

# MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 8. března 2013

Č. j.: 15412/ENV/13

## STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

podle 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,

k návrhu koncepce  
„Dopravní politika České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do  
roku 2050“

verze po veřejném projednání

**Předkladatel koncepce:** Ministerstvo dopravy ČR  
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1

**Zpracovatel posouzení:** Ecological Consulting a. s.  
Na Střelnici 48,  
779 00 Olomouc

**RNDr. Jiří Grúz**

*(osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí dle  
zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění  
pozdějších předpisů č.j.: 85189/ENV/08)*

**Mgr. Milan Bussinow, Ph.D.**

*(osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí dle  
§45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších  
předpisů č.j.: 29539/ENV/09)*

Mgr. Petra Reichlová  
RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA  
Mgr. Michaela Vallová

## **Stručný popis koncepce:**

Dopravní politika České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (dále též jen „Dopravní politika“) je vrcholový strategický dokument vlády České republiky se zásadním vlivem na dopravně – politický proces. Stanoví cíle, priority a opatření, týkající se celého sektoru dopravy a určující základní směry jeho vývoje. Navrhovaná opatření jsou vzájemně provázána.

Dopravní politika určuje gesční odpovědnost a orientační termíny pro plnění jednotlivých opatření. Způsob financování (nejedná-li se vyloženě o opatření organizačního charakteru) je navržen jen rámcově a je rozpracován v návazných strategických dokumentech. Jako strategický dokument vlády České republiky identifikuje Dopravní politika hlavní problémy sektoru dopravy a navrhuje opatření k jejich řešení. Neřeší však konkrétní střety dopravní infrastruktury s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví ani situování jednotlivých staveb.

## **Průběh posuzování:**

Oznámení koncepce Dopravní politika zpracované v rozsahu přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) bylo Ministerstvu životního prostředí předloženo dne 21. 8. 2012. Po kontrole náležitostí bylo oznámení koncepce zveřejněno v Informačním systému SEA a rozesláno dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření. Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 11. 9. 2012 zveřejněním na úřední desce posledního kraje a ukončeno dne 19. 10. 2012 vydáním závěru zjišťovacího řízení.

Dne 18. 12. 2012 byl návrh koncepce Dopravní politiky včetně vyhodnocení předložen Ministerstvu životního prostředí. Předložené vyhodnocení obsahovalo všechny náležitosti dle přílohy č. 9 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, a proto mohl být návrh koncepce včetně vyhodnocení dne 28. 12. 2012 zveřejněn podle § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Veřejné projednání koncepce včetně vyhodnocení se konalo dne 29. 1. 2013 v zasedacím sále budovy Ministerstva dopravy ČR, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1. Zápis z veřejného projednání včetně vypořádání připomínek obdrželo Ministerstvo životního prostředí dne 6. 2. 2013.

## **Stručný popis posuzování:**

Posouzení vlivů Dopravní politiky na životní prostředí bylo provedeno v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a zpracováno v rozsahu přílohy č. 9 tohoto zákona a požadavků na jeho rozsah a obsah uvedených v závěru zjišťovacího řízení.

Součástí procesu posuzování vlivů koncepce bylo také posouzení vlivů koncepce na území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí a jejich předměty ochrany ve smyslu ustanovení § 45h a § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „ZOPK“).

Na základě stávajících výstupů procesu posouzení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví lze konstatovat, že nebyly identifikovány takové negativní vlivy této koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, které by znemožňovaly její schválení. Případné nepříznivé vlivy, které mohou vzniknout při realizaci koncepce, budou v rámci výběru projektů pomocí stanovených kritérií a s využitím monitoringu realizace koncepce podchyceny a účinně eliminovány, minimalizovány nebo kompenzovány.

## **Závěry posuzování:**

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný orgán podle § 21 písmena d) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí na základě návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, vyjádření k němu podaných a veřejného projednání vydává:

# **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

## **k návrhu koncepce**

### **„Dopravní politika České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“**

**verze po veřejném projednání**

**za dodržení níže uvedených podmínek, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace Dopravní politiky na životní prostředí a veřejné zdraví (část A):**

1. Při realizaci koncepce, tj. při přípravě a realizaci jednotlivých projektů, jež budou naplňovat cíle koncepce, respektovat a dodržovat opatření pro předcházení, snížení či kompenzaci potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, viz kapitola 7 vyhodnocení SEA a kapitola 12 (vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví).
2. Při realizaci jednotlivých projektů zohlednit podmínky implementace pro snížení jejich potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které byly navrženy v rámci vyhodnocení SEA pro jednotlivá opatření koncepce.
3. Při realizaci technických opatření realizovaných v lokalitách vhodných pro akumulaci povrchových vod a na vodních tocích je nutné postupovat tak, aby byl minimalizován rozsah ovlivnění ekologických charakteristik vodních toků a stav vodních a na vodu vázaných ekosystémů a celkově vodního režimu v území.
4. Nové dopravní stavby a vodní díla lze do zvláště chráněných území umísťovat zcela výjimečně, s respektováním podmínek pro zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin a při nezhoršení migrační propustnosti pro zvěř a vodní živočichy. Konečný návrh tras řešit v dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny.
5. Při realizaci opatření týkajících se vodní dopravy (TEN-T) důsledně dbát na zajištění migrační průchodnosti pro vodní živočichy.
6. Při realizaci opatření týkajících se letecké dopravy vést vzletové, letové a přistávací koridory mimo známé tahové koridory ptáků a současně zohlednit jejich hnízdní a potravní lokality.
7. V projektech navazujících na Dopravní politiku nedopustit, resp. minimalizovat zásahy stavby a provozu dopravní infrastruktury do biotopů zvláště chráněných živočichů a rostlin.
8. Zásah nově budovaných nebo rekonstruovaných staveb silniční a železniční dopravy (TEN-T, VRT) do polygonů UAT (oblasti nefragmentované dopravou) kategorie A

(výborný), pokud by jejich důsledkem byla fragmentace území, lze akceptovat jen výjimečně, za podmínky zajištění dostatečné migrační průchodnosti pro živočichy ve smyslu metodiky AOPK ČR (mosty, propustky, estakády, ekodukty), a to zvláště v místech migračních území mimořádného nebo zvýšeného významu. Při možných variantách vždy preferovat takové vedení komunikací, které nebude kolidovat s ochranou přírody.

9. V následných krocích minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů.
10. Při realizaci či rekonstrukci dopravních staveb v lokalitách mimo zastavěná území obcí v maximální možné míře respektovat doporučení orgánů ochrany životního prostředí se snahou o minimální zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL.
11. Ve strategických a projektových dokumentech preferovat povrchy silniční infrastruktury produkující menší hlukové emise.
12. Při realizaci opatření koncepce vyžadující kácení zeleně podél liniových staveb dbát na neohrožení zájmů ochrany přírody (např. hnízdění ptactva, přírodní a estetické hodnoty krajinného rázu, území Natura 2000).
13. Při posuzování konkrétních projektů respektovat lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.
14. Projekty v rámci realizace jednotlivých opatření přednostně umisťovat mimo zvláště chráněná území.
15. Při přípravě projektů vyplývajících z jednotlivých opatření respektovat aktuální vývoj národní i evropské legislativy a aktuální vývoj ekonomické situace pro stanovení reálně dosažitelných dílčích cílů.
16. Pravidelně vyhodnocovat vliv implementace Dopravní politiky (včetně vlivů na životní prostředí) se zveřejňováním souhrnné zprávy. V případě zjištění významných negativních vlivů Dopravní politiky na životní prostředí provádět její průběžnou aktualizaci.
17. Projekty realizované v návaznosti na jednotlivé cíle a opatření, které naplní charakteristiky a limity stanovené zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, budou samostatně posouzeny v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA). Bez provedení tohoto posouzení nelze podpořit realizaci navrhovaného záměru a ani ho uskutečnit.
18. 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.
19. Při zpřesňování záměrů v návazných strategických dokumentech, resp. podrobnějších územně plánovacích dokumentacích a též při realizaci těchto záměrů dbát v rámci jejich umisťování ohled na stávající dochovaný krajinný ráz území.
20. Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vypořádání veškerých došlých vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu koncepce, tak i k jejímu vyhodnocení.

**Realizace Dopravní politiky nebude mít významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti za dodržení níže uvedených podmínek (část B):**

21. Záměry, které budou navrhovány na základě koncepce (zejména ty záměry, které budou navrhovány v rámci specifických cílů koncepce, jejichž potenciální vliv na soustavu Natura 2000 byl vyhodnocen jako mírně negativní – viz tab. 13 Hodnocení vlivů na území

soustavy Natura 2000) musí být před schválením jejich realizace pečlivě vyhodnoceny, resp. posouzeny v rámci procesu jejich přípravy z hlediska vlivů na konkrétní dotčené přírodní lokality tvořící soustavu Natura 2000 ve smyslu ustanovení § 45h a § 45i ZOPK.

22. Veškeré aktivity a opatření navrhované v Dopravní politice budou realizovány s respektováním integrity a územní ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000 a nesmí vést k poškození nebo zhoršení stavu předmětu ochrany těchto území.
23. Při umísťování dopravních staveb či vodních děl do území Natura 2000 musí být vyloučen významný negativní vliv na předměty ochrany EVL a PO. Při možných variantách v rámci navrženého koridoru vždy preferovat vedení komunikací mimo území Natura 2000.

Ministerstvo životního prostředí upozorňuje na povinnost schvalujícího orgánu postupovat podle § 10g odst. 4 a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Ministerstvo životního prostředí předpokládá, že řídicí složky realizace této koncepce zajistí u každého navrženého opatření co nejširší publicitu a informování veřejnosti.

Ministerstvo životního prostředí dále upozorňuje předkladatele na povinnost zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a další povinnosti plynoucí z § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

**Ing. Jaroslava HONOVÁ, v. r.**  
ředitelka odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence  
(otisk razítka se státním znakem č. 11)