

KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Naše č. j.: PK-ŽP/10624/22

Spis. zn.: ZN/2143/ŽP/22

Počet listů: 5

Počet příloh:

Počet listů příloh:

Vyřizuje: Ing. Jiří Soutner

Tel.: 377195 597

E-mail: jiri.soutner@plzensky-kraj.cz

Datum: 14. 7. 2022

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

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

Identifikační údaje:

Název: Strategie udržitelné mobility Plzeňské metropolitní oblasti ITI

Charakter koncepce:

Strategie udržitelné mobility Plzeňské metropolitní oblasti ITI (dále PUMM ITI nebo Strategie) je strategickým dokumentem Plzeňské aglomerace, zabývající se dopravou a mobilitou. Dokument vychází z existujících studií a plánovacích dokumentů v oblasti dopravy a zohledňuje také vazby na existující dokumenty na krajské úrovni a platnou legislativu na městské, krajské, národní i evropské úrovni. Po jeho projednání a schválení se stane zastřešujícím dokumentem, který bude základním podkladem pro veškeré následné související plánovací dokumenty Plzeňské metropolitní oblasti v oblasti dopravy. Komplexní návrh řešení udržitelné mobility respektuje principy udržitelného rozvoje území. Základním posláním PUMM ITI proto je pomoci zlepšit životní úroveň lidí v aglomeraci, a to tak, aby byla zajištěna dostupnost dopravy za současného minimalizování negativních dopadů na zdraví, společnost (kongesce a zábor prostoru) a životní prostředí (hluk a znečištění). Předložená koncepce obsahuje opatření pouze v obecné rovině. Vyhodnocení vlivů jednotlivých staveb a činností z hlediska ovlivnění ochrany přírody a krajiny a vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví včetně návrhu ochranných opatření, bude předmětem navazujících stupňů projektové přípravy a to v souladu s platnou legislativou ČR.

Přehled strategických a specifických cílů

Strategický cíl

1) Tvorba podmínek pro rozvoj pěší a cyklistické dopravy

Specifický cíl

- Rozvoj sítě tras pro chodce a cyklisty
- Rozšíření zón s dopravním zklidněním

- Zajištění podmínek pro pohyb cyklistů v hlavním dopravním prostoru

Podpora sdílené mobility

Snížení nehodovosti zranitelných účastníků provozu

- 2) Plná integrace veřejné dopravy napříč Plzeňským krajem

 - Posílení linek Integrované dopravy Plzeňského kraje
 - Zvýšení počtu cestujících Integrované dopravy Plzeňského kraje
 - Zvýšení podílu bezemisní trakce v dopravních výkonech
 - Úplná tarifní integrace MHD Plzeň v IDPK

- 3) Úzká spolupráce Plzeňského kraje s veřejnými i soukromými aktéry

 - Pokračování investic státu do dopravní infrastruktury v Plzeňském kraji
 - Pokračování investic státu do železniční infrastruktury v Plzeňském kraji
 - Podpora obecních projektů v udržitelné mobilitě
 - Spolupráce s developery při rozvoji území
 - Školní a zaměstnanecké plány mobility

- 4) Organizace systému parkování s cenovou regulací v celé oblasti ITI

 - Zvýšení kapacity záchytného parkování P+G
 - Rozšíření zón regulovaného parkování ve městech a obcích

- 5) Preference veřejné dopravy kombinací všech dostupných způsobů

 - Zvýšení cestovní rychlosti a spolehlivosti na síti MHD
 - Zavedení vyhodnocení cestovní rychlosti a spolehlivosti na linkách VLD
 - Realizace prostorových a organizačních preferenčních opatření pro VHD
 - Osvěta veřejnosti v oblasti udržitelné dopravy

- 6) Ná vaznost veřejné dopravy na další dopravní módy v přestupních uzlech

 - Zvýšení kapacity parkování P+R u železničních stanic a zastávek
 - Zvýšení kapacity parkování B+R u železničních stanic a zastávek
 - Zlepšení stavu přestupních bodů

- 7) Pravidelné vyhodnocení vývoje mobility a jeho promítání do dalších kroků

 - Zvýšení dělby přepravní práce u chůze
 - Zvýšení dělby přepravní práce u cyklistiky

- Zvýšení dělby přepravní práce u veřejné dopravy
 - Snížení dělby přepravní práce u automobilové dopravy
 - Otevření datových sad o mobilitě
- 8) Investice do komunikační sítě v místech nesouladu funkce a provedení
- Snížení intenzit zbytné dopravy v zastavěném území měst a obcí
 - Snížení intenzit automobilové dopravy na kordonu centra Plzně
 - Identifikace a odstranění dopravní závad komunikační sítě
 - Snížení počtu a následků dopravních nehod
 - Uvedení zatížených komunikací do dobrého technického stavu
 - Udržení dobré kvality ovzduší a snížení hlukového zatížení

Umístění: území Plzeňské aglomerace, kterou tvoří území sedmi ORP (Plzeň, Nýřany, Blovice, Přeštice, Stod, Rokycany, Kralovice).

Návrhové období: na nadcházející období s výhledovým rokem 2030 a delším.

Předkladatel: Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1, 306 32 Plzeň

Průběh zjišťovacího řízení:

Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 22. 6. 2022 zveřejněním informace o oznámení koncepce a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet (dále též jen „informace“), na úřední desce kraje. Informace byla rovněž zveřejněna v Informačním systému SEA na internetových stránkách http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce pod kódem koncepce PLK012K a zaslána dotčeným územním samosprávným celkům pro zveřejnění na úředních deskách. Informace o oznámení koncepce byla zaslána také dotčeným správním úřadům.

Souhrnné vypořádání připomínek:

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, oddělení IPPC a EIA, obdržel vyjádření celkem od 5 subjektů.

Ve stanovené lhůtě se ke zveřejněnému oznámení vyjádřili (*hodnocení připomínek příslušným úřadem je uvedeno kurzivou*):

Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni, ze dne 29. 6. 2022:

K předloženému návrhu koncepce nemá orgán ochrany veřejného zdraví připomínky. Dle názoru KHS není nutné koncepci dále posuzovat.

Hodnocení příslušného úřadu – vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.

Magistrát města Plzně, odbor životního prostředí, ze dne 30. 6. 2022:

Z hlediska vodního hospodářství:

Některé řešené plochy leží v oblastech, které se dotýkají zájmů vodního zákona (v záplavovém území, v blízkosti vodního toku apod.). Konkrétní řešení takových lokalit je proto vhodné již v době zpracování konzultovat např. s vodoprávním úřadem, správcem toku.

Při odvodnění ploch, které mohou být ohroženy závadnými látkami (zejména komunikací a parkovišť) je vhodné při návrhu likvidace těchto vod vsakem upřednostnit přírodě blízká řešení (povrchový vsak).

Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

Jak je uvedeno v kapitole D, potenciální střety v oblasti udržitelné dopravní infrastruktury (např. při výstavbě cyklostezek) a při realizaci opatření v oblasti silniční a železniční dopravy (silniční a železniční komunikace, přeložky, parkoviště, aj.) budou znamenat pozitivní i negativní vlivy na přírodu a krajinu (např. střet s přírodně cennými lokalitami VKP nebo zásah do přírodně hodnotných lokalit nebo migračních koridorů v rámci zásahů do ÚSES), které budou muset být v jednotlivých případech vyhodnoceny včetně návrhu ochranných opatření.

Z hlediska ZPF, LPF, Odpadového hospodářství a ochrany ovzduší: Bez připomínek

Hodnocení příslušného úřadu - vyhodnocení vlivů jednotlivých staveb a činností z hlediska ovlivnění ochrany přírody a krajiny a vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví včetně návrhu ochranných opatření, bude předmětem navazujících stupňů projektové přípravy a to v souladu s platnou legislativou ČR.

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Plzeň, ze dne 1. 7. 2022:**Oddělení ochrany vod**

Koncepce neumisťuje konkrétní záměry v určitých lokalitách, a tak lze předpokládat, že samotná strategie nebude mít měřitelný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Posuzovány budou jednotlivé záměry s možnými vlivy na životní prostředí navržené na základě koncepce.

K oznámení koncepce nemáme připomínky.

Oddělení ochrany ovzduší

K oznámení koncepce nemáme připomínky.

Oddělení odpadového hospodářství

K oznámení koncepce nemáme připomínky.

Oddělení ochrany přírody

K oznámení koncepce nemáme připomínky.

Oddělení ochrany lesa

Oznámení koncepce je obecného charakteru a z písemných podkladů tak není zřejmé, kdy a zda při vlastní realizaci jednotlivých opatření (projektů) nedojde k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa, případně ochranného pásma lesa. Pokud k tomuto dotčení dojde, bude nutné danou věc s předstihem řešit s příslušným orgánem státní správy lesů, tzn. získat stanovisko či informace od orgánu státní správy lesů, neboť bude dotčen zákon č. 289/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

K oznámení koncepce nemáme připomínky.

Závěr: Nepožadujeme další posuzování koncepce podle zákona č. 100/2001 Sb.

Hodnocení příslušného úřadu – vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.

Městský obvod Plzeň 2 – Slovany, ze dne 11. 7. 2022

Městský obvod Plzeň 2 – Slovany nepožaduje v posuzování koncepce dále pokračovat podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Hodnocení příslušného úřadu – vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.

Závěr:

Na podkladě oznámení koncepce a vyjádření k němu obdržенých provedl Krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor životního prostředí podle kritérií uvedených v příloze č. 8 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon“) řízení ve smyslu § 10d výše uvedeného zákona a dospěl k závěru, že koncepce:

Strategie udržitelné mobility Plzeňské metropolitní oblasti ITI

nemůže mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a proto **nebude posuzována** podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Odůvodnění:

Úřad dospěl k výše uvedenému závěru zjišťovacího řízení na základě zhodnocení obsahu oznámení podle kritérií uvedených v příloze č. 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí s přihlédnutím k charakteru koncepce:

1. Obsah koncepce, zejména s ohledem na:

a) Účelnost stanovených variant řešení k dosažení sledovaných cílů:

Strategie je zpracována v jedné variantě. Řešení více variant je možné např. při přípravě konkrétních záměrů naplňujících opatření uvedené v koncepci.

b) Míra, v jaké koncepcí stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, a to buď vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti a provozním podmínkám nebo z hlediska požadavků na přírodní zdroje:

Koncepce svým charakterem (povahou) naplňuje dikci ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, neboť stanoví určitý rámec pro budoucí povolení záměrů uvedených v příloze č. 1 zákona (např. záchytná parkoviště P+R, P+G, B+R) – *bod 109 Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu (500 míst), kategorie II, zákona o posuzování vlivů na ŽP*, případně tento rámec může stanovit i u dalších opatření z oblasti silniční infrastruktury. Nicméně jak bylo uvedeno výše, koncepce bude sloužit jako podklad pro zpracování dopravních a regulačních plánů a vychází z existujících dokumentů plánování.

Umístění záměrů – část z předpokládaných opatření bude pravděpodobně administrativního, organizačního či marketingového charakteru bez významnějšího

územního průmětu. Některá opatření budou mít územní průmět. Ten je předpokládán např. u rekonstrukce nevyhovující infrastruktury pro chodce a cyklisty, snížení nehodovosti, realizace dopravní infrastruktury, výstavba P+R, P+G, B+R, zlepšení stavu přestupních bodů, uvedení zatížených komunikací do dobrého technického stavu apod.

Povaha a velikost záměrů – konkrétní velikost záměrů v koncepci specifikována není a bude řešena v dalších fázích přípravy projektů, které budou z koncepce vyplývat.

Provozní podmínky a požadavky na přírodní zdroje – tyto informace nejsou s ohledem na podrobnost koncepce uvedeny a budou předmětem řešení v navazujících fázích přípravy konkrétních záměrů a případně i v rámci procesu EIA či naturového hodnocení vlivů záměrů. Samotná koncepce tedy nestanovuje provozní podmínky a požadavky na přírodní zdroje.

c) Míra, v jaké ovlivňuje jiné koncepce:

Předkládaná koncepce zohledňuje strategické dokumenty na regionální i národní úrovni a má vazby i na další koncepce, analýzy či akční plány. V celé řadě koncepčních dokumentů má předložená koncepce velmi silný (přímý) vztah jak na koncepce přijaté na národní úrovni tak i na úrovni regionální (např. Strategický rámec Česká republika 2030, Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+, Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050, Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje, Zásady územního rozvoje PK v aktuálním znění, Program zlepšování kvality ovzduší Zóna Jihozápad – CZ03), ale také na místní úrovni (Územní plán města Plzně vč. změny č 1, územní plány obcí, měst dotčených koncepcí). Dle charakteru koncepce však není předpoklad zásadního a negativního ovlivnění jiných koncepcí.

d) Význam koncepce pro začlenění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví, zejména s ohledem na podporu udržitelného rozvoje:

V rámci kompletního hodnocení předložené koncepce dle kritérií přílohy č. 8 zákona o posuzování vlivů na ŽP nebyly krajským úřadem shledány takové vlivy předložené koncepce, aby bylo nutné ji posoudit z hlediska vlivů na ŽP. Navržená opatření koncepce mají za cíl především přispět ke zlepšení životního prostředí ve městě a přilehlého okolí, dále zvýšit bezpečnost a plynulost pro všechny druhy dopravy, vytvořit efektivní politiku parkování podporující dostupnost města Plzně. V neposlední řadě také snížit dopady dopravního systému na zdraví a životní prostředí.

V části D předloženého oznámení koncepce jsou předběžně popsány orientační předpokládané vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Z tohoto předběžného hodnocení vyplývá, že předpokládané zaměření koncepce bude přispívat ke zlepšování stavu životního prostředí a řešení problémů v oblasti ŽP. Předběžně jsou předpokládány některé mírné negativní vlivy, které mohou plynout např. ze záborů půdního fondu velmi omezeného rozsahu např. při realizaci cyklostezek, přeložek nebo jejich střetů s přírodně hodnotnými lokalitami nebo migračních koridorů v rámci zásahu do ÚSES. Některé záměry leží v oblastech vymezeného záplavového území, v blízkosti vodního toku. Z předběžného hodnocení nevyplývají žádné potenciálně významné vlivy. S ohledem na tyto mírné vlivy není předpokládána kumulace negativních vlivů.

e) Vliv koncepce na udržitelný rozvoj dotčeného území (včetně sociálně ekonomických aspektů):

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, který spočívá ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Z důvodů, které jsou uvedeny v předchozím bodě, lze vliv koncepce na udržitelný rozvoj, zejména z dlouhodobého hlediska, považovat za pozitivní.

f) Problémy životního prostředí a veřejného zdraví, které jsou závažné pro koncepci:

V oznámení koncepce byly identifikovány problémy životního prostředí, které jsou podrobněji rozpracovány v souvisejících tematických oblastech: klima a ovzduší, voda, půda a zemědělství, lesy, příroda a krajina, zeleň, horninové prostředí a hluk. Stav životního prostředí včetně současných problémů je popsán podrobně v předloženém oznámení koncepce. Níže je uveden hlavní souhrn nejvýznamnějších problémů:

Kvalita ovzduší ovlivněná zejména dopravou, průmyslovou zátěží, zemědělstvím, a také částečně lokálním vytápěním domácností.

Mírné překračování imisních limitů B(a)P a NO_x v centrech měst a obcí a koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} převážně v centrální části Plzně.

Narůstající počet událostí s extrémními projevy počasí (sucho, povodně, snižování zásob vody v půdě, pokles hladin vodních zdrojů).

Postupně se zvyšující vliv vysokých teplot a četnějších vln veder na zdraví především zranitelných skupin obyvatel (senioři, chronicky nemocní, děti).

Dopady klimatické změny (riziko bleskových povodní, sucho omezující další rozvoj a udržování městské zeleně).

Hluk zejména ze silniční dopavy především v centru Plzně (zatížení dálkovou a místní dopravou) a obcích ležících na hlavních tazích mezinárodního významu bez realizovaných obchvatů (zejm. silnice E53 (I/27) z Plzně do Klatov a silniční tah I/26 z Plzně do Domažlic).

Plošné znečištění ze zemědělství, lokální znečištění z potravinářského a kovo zpracujícího průmyslu a také komunální znečištění zejména u malých obcí.

V případě potřeby nedisponuje zájmové území dostatečným náhradním zdrojem pitné vody.

Existence záplavových území, nerealizována odpovídající protipovodňová opatření.

Narušená ekologická stabilita krajiny zejména z důvodu intenzivního zemědělského využívání půd, nedostatku stabilizačních prvků v krajině (meze, aleje, rozptýlená zeleň, zatravněné údolnice, louky, polní cesty, nivní porosty apod.).

Erozní ohrožení půd, snížená retenční schopnost povrchů, apod.

Větší zranitelnost vůči dopadům změn klimatu v souvislosti s vysokým podílem zpevněných povrchů.

Realizace aktivit v oblasti dopavy (např. parkoviště, terminály, parkovací dům, aj.) může představovat lokální navýšení emisí látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů, hlukové zatížení generované dopravou, vlivy na zdraví obyvatel apod. Předpokládaná rizika nejsou významná a jsou lokálního charakteru, řešená v rámci ZÚR a územního plánu. Lze předpokládat pozitivní vlivy navrhovaných opatření v důsledku podpory opatření zlepšující stav ovzduší. Nevýznamné negativní vlivy lze předpokládat pouze lokálně u opatření výstavby parkovišť, terminálů, omezeně také v

době výstavby. Lze předpokládat zábory ZPF, případně LPF. Toto je řešeno na úrovni ZÚR a v rámci územních plánů, kdy probíhá posuzování vlivů na životní prostředí.

g) Význam koncepce pro implementaci požadavků vyplývajících z právních předpisů Evropského společenství týkajících se životního prostředí a veřejného zdraví:

Strategie není v rozporu se závazky, které pro ČR vyplývají z právních předpisů Evropského společenství týkajících se životního prostředí a veřejného zdraví. Koncepce tedy nepředstavuje významné dopady na oblast uplatňování evropského práva životního prostředí.

2. Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:

a) Pravděpodobnost, dobu trvání, četnost a vratnost vlivu koncepce:

U navržených opatření lze předpokládat se změnami trvalými, zároveň vzhledem k charakteru předložené koncepce a očekávaným vazbám vůči životnímu prostředí a stavu a vývojovým trendům životního prostředí a souvisejících oblastí nejsou předpokládány žádné přímé negativní vlivy realizace posuzované koncepce na životní prostředí nebo veřejné zdraví.

b) Kumulativní a synergickou povahu vlivu:

Vlivy realizace koncepce s koncepcemi ve vyšší hierarchii budou vzájemně interferovat. Největší vazba je mezi dokumenty na krajské úrovni, tj. zejména se ZÚR a ÚAP. Lze předpokládat, že tyto a další koncepce s větší vazbou se budou vzájemně doplňovat, tj. budou provázány. Jejich působení tak bude synergické – např. v oblasti dopravní infrastruktury a kvality životního prostředí bude PUMM ITI vycházet z platné Dopravní politiky ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 a zpětně může, pokud se tato potřeba objeví, u této koncepce podněcovat změny při její budoucí aktualizaci. Vzhledem k charakteru koncepce nejsou předpokládány významné negativní kumulativní a synergické vlivy. Naopak lze předpokládat, že realizace této koncepce bude přispívat ke kumulaci pozitivních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, např. se záměry v oblasti udržitelných forem dopravy.

c) Přeshraniční povahu vlivu – lze vyloučit.

d) Rizika pro životní prostředí a veřejné zdraví vyplývající z provedení koncepce (např. při přírodních katastrofách nebo haváriích):

Předložená koncepce nemá potenciál vzniku významných rizik např. při přírodních katastrofách nebo haváriích.

e) Závažnost a rozsah vlivu (počet obyvatel, který by mohl být pravděpodobně zasažen):

U předložené koncepce nebyly shledány závažné vlivy na obyvatele. Potenciální konkrétní dopady samotné realizace navrhovaných opatření (tj. výstavba záměrů), kterou mohou přímo ovlivňovat obyvatele zájmové oblasti, budou v souladu se zákonem o posuzování vlivů na ŽP podrobeny procesu posuzování vlivů na ŽP a veřejné zdraví (tzv. proces EIA).

f) Důležitost a zranitelnost oblastí, která by mohla být zasažena, s ohledem na:

i. zvláštní přírodní charakteristiku nebo kulturní dědictví - v rámci navrhovaných opatření nelze zcela vyloučit možné vlivy v oblasti dotčení (VKP, ÚSES). Potenciální negativní vlivy na přírodu a krajinu mohou nastat v souvislosti s novou výstavbou.

Nicméně zranitelnost těchto oblastí nebyla shledána v takové míře, aby bylo nutné předloženou koncepci posoudit z hlediska vlivů na ŽP a veřejné zdraví. Dotčené orgány ochrany přírody a krajiny vyloučily vliv koncepce na EVL a PO, dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Vlivy na kulturní dědictví lze v této strategické fázi vyloučit.

ii. hustotu obyvatel, osídlení a míru urbanizace – navrhovaná koncepce jako taková nemá potenciál ovlivnit hustotu obyvatel, osídlení a míru urbanizace.

iii. překročení norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot – navrhovanou koncepcí není předpokládáno významné překročení norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot.

iv. kvalitu půdy a intenzitu jejího využívání – negativní vlivy na kvalitu půdy a intenzitu jejího využívání se nepředpokládají.

v. dopady změny klimatu – koncepce bude střednědobým strategickým dokumentem, jehož cílem je uspokojit potřeby mobility lidí a podniků ve městě a jeho okolí. Její aplikace povede ke zlepšení života zajištěním udržitelného dopravního systému z pohledu ekonomiky, sociálních a environmentálních potřeb minimalizací nežádoucích dopadů dopravy na životní prostředí, ekonomiku a společnost jako celek. Jsou očekávány pozitivní vlivy. Lze očekávat snížení dopadů klimatických změn, ve zlepšení stavu zeleně ve městě a ve volné krajině a v přístupech k hospodaření v krajině a zlepšení mikroklimatu v intravilánu měst a obcí.

g) Dopad na oblasti nebo krajiny s uznávaným statusem ochrany na národní, komunitární nebo mezinárodní úrovni:

Územím dopadu pro realizaci koncepce je území Plzeňské aglomerace, kterou tvoří území sedmi ORP se zahrnutím dopravních vazeb ve spádovém území města Plzně. Charakter koncepce předpokládá, že opatření budou směřovat primárně na území města. V rámci území proběhla poměrně významná antropogenní přeměna krajiny spojená s výskytem významných ložisek nerostných surovin (kaolin, keramické jíly, černé uhlí, štěrkopísky) a jejich těžbou. V Plzeňské aglomeraci, resp. jednotlivých ORP, mírně převažuje zemědělská půda, která tvoří 162,7 tis. ha, tj. 50,8 %. Nejvýznamnější limitující faktory využití půd jsou vázány na říční systémy (záplavová území, vysoká hladina podzemní vody a sklonitost údolních svahů). V řešeném území je vymezen územní systém ekologické stability nadregionální, regionální i lokální úrovně, který je zpracován v Zásadách udržitelného rozvoje Plzeňského kraje a v platných územních plánech. Regionální a nadregionální ÚSES je na území Plzeňské aglomerace reprezentován relativně rovnoměrnou sítí skladebných prvků. Největší problémy, které způsobují nefunkčnost ÚSES, vytvářejí antropické bariéry (zástavba, silniční sítě, ochranný systém hrazení potoků a řek, velké území s velmi nízkou ekologickou stabilitou – území je z hlediska ÚSES velmi špatně propustné). Na území PA se nachází řada VKP ze zákona (např. vodní toky, údolní niva či rybník) a počet registrovaných VKP se odhaduje na několik stovek. V zájmovém území se nachází sedm přírodních parků, a to Kornatický potok, Buková Hora, Horní Berounka, Radeč, Manětinská, Trhoň, Brdy a Kamínky. Na území PA se nachází necelých 90 památných

stromů. V řešeném území nejsou žádná území zařazena na seznam mokřadů, mezinárodního významu chráněných Ramsarskou úmluvou. Na území Plzeňské aglomerace leží nebo alespoň zasahuje 38 maloplošných zvláště chráněných území. Většinou se jedná o přírodní památky (23). Druhou nejčastější kategorií jsou přírodní rezervace (14). Na území aglomerace částečně leží také jedna národní přírodní památka, a to NPR Vosek blízko Rokycan, která bude nadále respektována. Celková rozloha maloplošných chráněných území v aglomeraci je více než 475 ha. Do zájmového území PA zasahuje 13 evropsky významných lokalit, nenachází se zde žádné ptačí oblasti. V obdržných stanoviscích příslušných orgánu ochrany přírody a krajiny je vyloučen významný vliv předkládané koncepce.

3. Předpokládaný přínos posouzení koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí zpracovávaných na odlišných úrovních v téže oblasti:

Cíle navrhované v rámci předložené koncepce jsou v souladu s cíli vybraných strategických a programových dokumentů, především těch, které byly či jsou připravovány pro dlouhodobé období a pro programové období 2021-2027 na národní a krajské úrovni.

Na úrovni koncepce tak lze uvést, že ze zjišťovacího řízení nevyplývají žádné potenciálně významné negativní vlivy a že většina uvažovaných opatření má příznivý vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a to zejména v oblastech, která jsou v dotčeném území problematická. Na základě předloženého oznámení koncepce, jejího charakteru, velikosti dotčeného území, vyjádření uplatněných v zákonné lhůtě v rámci zjišťovacího řízení a porovnání s kritérii pro zjišťovací řízení uvedenými v příloze č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí krajský úřad dospěl k závěru, že se jedná o koncepci, u které není předpoklad takových vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které by odůvodňovaly nutnost posouzení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Zájmy ochrany životního prostředí a veřejného zdraví lze prosadit standardními postupy podle zvláštních právních předpisů při realizaci konkrétních záměrů. S ohledem na charakter koncepce a jejích cílů lze konstatovat, že koncepce nebude mít negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Pravděpodobnost vlivů je spojena především s realizací konkrétních aktivit a projektů naplňujících cíle koncepce. Tyto vlivy bude nutné posoudit a případně zmírnit dopady na projektové úrovni. Tímto závěrem není dotčena povinnost posuzování konkrétních záměrů podléhající posouzení podle zákona.

Závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

v z. Ing. Stanislav Polák
vedoucí oddělení lesnictví a myslivosti

Mgr. Jaroslav Nálevka
vedoucí oddělení IPPC a EIA

podepsáno elektronicky