# Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050

# Prohlášení předkladatele podle § 10g, odst. 5 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

## **Shrnutí**

Dokument slouží jako prohlášení předkladatele dle § 10g, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), jež představuje shrnutí závěrů z procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí dle uvedeného zákona (proces SEA). Prohlášení je vyhotoveno dle platné metodiky Ministerstva životního prostředí ČR „Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí“ (číslo dokumentu: C2363-18-0/Z1) z prosince 2018.

Dle § 10g odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů je předkladatel povinen zveřejnit schválenou koncepci včetně prohlášení, které obsahuje zejména:

1. informaci, jak byly ve schválené koncepci zohledněny požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci,
2. informaci, jak bylo ve schválené koncepci zohledněno vyjádření dotčeného státu, pokud byla koncepce předmětem mezistátního posuzování podle § 14a,
3. odůvodnění vybrané varianty, pokud byl návrh koncepce zpracován ve variantách,
4. informaci o účasti veřejnosti při zpracování koncepce a v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí,
5. informaci o přijatých opatřeních pro zajištění sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví podle § 10h.

## **Informace, jak byly ve schválené koncepci zohledněny požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci**

V následující části je uvedeno vypořádání stanoviska Ministerstva životního prostředí ČR podle § 10g odst. 5, písm. a) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

*Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050* (dále jen „Dopravní politika“) je vrcholový strategický dokument vlády ČR pro sektor dopravy, Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci. Materiál je koncepčního charakteru a jednotlivé problematiky budou dále rozpracovány v jednotlivých návazných koncepcích zaměřených na jednotlivé oblasti, které Dopravní politika definuje v implementační části. Seznam těchto návazných koncepcí je uveden v Implementační části Dopravní politiky. Je nutné zdůraznit, že převážná většina požadavků vyplývá z platných legislativních předpisů či běžné praxe a byly tak plněny ještě před vydáním stanoviska.

V následujícím je uvedeno vypořádání jednotlivých podmínek ze stanoviska MŽP:

|  |  |
| --- | --- |
| **Požadavek / podmínka** | **Způsob zohlednění** |
| **Požadavky z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví** |
| 1. Významné dopravní stavby lokalizovat mimo veškerá ZCHÚ a území lokalit soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a zmírňujících opatření, která zajistí, že neohrozí dosahování cílů ZCHÚ a jejich předměty ochrany. | **Akceptováno.** Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy zejména v části přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí a navazujícího územního řízení dle zákona 183/2006 Sb. v platném znění. Tento požadavek bude rovněž uplatňován v přípravě a projednání územně plánovací dokumentace všech stupňů.  |
| 2. Při projektování liniových dopravních staveb dbát na zachování migrační prostupnosti území a za tímto účelem navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů s minimalizací jejich zásahu do přírodních a přírodě blízkých prvků v krajině, zejm. v říčních nivách. V místechkřížení liniových dopravních staveb s lokalitami soustavy Natura 2000, ZCHÚ a významnými migračními koridory podporovat jejich funkce prostřednictvím vhodných technických řešení. | **Akceptováno.** Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, tj. jedná se především o uplatňování požadavku v dokumentaci pro územní rozhodnutí a stavební povolení. Pokud bude pořizována přípravná dokumentace, bude tento požadavek rovněž zohledněn. Uvedený požadavek je mimo jiné rovněž zahrnut v rámci návazného dokumentu Dopravní sektorové strategie. |
| 3. Při plánování a realizaci opatření vyloučit, případně minimalizovat zásahy do prvků ÚSES a významných krajinných prvků. V případě křížení s biokoridory ÚSES navrhnout optimální technické řešení průchodu tak, aby byla co možná nejméně ovlivněna funkčnost biokoridoru. V případě úprav stávající dopravní infrastruktury zlepšit průchodnost biokoridorů. | **Akceptováno.** Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. |
| 4. Respektovat předměty ochrany ZCHÚ a zamezit antropogennímu tlaku na jejich území. Konkrétní projekty posoudit z hlediska jejich vlivu na přírodu a krajinu. Jakékoliv aktivity/projekty, u nichž by se očekávaly negativní vlivy i zprostředkované) na ZCHÚ a soustavu Natura 2000 konzultovat s orgány ochrany přírody. | **Akceptováno.** Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, zejména v rámci procesů EIA. Tento požadavek bude rovněž uplatňován v přípravě a projednání územně plánovací dokumentace všech stupňů. |
| 5. Umisťovat novou infrastrukturu s ohledem na chráněné části přírody a zachovat migrační prostupnost území. Dopravní stavby vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně. | **Akceptováno.** Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, zejména v rámci procesů EIA. Tento požadavek bude rovněž uplatňován v přípravě a projednání územně plánovací dokumentace všech stupňů. |
| 6. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do chráněných oblastí přirozené akumulace vod a ochranných pásem vod. | **Akceptováno**. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, zejména v rámci procesů EIA. Tento požadavek bude rovněž uplatňován v přípravě a projednání územně plánovací dokumentace všech stupňů. |
| 7. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. | **Akceptováno**. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, zejména v rámci procesů EIA. Tento požadavek bude rovněž uplatňován v přípravě a projednání územně plánovací dokumentace všech stupňů. |
| 8. Předcházet vzniku odpadů a uplatňovat principy cirkulární ekonomiky (oběhového hospodářství). | **Akceptováno.** Dopravní politika obsahuje opatření zaměřená na cirkulární ekonomiku zejména v oblasti dopravních staveb. |
| 9. Zabezpečit stávající legislativně danou ochranu obyvatel proti dopravnímu hluku a zhoršené kvalitě ovzduší (vyjádřené překročenými imisními limity) jako nezbytnou podmínku pro projekty. Ve fázi zpracování záměrů vyhodnotit vlivy související s provozem a výstavbou na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci. | **Akceptováno.** Dopravní politika obsahuje opatření zaměřená na problematiku hluku a na snižování emisí znečišťujících i skleníkových látek. Požadavek bude dále uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, zejména v rámci procesů EIA. |
| 10. Řešit strategické cíle v souvislosti s kulturními hodnotami daného prostředí, jeho specifik v návaznosti na ochranu krajiny z titulu implementace evropské Úmluvy o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví a Úmluvy o ochraně architektonického dědictví Evropy. | **Akceptováno.** Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, zejména v rámci procesů EIA. V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí jsou u záměrů uvedených v příloze 1 k zákonu č. 100/2001 Sb. v platném znění (popř. jejich změny dle § 4) určovány a hodnoceny předpokládané vlivy na veřejné zdraví a na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy, rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, **krajinu,** přírodní zdroje, hmotný majetek, **kulturní památky** a na jejich vzájemné působení a souvislosti. |
| 11. Konkrétní opatření vyplývající z koncepce musí být navržena tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění všech památkově chráněných území ležících v České republice. | **Akceptováno.** Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, zejména v rámci procesů územního řízení. |
| 12. V ZCHÚ a v územích soustavy Natura 2000 realizovat cyklostezky a cyklotrasy přednostně ve stávající cestní síti s parametry minimalizujícími jejich možné nepříznivé vlivy (územní zábory, ruderalizace území, střety cyklodopravy s předměty ochrany, fragmentace území, rušení předmětů ochrany atp.) a maximálně využít přírodní materiály pro nejnutnější provozní zpevnění cyklistických tras tak, aby docházelo k co nejmenším vlivům na okolní přírodní biotopy. | **Akceptováno.** Problematika spadá do kompetence samosprávy, je řešena podrobněji v návazné Koncepci městské a aktivní mobility. |
| 13. Při realizaci, rekonstrukci, optimalizaci a modernizaci dopravních staveb v lokalitách mimo zastavěná území obcí v maximální možné míře respektovat doporučení orgánů ochrany životního prostředí se snahou o minimální zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů. | **Akceptováno.** Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, zejména v rámci procesů EIA. |
| 14. Při realizaci logistických center či přepravních terminálů vytvářet podmínky vedoucí k přednostnímu umisťování těchto staveb do stávajících brownfields a urbanizovaných území před jejich výstavbou ve volné krajině. | **Akceptováno.** Dopravní politika obsahuje opatření zaměřené na využití již nevyužívaných pozemků dráhy na realizaci terminálů osobní i nákladní dopravy. Je rovněž řešeno v rámci návazné Koncepce nákladní dopravy. |
| 15. Před vlastní realizací záměrů v rámci tzv. procesu EIA vyhodnotit mj. i možné vlivy klimatických změn, a to v souladu s dokumentem „Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR“. | **Akceptováno.** Dopravní politika je zaměřena na mitigační opatření podporou multimodality, zaváděním alternativních pohonů a zaváděním nových technologií. Na projektové úrovni bude řešeno pomocí doprovodných opatření (podpora infrastruktury železniční dopravy a cyklodopravy v koordinaci se silničními projekty a vybavení silniční infrastruktury veřejnými stanicemi pro alternativní pohony. Podrobněji je rozpracováno v návazných dokumentech Národní akční plán čisté mobility, Koncepce městské a aktivní mobility, Koncepce veřejné dopravy a Koncepce nákladní dopravy. |
| 16. Před realizací výstavby dopravní infrastruktury zohledňovat mj. také adaptační opatření na změnu klimatu (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy apod.). Podél dopravních komunikací navrhovat, realizovat a odborně udržovat doprovodnou zeleň. | **Akceptováno.** Dopravní politika obsahuje opatření v tomto smyslu. Při návrhu jednotlivých projektů se bude rovněž vycházet z Politiky ochrany klimatu a návazných dokumentů. |
| 17. Řešit možné omezení dopravy v ekologicky citlivých oblastech. | **Akceptováno.** Dopravní politika řeší specifický přístup k dopravě v těchto územích a v rámci projektu TAČR MD iniciovalo zpracování výzkumného úkolu na toto téma. Doporučení z tohoto projektu budou následně implementována. |
| 18. Při řešení problematiky splavnosti a spolehlivosti vodních cest vždy pracovat s kumulativními vlivy dílčích navržených opatření. | **Akceptováno.** Je řešeno v rámci procesu EIA k jednotlivým záměrům. |
| 19. Podporovat využívání hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy, podporovat bezpečnou cyklistickou a pěší dopravu. Kromě zvýšení konkurenceschopnosti hromadné, cyklistické a pěší dopravy zlepšováním podmínek pro jejich využívání (komfort,telematika, záchytná parkoviště a další), zvážit restrikci individuální automobilové dopravy prostřednictvím vytváření nízkoemisních zón, progresivních cen parkování apod. | **Akceptováno.** Je řešeno jako jeden z hlavních pilířů dopravní politiky, a je rozpracováno v rámci návazné Koncepce veřejné dopravy a Koncepce městské a aktivní mobility, jednotlivých plánů dopravní obslužnosti a plánů udržitelné městské mobility včetně přípravy metodik pro města pro jednotlivé řešené oblasti. |
| 20. Při výběru projektů pro realizaci navazujících koncepcí zohlednit problematiku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, a to zapracováním environmentálních kritérií podle kapitoly 11 vyhodnocení SEA do celkového systému hodnocení a výběru projektů. | **Akceptováno.** Při výběru projektů navazujících koncepcí bude zohledňována problematika ochrany životního prostředí a veřejného zdraví a to v souladu s možnostmi uplatnění a zapracování kritérií podle kapitoly 11 vyhodnocení SEA, která mohou posloužit uživatelům koncepce k předprojektovému vyhodnocení, zda je uvažovaný projekt v souladu s environmentálními principy udržitelného rozvoje a je tedy možné pro něj žádat o podporu z dostupných finančních nástrojů.  |
| 21. Zajistit a zveřejnit opatření pro sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dle ustanovení § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Sledovat vývoj kvality životního prostředí v dotčeném území na základě monitorovacích indikátorů uvedených v kapitole 9 vyhodnocení SEA. V případě zjištění významných negativních vlivů na životní prostředí provádět průběžnou aktualizaci této koncepce a dodržovat další povinnosti vyplývající z výše uvedeného ustanovení. | **Akceptováno.** Při monitorování realizace Dopravní politiky nebude možno často rozlišit, zda a v jaké míře byl vývoj stavu životního prostředí a veřejného zdraví ovlivněn intervencemi DP, nebo jinými procesy (například intervence v rámci dalších koncepčních dokumentů ČR, vlivy fondů EU, dynamika “přirozeného vývoje“ společnosti, globální vlivy, dopady aktuální ekonomické situace a podobně).Z tohoto důvodu je při stanovování environmentálních indikátorů přijat systém, který slaďuje monitorování implementace Dopravní politiky na strategické i projektové úrovni, zajišťuje dodržení souladu mezi cíli koncepce a případnými dopady aktivit/projektů podporovaných v rámci koncepcí nižší úrovně a současně umožňuje také praktické postupné sledování dopadů intervencí Dopravní politiky “zdola”, prostřednictvím agregace dat a údajů o dopadech aktivit/projektů koncepcí nižších úrovní.V případě zjištění významných negativních vlivů na životní prostředí bude v rámci vyhodnocení účinnosti této koncepce navrženo opatření snižující významný negativní vliv na životní prostředí jeho odvrácení či zmírnění, včetně návrhu nápravných kroků. |
| 22. Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vypořádání veškerých obdržených vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu koncepce, tak i k jejímu vyhodnocení a zveřejní schválenou koncepci. Dále zpracuje odůvodnění dle § 10g odst. 4 věty druhé zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. prohlášení dle ustanovení § 10g odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a též jej zveřejní. | **Akceptováno**. Zveřejněno |
| **Požadavky z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000** |
| 23. Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat a preferovat varianty, které neohrozí dosahování cílů ochrany lokalit soustavy Natura 2000. | **Akceptováno.** Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, zejména v rámci procesů EIA. Tento požadavek bude rovněž uplatňován v přípravě a projednání územně plánovací dokumentace všech stupňů. |
| 24. Při přípravě a projektování liniových dopravních staveb dbát na zachování migrační prostupnosti území a za tímto účelem navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů s minimalizací jejich zásahu do přírodních a přírodě blízkých prvků v krajině, zejm. v říčníchnivách. V místech křížení liniových dopravních staveb s významnými migračními koridory podporovat jejich funkce prostřednictvím vhodných technických řešení. | **Akceptováno.** Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, zejména v rámci procesů EIA.  |
| 25. Při řešení problematiky splavnosti a spolehlivosti vodních cest vždy pracovat s kumulativními vlivy dílčích navržených opatření. | **Akceptováno.** Je řešeno v rámci procesu EIA k jednotlivým záměrům. |
| 26. Při návrhu zabezpečování železničních přejezdů na území EVL nebo PO dávat přednost jiným typům zabezpečení před budováním mimoúrovňových křížení. | **Akceptováno.** Bude se vycházet z vlivu na předměty ochrany jednotlivých lokalit Natura 2000. |
| **Doporučení** |
| 27. Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 obsahuje opatření pro infrastrukturu vnitrozemských vodních cest č. 1.3.4.38 „Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní (v souladu s Koncepcí vodní dopravy a dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie)“. Upozorňujeme,že Koncepce vodní dopravy (dále jen „KVD“) není schválený materiál, jelikož v rámci procesu posuzování vlivů této koncepce na životní prostředí byl identifikován v naturovém posouzení významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000, a dokument byl Vládou ČR vzat pouze na vědomí. Požadavky na schválení KVD vyplývající z § 45i odst. 8, 9 a 11 zákona o ochraně přírody a krajiny zatím nebyly naplněny. Odkaz na neschválenou KVD jako rámce pro uplatňování opatření proto není přípustný a mj. způsobuje nemožnost realizace opatření. S ohledem na výše uvedené doporučujeme výše uvedené opatření č. 1.3.4.38 přeformulovat a odkaz na KVD z DP vypustit. | **Vysvětlení:** Koncepce vodní dopravy nebyla zatím schválena, proces stále pokračuje. Pokud bude výsledkem procesu nemožnost zajistit zlepšení plavebních podmínek v přeshraničním úseku Labe, bude na to muset KVD reagovat úpravou příslušných opatření, či celkovou změnou této koncepce. Tím bude zajištěna provazba mezi KVD a Dopravní politikou. Opatření je tedy nastaveno tak, aby automaticky reflektovalo výsledek projednávání kompenzačních opatření v rámci procesu SEA ke Koncepci vodní dopravy. |