnými přístavy, sloužícími osobní a rekreační plavbě. V případě přístavišť chybí jejich systematická veřejná síť, bez návaznosti na cyklistickou dopravu a turistické trasy (Baťův kanál). I zde se předpokládá široká výstavba a modernizace. U střední Vltavy (Třebenice – Č. Budějovice) by mělo dojít k modernizaci přístavu Hluboká nad Vlt. a k modernizaci dalších sedmi přístavišť. V případě Baťova kanálu by mělo dojít k rozšíření přístavišť a vytvoření sedmi rekreačních přístavů.

Z toho vyplývajícími předpoklady výstavby mohou být ohroženy často nejkvalitnější půdy v území, vzhledem k tomu, že pozemky pro výstavbu se nacházejí vesměs v údolních nivách vodních toků. Přitom může dojít případně i k nežádoucí fragmentaci území.

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

- Do I. třídy ochrany jsou řazeny bonitně nejceněnější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.
- Do II. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.
- Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro event. výstavbu.
- Do IV. třídy ochrany jsou zahrnuty půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.
- Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty pozemky, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, šterkovitých až kamenitých a erozně nejvýše ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější

nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

Vliv vodní dopravy na znečištění půdy je vzhledem k charakteru této dopravy marginální až nulový.

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

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

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

Obdobně jako v případě ZPF se může výše naznačená výstavba a modernizace přístavů a přístavišť dotknout i lesních pozemků, PUPFL. Závažný vliv na lesy by mohlo představovat jednak odnímání pozemků PUPFL a dále možná fragmentace dosud celistvých území (UAT). Tento jev se dále podílí na snížení retenčních schopností krajiny, na ztrátě často nejkvalitnější zemědělské půdy a obvykle vede i k úbytku biotopů pro volně žijící živočichy a planě rostoucí rostliny.

U vodní dopravy a s ní souvisejících staveb však budou tyto vlivy ojedinělé, z celkového pohledu málo významné.

Pro dopravu jako celek lze u jejího vlivu na PUPFL předpokládat spíše stagnaci, s výraznějšími vlivy u staveb nových liniových objektů silniční dopravní infrastruktury. Vliv na zdravotní stav lesa předpokládáme setrvalý nebo mírně pozitivní, pokud dojde k požadovanému odklonu směrem k vodní, event. železniční dopravě.

D.3.Ochrana přírody

Území České republiky zahrnuje řadu velkoplošných i maloplošných ZCHÚ a území systému NATURA 2000. Z velkoplošných ZCHÚ se jedná o 4 národní parky a 25 chráněných krajinných oblastí. U soustavy NATURA 2000 je t.č. vyhlášeno 1084 EVL, zařazených do evropského seznamu) a 41 PO.

Výstavba infrastruktury vodní dopravy a doprovodných staveb (přístavy, překladiště, přístaviště) může mít negativní důsledky na ochranu přírody zejména v případech jejího

necitlivého umísťování. Vždy se bude jednat o zásah do VKP (koryta toků, údolní niva), kdy nelze *a priori* vyloučit ani s tím související možnou fragmentaci až izolaci přírodních lokalit. Izolace jako následek fragmentace ohrožuje přežití citlivějších druhů.

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

Při uvedené výstavbě, případně úpravách koryt či výstavbě nových kanálů a plavebních komor (Přelouč II) by mohlo dojít i k nevhodným zásahům do krajinného rázu, zejména v důsledku rozsáhlejších terénních úprav (skladovací a manipulační plochy) a stožárových staveb. Takovéto zásahy jsou nežádoucí zvláště na území vyhlášených přírodních parků.

Zvýšený **provoz** vodní dopravy, vedoucí přes cenné přírodní lokality by mohl způsobovat usmrcování a rušení vodních živočichů, znečištění vody a břehů a může tak současně zvyšovat popsany efekt fragmentace.

Dalším, i když v případě vodní dopravy nevýznamným důsledkem provozu (hluk, emise) může být snižování biologické diverzity, tj. počtu druhů fauny i flory. V současnosti je věnována pozornost především důvodům, které k tomuto snižování vedou. Biodiverzita není ohrožována jen snížením velikostí ploch ekosystémů nebo vybíjením ohrožených druhů živočichů ale také fragmentací lokalit.

Při nevhodném situování staveb vodní dopravy a související infrastruktury může dojít k rozčlenění přírodních lokalit na menší, izolované segmenty a vytváření bariér mezi segmenty. Segmenty jsou často menší, než potřebují citlivější druhy k přežití. Je jasné, že lidé začali fragmentovat přírodu již před mnoha staletími. Obzvláště silniční dopravní síť je z tohoto pohledu riziková a při své stávající hustotě představuje pro faunu značné riziko.

Z uvedených závislostí a skutečností lze u vlivů vodní dopravy na ochranu přírody a krajiny předpokládat spíše setrvalý stav, s významným zhoršením v lokalitách realizace zásahů do koryt vodních toků a výstavby doprovodných staveb.

Na druhé straně je však neoddiskutovatelné, že při respektování hodnocené koncepce a dalších materiálů (Bílá kniha) je preference vodní dopravy (např. před dopravou silniční) pozitivním krokem i ve smyslu ochrany přírody a krajiny.

D.4.Ovzduší

Produkce emisí z dopravy jako celku po roce 2007 klesá. Tento příznivý trend je důsledkem snižování spotřeby energie v dopravě a postupné obměny vozového parku

osobních i nákladních automobilů za vozidla s modernějšími technologiemi a nižší produkcí emisí.

Vývoj skladby vozového parku a přepravních výkonů se odráží ve vývoji emisí z celkové dopravy. Zatímco na počátku první dekády 21. století emise většiny sledovaných látek stoupaly nebo stagnovaly (mírný pokles zaznamenaly pouze emise VOC a CO), v roce 2005 se trend obrátil a emise začaly klesat. Výraznější pokles byl zaznamenán u znečišťujících látek, které jsou odstranitelné moderními technologiemi, jako jsou třícestný katalyzátor, filtr pevných částic aj.

Emise NO_x poklesly v období 2000–2013 o 55,8 %, emise VOC poklesly o 74,8 %, CO o 73,1 % a emise tuhých částic o 56,6 %. Po roce 2008 klesaly i emise skleníkových plynů z dopravy, v případě CO₂ poklesly emise v období 2008–2013 o 10,1 % (cca 2,0 Mt), avšak ve srovnání s rokem 2000 byly v roce 2013 o 38,7 % vyšší.

Produkce emisí z dopravy má významnou vazbu na ochranu veřejného zdraví zvláště u silniční dopravy neboť tyto jsou emitovány v přízemní vrstvě atmosféry a jejich nejzávažnější účinek se projevuje zejména v hustě osídlených oblastech. K imisní zátěži v sídlech doprava přispívá také z toho důvodu, že v řadě případů dosud nejsou vyřešeny obchvaty pro tranzitní dopravu. I zde může preference vodní (případně železniční) dopravy představovat významný přínos pro čistotu ovzduší.

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

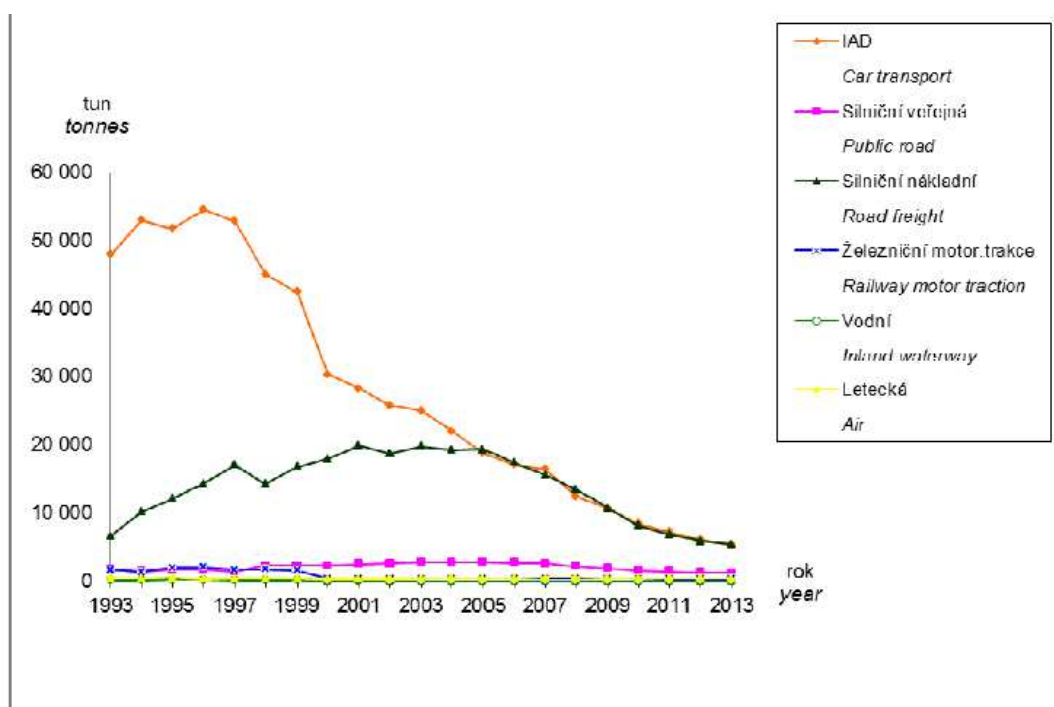
Mimo výše zmíněné karcinogenní PAHs mají obdobně negativní karcinogenní účinek na lidské zdraví i ostatní uhlovodíky, zejména halogenované typu PCDF (polychlorované dibenzofurany) a PCDD (polychlorované dibenzodioxiny). Tyto emise spalovacích motorů mohou být vdechnuty nebo požitý s kontaminovanými potravinami. I stopové koncentrace těchto látek přitom extrémně zvyšují pravděpodobnost onemocnění rakovinou a riziko poškození zdravého vývoje plodu. Celkový vývoj emisí uhlovodíků v dopravě za posledních 20 let udává obrázek 9.

Z obrázku je zřejmé, že vzhledem k zanedbatelným absolutním množstvím uhlovodíků z vodní dopravy jde o vlivy nízké, až zanedbatelné ve srovnání s ostatními druhy dopravy.

Co se týče produkce skleníkových plynů z dopravy, tato byla zmíněna již dříve. Mimo výše uvedenou produkci CO₂ (tabulka 7) je dalším významným skleníkovým plynem oxid dusný. Vývoj jeho produkce z jednotlivých druhů dopravy udává tabulka 8.

Přehledné srovnání emisí (a tím i energetické náročnosti) podává Zeman (2007). V případě nákladní dopravy je toto srovnání založeno na počtu ujetých čistých tunokilometrů (čtkm) na produkovanou 1 t emise. Srovnání obsahuje tabulka 9.

Obrázek 9- Emise C_xH_y v České republice, podle druhů dopravy



Zdroj: CDV

Tabulka 8 – Vývoj produkce emisí N₂O (tuny) z jednotlivých druhů dopravy

	2005	2009	2010	2011	2012	2013
Individuální automobilová doprava	1 815	1 855	1 746	1 732	1 670	1 619
Silniční veřejná osobní doprava včetně autobusů MHD	89	74	67	65	62	60
Silniční nákladní doprava	328	378	370	379	377	381
Železniční doprava - motorová trakce	17	17	17	16	16	15
Vodní doprava	1	1	1	1	1	1
Letecká doprava	142	148	139	137	128	124
Doprava celkem	2 391	2 473	2 338	2 330	2 254	2 200

Zdroj: MD

Z tabulky je zřejmá nejlepší situace u vodní dopravy z hlediska emisí CO₂ a SO₂. Hodnoty v této tabulce 9 byly vzaty z průměrných skutečně dosahovaných přepravních výkonů u jednotlivých druhů dopravy. U elektrické trakce byly zohledněny emise, produkované elektrárnami.

Z hlediska osobní dopravy nehraje vodní doprava zásadní roli. Tu zde přejímá elektrická MHD, která má, zvláště ve městech pozitivní přínos. V případě emisí tuhých látek, SO₂ a PAH se ale před ní dostává letecká doprava, která tyto škodliviny podle Centra dopravního výzkumu, v.v.i. (CDV) neprodukuje prakticky vůbec.

Tabulka 9 – Porovnání emisí v nákladní dopravě

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

Zdroj: Zeman (2007), ČD, CDV

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

D.5.Ostatní

Hodnocená Koncepce vodní dopravy předpokládá v souladu s platnou Dopravní politikou i s materiály EU průběžné snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. Jedním z těchto negativních vlivů je i **hlukové zatížení**. Dlouhodobé působení hlukové zátěže způsobuje u exponované populace závažná civilizační onemocnění (hypertenze, infarkt myokardu, stresy, neurózy, chorobné změny krevního tlaku, poškození

sluchu apod.) Nejmarkantněji se tato zátěž projevuje především na zdravotním stavu obyvatel velkých měst a průmyslových aglomerací.

Při srovnání různých druhů dopravy je hlavním zdrojem hluku v ČR silniční doprava, která způsobuje nadměrnou hlučnost nejen v obytných budovách, ale i ve školách a zdravotnických zařízeních. V Praze, Brně a Ostravě je vystaveno účinkům hluku přesahujícím hygienické limity nař. vl. č. 272/2011 Sb. přibližně 10 % obyvatel.

Sledování vývoje hlučnosti se provádí ve vybraných hlučných a tichých lokalitách v 19 městech pravidelným měřením hluku po dobu 24 hodin tak, aby byl zaznamenán průběh hlučnosti v průběhu celého dne. Měření jsou prováděna vždy jednou měsíčně, střídavě v hlučné a tiché základní lokalitě.

Hladinám hluku přesahujícím stanovené mezní hodnoty je v ČR vystaveno 2,8 % obyvatel celodenně a 3,3 % obyvatel ČR v noci. Podíl obyvatel vystavených nadměrnému hluku v městských aglomeracích je v průměru za všechny aglomerace více než dvojnásobný oproti situaci v celé ČR, nejhorší je v aglomeraci Plzeň, kde je celodenním obtěžováním hlukem postiženo 10 % obyvatel a 13 % obyvatel v noci.

Zasažení obyvatel hlukem z železniční dopravy je v ČR oproti silniční zanedbatelné, významnější je pouze lokálně. Významnější nadlimitní hlukovou zátěž z železnic má z pohledu celodenního obtěžování hlukem aglomerace Praha (12 tis. obyv., tj. cca 1 % obyvatel), aglomerace Brno (2,2 tis. obyv., tj. 0,6 %) a Ústí n. Labem/Teplice (360 obyv., tj. 0,2 %).

Letecká doprava zatěžuje významněji pouze širší okolí letišť.

Vodní doprava je opět z tohoto hlediska nejpříznivější.

Nepříznivý vliv hluku z dopravy byl konstatován i na faunu, zvláště v přírodně hodnotných lokalitách. Jak vyplývá ze studií chování živočichů, jsou např. ptáci výrazně ovlivňováni hladinou hluku v okolí dopravní infrastruktury (Reijnen et al. 2002). Mezní hladiny hluku udává tabulka 10. V místech s vyšším hlukovým zatížením bylo zjištěno výrazné snižování počtu hnízdicích ptáků. Některé druhy taková území opouští a nehnízdí v nich.

Tabulka 10- Mezní hodnoty hluku (v dB) pro hnízdicí ptáky. Při nižších hodnotách by density ptáků neměly být hlukem výrazně ovlivněny

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

zdroj: Reijnen et al., 2002

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

V případě vodní dopravy se jedná např. o odpadní vody a potřebu zajištění jejich skladování a následného přečerpávání do kanalizace pro veřejnou potřebu. Zde je nutno preferovat stabilní nebo mobilní zařízení na odčerpávání těchto vod vývěvou. Doporučit lze i možnost vlastního čerpacího zařízení pro odpadní vody, umístěného na jednotlivých plavidlech.

Jednat se může i o potřebu odběru zaolejovaných vod, které je třeba likvidovat v samostatných servisních centrech, vybavených potřebnou technikou (např. odlučovače lehkých kapalin, absorpce, deemulgační reaktory a pod.). Tyto by měly z plavidel odebírat i další závadné látky, jakými jsou upotřebené oleje, zaolejované odpady apod.

Nebezpečí představují i vyřazené baterie. Ekologická závadnost primárních článků a baterií spočívá v obsahu toxických složek (Hg, Pb, Ni, Cd atd.). Primární články a baterie přispívají k celkovému obsahu Hg v komunálním odpadu z 80 – 90 %. Při nakládání se zpětně odebranými olověnými akumulátory a bateriemi bylo 99,95 % materiálově využito, 0,05 % bylo odstraněno (r. 2010).

Možnost odběru komunálních odpadů se předpokládá v každém přístavu či přístavišti.

Z celkového pohledu produkce komunálního odpadu v ČR na osobu spíše stagnuje. Průměrná produkce komunálního odpadu na obyvatele v ČR dosáhla v roce 2010 hodnoty 510 kg, v roce 2011 bylo dosaženo hodnoty 513,4 kg. Nejvyšší produkce na obyvatele byla v Ústeckém a Královéhradeckém kraji.

Se všemi odpady musí být nakládáno v souladu se schválenými plány odpadového hospodářství (tj. plánem odpadového hospodářství ČR, plány krajů a obcí) a v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech.

Z uvedených závislostí a skutečností lze u vlivů vodní dopravy na hlukové poměry a tvorbu odpadů předpokládat při preferenci této dopravy stagnující nebo mírně se zlepšující vliv.

V případě některých druhů odpadů (odpadní oleje, baterie) je ale pozitivem vysoké procento jejich zpětného materiálového využití a to s očekávaným dalším nárůstem.

Při realizaci opatření hodnocené koncepce (případně přesunu části dopravy na železnici) lze předpokládat postupné omezování vlivů na životní prostředí a to vč. úseku hlukového zatížení obyvatel.

E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

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

Doplňující ukazatele v této fázi nejsou k dispozici.

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

Vlivy, přesahující hranice ČR představuje propojení Labsko – vltavské cesty se SRN, podmíněné m.j. stavbou plavebního stupně Děčín. Obdobně má mezistátní charakter případná příprava a realizace průplavu D-O-L. Tyto vlivy koncepce detailně neřeší.

Vlivy realizace plavebního stupně Děčín na životní prostředí jsou totiž t.č. řešeny probíhajícím procesem posuzování vlivů dle zákona č. 100/2001 Sb. a to v mezistátním měřítku (záměr „Plavební stupeň Děčín“, kód MZP 102).

V případě průplavu D-O-L se jedná o koncepci přesahující hranice ČR. Průplav D-O-L má stanoven samostatný režim, v jehož rámci se podle platného usnesení vlády České republiky č. 155 ze 14. března 2012 připravuje zpracování Studie proveditelnosti (Feasibility Study), po níž budou následovat samostatné dokumentace a posouzení SEA.

Koncepce stavebních úprav a udržovacích prací v české části přístavu Hamburk nepředstavuje zásah do životního prostředí či veřejného zdraví na cizím území přístavu.

U vlastní koncepce se tudíž vlivy, přesahující hranice státu nepředpokládají.

Na druhé straně v následných krocích, rozpracovávajících jednotlivá opatření koncepce tento vliv zcela vyloučit nelze. Míra vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví bude také v dalších krocích záviset na konkrétní územní lokalizaci navržených opatření.

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

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

Hodnocená koncepce neobsahuje žádné mapové přílohy.

Předložené oznámení obsahuje spíše z demonstrativních důvodů mapu vnitrozemských vodních cest a přístavů (příloha 1), jak je tato uvedena v nařízení EP a Rady č. 1315/2013.

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

Na základě předložené analýzy stavu životního prostředí v daném území a ve vztahu k platné legislativě, event. dalším koncepčním dokumentům (viz kapitola B.8.) byla snaha

navrhnout několik zásadních referenčních cílů ochrany životního prostředí. Přitom bylo dbáno na to, aby byly navrženy pouze takové referenční cíle, které jsou pro dané území relevantní.

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

Po zvážení zaměření posuzované koncepce bylo navrženo celkem 10 referenčních cílů, jak jsou uvedeny v tabulce 11.

Tabulka 11- Referenční cíle ochrany životního prostředí

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

Stanovení indikátorů vlivu koncepce na životní prostředí bude předmětem následného kroku SEA, zpracování tzv. Vyhodnocení vlivů koncepce.

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

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

Výsledek multikriteriálního hodnocení (MCA) je v tabulce 12.

Z předloženého se jeví, že některé ze strategických cílů koncepce mají na životní prostředí minimální, prakticky nulový bezprostřední vliv. Jedná se o strategické cíle 1 (organizačně – provozní opatření), 6 (výzkum, vývoj) a 7 (vzdělávání pracovníků). Jejich vliv tudíž nebude v dalším stupni (vyhodnocení SEA) detailně kvantifikován. Obdobně nepředpokládáme ani kvantifikaci vlivu „dlouhodobé vize“, zahrnující možnou výstavbu průplavu D-O-L. Jedná se totiž o záměr se samostatným režimem, v jehož rámci se podle platného usnesení vlády ČR č. 155 ze 14. března 2012 připravuje (v souladu s aktualizací

PÚR) zpracování Studie proveditelnosti, po níž budou následovat samostatné dokumentace a posouzení SEA.

Tabulka 12 - Hodnocení vztahu mezi referenčními cíli ochrany životního prostředí a strategickými cíli hodnocené koncepce

Strategický cíl koncepce	Přidělené hodnocení na jednotlivých úsecích dle referenčních cílů ochrany ŽP 1 až 10									
	1 Voda	2 ZPF	3 PUPFL	4 OP	5 Ovzd.	6 Hluk	7 Revit.	8 Odpad	9 Energ.	10 Ekosys
1-Organizačně - provozní	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-Počty plavidel	+1	0	0	0	+1	+1	0	0	+1	0
3-Infrastruktura vodních cest	-1	-2	0	-1	+1	-1	+1	0	0	0
4-Přístavní infrastruktura	0	-2	0	-1	0	-1	0	+1	0	-1
5-Snižování vlivu na ŽP	0	0	0	+1	+1	0	0	0	+1	0
6-Výzkum, vývoj	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7-Vzdělávání pracovníků	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8-Mimodopravní funkce	+2	0	0	0	0	0	+1	0	0	0
9-Dlouhodobá vize	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Koncepce ani její hodnocení dále nemůže konkrétně vstupovat do probíhajících procesů. Jedná se zejména o plavební stupeň Děčín, kde t.č. probíhá proces posuzování vlivů dle zákona č. 100/2001 Sb. a to v mezistátním měřítku (záměr „Plavební stupeň Děčín“, kód MZP 102).

Z tabulky 12 vyplývá, že jednoznačně kladný vliv na životní prostředí (celkem +4 body) představuje strategický cíl 2, „Zajištění potřebného počtu plavidel“. Tento strategický cíl totiž ve svých opatřeních předpokládá m.j. modernizaci plavidel nákladní a osobní dopravy, snižování emisí spalovacích motorů a zvýšení bezpečnosti dopravy (s důsledkem omezení možných havárií). Jde tedy o postupy, které mají na ochranu životního prostředí vesměs pozitivní dopad.

Naproti tomu nejhůře hodnoceným strategickým cílem ve vztahu k životnímu prostředí (celkem -4 body) je strategický cíl 4 „Zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury včetně financování“. Tento strategický cíl ve svých opatřeních předpokládá m.j. výstavbu nových přístavů, skladů a manipulačních ploch, výstavbu přístavních průmyslových zón a další aktivity. Pozitivně lze u tohoto strategického cíle hodnotit návrh realizace zařízení v přístavech, sloužícího k likvidaci odpadů z lodí.

U popsaneho hodnocení byl dle tabulky 12 nalezen celkový počet bodů +3, což představuje **mírně pozitivní** dopad hodnocené koncepce na ochranu životního prostředí.

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

Na základě uvedeného byl vládou ČR již v minulosti přijat dlouhodobý program „Zdraví pro všechny v 21. století“ (dále jen „ZDRAVÍ 21“), obsahující celkem 21 cílů. Jednotlivé cíle jsou rozděleny na dílčí úkoly, kterých je celkem 68.

Nově byl program Zdraví 21 aktualizován Ministerstvem zdravotnictví (2014) pod názvem „Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“. Tato aktualizovaná národní strategie zpracovává v celkem čtyřech prioritních oblastech zmíněné cíle dlouhodobého programu WHO „Zdraví 21“. Pro účely hodnocení vlivů koncepce na veřejné zdraví bylo z těchto materiálů vybráno celkem 8 pro danou problematiku relevantních referenčních cílů ochrany veřejného zdraví. Jedná se o cíle, označené v programu Zdraví 21 čísly 3,4,5,7,8,10,11,13. V národním aktualizovaném programu Zdraví 2020 jsou tyto cíle obsaženy v prioritní oblasti 1 (cíl 3, 4 a 5), v oblasti 2 (cíl 7, 8, a 10) a v oblasti 4 (cíl 11 a 13).

Jedná se o referenční cíle ochrany veřejného zdraví, jak jsou uvedeny v tabulce 13.

Tabulka 13 - Referenční cíle ochrany veřejného zdraví

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

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

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

Výsledek multikriteriálního hodnocení (MCA) je v tabulce 14.

Tabulka 14 - Hodnocení vztahu mezi referenčními cíli ochrany veřejného zdraví a prioritami hodnocené koncepce

Strategický cíl koncepce	Přidělené hodnocení na jednotlivé referenční cíle ochrany veřejného zdraví 1 až 8							
	1 Start	2 Mladí	3 Staří	4 Infekce	5 Nemoci	6 ŽP	7 Živ.styl	8 Podmínky
1-Organizačně - provozní	0	0	0	0	0	0	0	0
2-Počty plavidel	0	0	0	0	+1	+2	0	+1
3-Infrastruktura vodních cest	0	+1	0	0	0	-1	0	-1
4-Přístavní infrastruktura	0	0	-1	0	0	-1	0	-1
5-Snižování vlivu na ŽP	+1	0	+1	0	0	+2	0	+1
6-Výzkum, vývoj	0	0	0	0	0	0	0	0
7-Vzdělávání pracovníků	0	0	0	0	0	0	0	0
8-Mimodopravní funkce	0	0	0	0	0	+1	0	+1
9-Dlouhodobá vize	-	-	-	-	-	-	-	-

Z předloženého se jeví, že jednoznačně kladný vliv na veřejné zdraví (celkem +5 bodů) představuje strategický cíl 5, „Snižování vlivu vodní dopravy na životní prostředí“. Tento strategický cíl ve svých opatřeních předpokládá m.j. snížení emisí z plavidel a jejich pravidelnou kontrolu a úzkou spoluprací s odborníky na ochranu přírody při realizaci navrhovaných projektů.

Naproti tomu nejhůře hodnoceným strategickým cílem koncepce ve vztahu k ochraně veřejného zdraví (celkem -3 body) je strategický cíl 4 „Zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury včetně financování“. Tento strategický cíl ve svých opatřeních předpokládá m.j. výstavbu nových přístavů, skladů a manipulačních ploch, výstavbu přístavních průmyslových zón a další aktivity, jejichž vliv na veřejné zdraví je v několika aspektech negativní.

U popsaného multikriteriálního hodnocení (MCA) byl dle tabulky 14 nalezen celkový počet bodů +7, což představuje významný **pozitivní dopad** hodnocené koncepce na ochranu veřejného zdraví.

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

Pro bodové hodnocení je příznačné, že jak u předpokládaných vlivů na životní prostředí, tak veřejné zdraví byl nejhorší výsledek dosažen u stejného strategického cíle koncepce, totiž u cíle 4 „Zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury včetně financování“.

Takovýto výsledek byl nalezen v důsledku navrhovaných opatření, směřujících k výstavbě chybějících přístavů a přístavišť, jejich rozšiřování, budování skladů a manipulačních ploch a realizaci dalších aktivit s možným negativním vlivem na životní prostředí a veřejné zdraví.

U nejlepších výsledků se jednalo o strategické cíle 5, „Snižování vlivu vodní dopravy na životní prostředí“ a strategický cíl 2, „Zajištění potřebného počtu plavidel“.

Tyto cíle představují m.j. snížení emisí z plavidel a jejich pravidelnou kontrolu a úzkou spolupráci s odborníky na ochranu přírody při realizaci navrhovaných projektů. Předpokládána je rovněž modernizace plavidel nákladní a osobní dopravy, snižování emisí spalovacích motorů a zvýšení bezpečnosti dopravy (s důsledkem omezení možných havárií). Jde tedy o postupy, které mají na ochranu životního prostředí vesměs pozitivní dopad.

Z dalších, spíše nepřímých pozitivních vlivů koncepce lze uvést:

- ❑ Vliv na zaměstnanost v jednotlivých regionech v případě realizace splavnění a rozšíření vodní dopravy, vč. růstu průměrných mezd v dotčených oblastech
- ❑ Snižování spotřeby neobnovitelných zdrojů (fosilních paliv) při modernizaci plavidel, zlepšení imisního stavu ovzduší (nižší emise)
- ❑ Snížení hlukového zatížení okolí silnic při převodu dopravy na vodní cesty (event. železnice)
- ❑ Zlepšení vodní bilance v krajině navýšením hladiny povrchových vod (s následnou infiltrací)
- ❑ Příznivé ovlivnění klimatu podporou malého koloběhu vody (zvýšený výpar z hladiny)
- ❑ Rozvoj ekonomického potenciálu dotčených oblastí, vč. podpory podnikatelských aktivit a investic (i zahraničních) v regionech
- ❑ Návrh řešení financování jednotlivých projektů, včetně zajištění kvalitní údržby vodních cest
- ❑ Zvýšení cestovního ruchu, rozvoj turisticky atraktivních cílů, rozvoj volnočasových aktivit (napojení osobní vodní dopravy na MHD, cyklotrasy apod.).
- ❑ Možná podpora koncepce z prostředků EU

E.4. Stanovisko orgánu ochrany přírody pokud je vyžadováno

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

Prostřednictvím zpracovatele předloženého hodnocení byly dopisem ze dne 25.6.2015 v uvedeném smyslu osloveny tyto orgány:

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

Některé z uvedených orgánů vzhledem k obecnému charakteru koncepce a principu předběžné opatrnosti dle k dnešnímu dni došlých vyjádření významný vliv na území NATURA 2000 nevyloučily.

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

PŘÍLOHY

Příloha 1 Vnitrozemské vodní cesty a přístavy dle TEN-T (12/2013)

Seznam zkratk

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

Seznam vybraných podkladových materiálů:

Projektová dokumentace, studie, ...

- ❑ Koncepce vodní dopravy (MD ČR, 2014)
- ❑ Dopravní politika České republiky pro léta 2014-2020 (MD ČR, 2013)
- ❑ Dopravní sektorové strategie 2. fáze (MD ČR, 2013)

- ❑ Operační program doprava, MD ČR, 07/2014
- ❑ Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha). EU, 03/2011
- ❑ Politika územního rozvoje ČR. MMR Praha, 07/2009, aktualizace 04/2015
- ❑ Plán odpadového hospodářství ČR. MŽP 11/2014
- ❑ Státní energetická koncepce ČR. MPO, aktualizace 2010
- ❑ Koordinační studie VRT 2003. IKP s.r.o. Praha, 07/2004
- ❑ Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti, ŘSaD ČR, 2000, 2005, 2010
- ❑ Plán hlavních povodí ČR. MZe a MŽP, schváleno 23.5.2007.
- ❑ Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy. Technické podmínky č. 180. MD, 2006.
- ❑ Zpráva o životním prostředí ČR. Cenia, 2013
- ❑ A Handbook on Environmental Assessment of Regional Development Plans and EU Structural Funds Programmes. EU, 08/1998
- ❑ TEN-T. Nařízení EP a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. EU, 12/2013
- ❑ TEN-T. Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky (Zelená kniha). EU, 02/2009
- ❑ TEN-T-Revision of TEN-T Guidelines. EU, 10/2011
- ❑ Národní program snižování emisí ČR. MŽP, 06/2007
- ❑ Státní politika životního prostředí ČR, 2012-2020. MŽP, 09/2012.
- ❑ Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky. MŽP, 2005
- ❑ Urban sprawl in Europe. EU, 10/2006
- ❑ ESDP- Evropské perspektivy územního rozvoje. EU 05/1999
- ❑ Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010)
- ❑ Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí. MZdr, 2014

Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny

- ❑ Zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě
- ❑ Zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č.44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č.185/2001 Sb., o odpadech (ve znění pozdějších změn a doplňků).

- ❑ Zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.
- ❑ Zákon č.254/2001 Sb., o vodách (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č.274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- ❑ Vyhláška č.381/2001 Sb., katalog odpadů.
- ❑ Vyhláška č. 222/1995 Sb. o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí
- ❑ Vyhláška č.450/2005 Sb. o náležitostech nakládání se závadnými látkami
- ❑ Vyhláška č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.
- ❑ Metodika posuzování vlivů koncepcí podle zákona č. 100/2001 Sb., MŽP 05/2004

Mapové podklady

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

Publikace

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

- GRÚZ J. (2008) : Interní podklady společnosti pro šíření vibrací. Ecological Consulting a.s., nepublikováno.
- HLAVÁČ V., ANDĚL P. (2001): Metodická příručka pro zajištění průchodnosti dálničních staveb pro volně žijící živočichy. AOPK ČR, Praha.
- CHYTRÝ M., KUČERA T. & KOČÍ M. (eds) (2001): Katalog biotopů České republiky. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha.
- Löw & spol., s.r.o. (2005): Typologie České krajiny. Brno.
- NAKAMICHI, HIGASHINARI-KU (2003): *Environmental technology information. Noise a. vibration*. Dostupné z: www.menlh.go.id/apec_vc/osaka/eastjava/noise_en/index.html
- NEUHÄUSLOVÁ Z. a kol. 1998: Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Academia, Praha, 341 pp.
- REIJNEN R., FOPPEN R., VEENBAAS G. & BUSSINK H. (2002): Disturbance by traffic as a threat to breeding birds: evaluation of the effect and considerations in planning and managing road corridors. In: Sherwood B., Cutler D. & Burton J.A. (eds.): *Wildlife and Roads. The Ecological Impact*. Imperial College Pres, London: 249 – 267.
- ZEMAN J., Energetická a environmentální náročnost jednotlivých druhů dopravy ČR v r. 2004. Vědeckotechnický sborník ČD 23, (2007)