

## Příloha č. 12:

### Prohlášení ke koncepci Operační program Doprava 2014 – 2020

Uvedené Prohlášení zahrnuje aspekty posouzení vlivů Operačního programu Doprava (operační program či též koncepce) na životní prostředí (ŽP) a veřejné zdraví dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, dále požadavky Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/42/EC, tzv. SEA Directive, a požadavky Protokolu o strategickém posuzování vlivu na životní prostředí k Úmluvě o posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice států (Espoo úmluva).

Prohlášení reflektuje znění programového dokumentu operačního programu oficiálně znovu předloženého Evropské komisi dne 7. dubna 2015 ke konečnému schválení. Na základě obdržených připomínek EK k operačnímu programu předloženému dne 16. července 2014 a následného formálního projednávání byly v programovém dokumentu operačního programu provedeny změny, které nemají vliv na souhlasné Stanovisko Ministerstva životního prostředí k návrhu koncepce „Operační program Doprava 2014–2020“ ze dne 30. června 2014.

#### **Způsob zahrnutí doporučení procedury SEA do operačního programu**

Klíčovou metodou pro zahrnutí doporučení procedury SEA do operačního programu byla úzká spolupráce pracovního týmu SEA s předkladatelem operačního programu a zpracovatelem Ex-ante hodnocení.

Doporučení SEA týmu k pracovním verzím operačního programu tak mohla být postupně zapracovávána do operačního programu. Analogicky byla do operačního programu zapracovávána i doporučení, vyplývající z procesu projednávání s veřejností, ať už prostřednictvím formalizovaných kroků (využití Závěru zjišťovacího řízení po projednání Oznámení operačního programu) nebo průběžným respektováním doporučení týmu SEA.

Pokud se týká doporučení, vyplývajících z pozdních fází procedury SEA (veřejné projednání operačního programu a jeho Vyhodnocení, Stanovisko příslušného úřadu, ad.), jsou připomínky a doporučení řešeny na základě doporučení týmu SEA v rámci úpravy operačního programu, který byl předložen vládě ČR dne 9. července 2014. Tato doporučení se týkají zapracování připomínek a doporučení, vzešlých z projednávání operačního programu a operační program je plně respektuje.

Vypořádání podmínek Stanoviska SEA MŽP, které zajišťují minimalizaci negativních vlivů provádění Operačního programu Doprava 2014-2020 na životní prostředí a veřejné zdraví, je následující:

<b>Stanovisko MŽP</b>	<b>Zohlednění podmínek vyplývajících ze stanoviska MŽP v OPD 2014-2020</b>
<b>Část A. Podmínky souhlasného stanoviska MŽP</b>	
1. Při realizaci koncepce, tj. při přípravě a realizaci jednotlivých projektů a aktivit, jež budou naplňovat priority a cíle koncepce, respektovat a dodržovat opatření pro předcházení, snížení či kompenzaci potenciálních negativních vlivů na životní	Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které

<p>prostředí a veřejné zdraví uvedených ve vyhodnocení, především v kapitole č. 7.</p>	<p>jsou následně zohledněny v rámci povolovacích procesů.</p> <p>Jednotlivé infrastrukturní projekty prochází standardním projednáním dle platné právní úpravy, v rámci níž jsou zpracovávány a příslušnými orgány posuzovány ve vyhodnocení zmiňované aspekty. U většiny infrastrukturních projektů, připravovaných k realizaci v rámci nejbližšího období, však již toto posouzení bylo provedeno, jak je i konstatováno ve vlastním textu vyhodnocení SEA.</p>
<p>2. Zajistit, aby Operační program Doprava 2014 – 2020 preferoval realizaci staveb a opatření, která aktivně směřují k naplnění klesajícího trendu dopravních imisních příspěvků suspendovaných částic, oxidů dusíku a benzo(a)pyrenu zejména v regionech se zvýšeným znečištěním ovzduší a v obytné zástavbě.</p>	<p>OPD 2014 - 2020 je jedním z návazných koncepčních dokumentů Dopravní politiky ČR, který se primárně věnuje dopravní infrastruktuře. Otázka snižování vlivů samotné realizované dopravy je jedním z hlavních cílů Dopravní politiky a téma jako takové bude rozpracováno v dalším navazujícím koncepčním dokumentu „Akční plán čisté mobility“, který gesčně zajišťuje Ministerstvo průmyslu a obchodu ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a Ministerstvem životního prostředí. V rámci OPD 2014 - 2020 je připravena podpora opatření vedoucí k širší aplikaci alternativních pohonů (s nižšími vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví).</p> <p>Skutečností také je, že přirozený postupný technologický vývoj stále vede ke snižování jednotkové spotřeby konvenčně poháněných vozidel (běžná průměrná spotřeba osobních vozidel vyráběných v roce 2013 poklesla oproti vozidlům vyráběným před rokem 2000 o více než 30 %, velmi pozitivní vývoj lze sledovat též v ekologizaci vozového parku nákladních vozidel, kde provozovatelé těchto vozidel jsou k obnově svého vozidlového parku motivováni především nižšími mýtnými sazbami a nižšími sazbami silniční daně). Kromě toho všechna opatření na železniční síti a na infrastruktuře multimodální dopravy jsou zaměřena na podporu využívání těch druhů dopravy, které mají nižší energetickou náročnost. Projekty elektrizace tratí a podpory elektrické trakce v městské dopravě umožňuje přímé napájení</p>

	elektrickou energií, jejíž ekologické problémy lze snáze řešit u stacionárních elektráren než v dopravních prostředcích.
3. Zajistit urychlenou přípravu staveb, jejichž prioritní realizace vyplývá ze Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR a programů zlepšování kvality ovzduší za současného přihlédnutí k úrovni připravenosti staveb.	<p>Je obsaženo v popisu principů pro výběr operací v rámci daných investičních priorit.</p> <p>Relevantní stavby jsou zejména velké silniční projekty uvedené v seznamu velkých projektu OPD 2014 - 2020. Tyto spadají z hlediska priorit Střednědobé strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR do kategorie IA či IIA.</p> <p>Postup přípravy staveb je dán výsledným harmonogramem Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, v jejímž rámci byly jednotlivé projektové záměry vyhodnoceny prostřednictvím vícestupňového multikriteriálního hodnocení, přičemž byly brány v potaz také cíle snižování emisí v obydlených oblastech. Pro postup přípravy staveb je přitom nutno brát v úvahu i jejich reálný stupeň připravenosti.</p>
4. Po realizaci silničních staveb vyhodnotit příspěvek jednotlivých projektů ke snížení emisí, a to zejména prachových částic a prekursorů sekundárních částic v obydlených oblastech.	Příspěvek dokončených silničních projektů bude vyhodnocen na základě výsledků sčítání dopravy a navazujících evaluací.
5. Zabezpečit stávající legislativně danou ochranu obyvatel proti dopravnímu hluku a zhoršené kvalitě ovzduší (vyjádřené překročenými imisními limity) jako nezbytnou podmínku pro projekty.	<p>Tato podmínka je v souladu se zákonnými ustanoveními. V minulosti byla a i nadále bude plně reflektována.</p> <p>Je zajištěno v rámci platné legislativy v rámci posuzovacích a povolovacích procesů, mimo jiné prostřednictvím minimalizačních a kompenzačních opatření, přičemž je bráno v potaz i kompenzační působení snížení nebo odvedení dopravy z jiných částí sídla.</p>

<p>6. V rámci naplňování Operačního programu Doprava 2014 – 2020 upřednostnit ta opatření, která přesunou silniční dopravu mimo hustě obydlené lokality (při respektování požadavků na ochranu ostatních složek životního prostředí), zvýší kapacitu a plynulost silniční dopravy a poskytnou a podpoří alternativní způsoby dopravy vůči silniční nákladní a individuální osobní dopravě s cílem snížit emise z dopravy.</p>	<p>Je již obsaženo v textu OPD v kapitole 1.1.2. a dále v popisu principů pro výběr operací v rámci daných investičních priorit.</p> <p>Postup přípravy staveb je dán výsledným harmonogramem DSS2, v jejímž rámci byly jednotlivé projektové záměry vyhodnoceny prostřednictvím víceetapového multikriteriálního hodnocení, přičemž byly brány v potaz také cíle snižování emisí v obydlených oblastech. Pro postup přípravy staveb je přitom nutno brát v úvahu i jejich reálný stupeň připravenosti.</p> <p>Relevantní stavby jsou zejména velké silniční projekty uvedené v seznamu velkých projektu OPD. Tyto spadají z hlediska priorit Střednědobé strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR do kategorie IA či IIA.</p> <p>Samotný harmonogram realizace staveb obsažený v koncepci preferuje silniční stavby, které tvoří obchvaty měst. Nejedná se jen o silnice I. třídy, ale i o obchvaty dálničního typu především u velkých a hustě osídlených oblastí. Vysoká míra preference je věnována železničním projektům v oblasti velkých aglomerací s cílem navýšení kapacity pro možnost realizace zvýšeného objemu přeprav cestujících i nákladů. V dlouhodobém horizontu koncepce předpokládá výraznější posílení role železniční dopravy (realizace samostatné koncepce rychlých spojení) a navýšení celkové kapacity resp. zlepšení propustnosti vybraných železničních tratí. Zaváděním systémů interoperability na železniční síti (systém ETCS) dojde ke zlepšení podmínek přeprav na delší vzdálenosti v rámci EU. Návaznost jednotlivých strategických dokumentů a přístup k řešení těchto otázek je předmětem úvodních kapitol samotné koncepce.</p> <p>Je již obsaženo v textu OPD v kapitole 1.1.2. a dále v popisu principů pro výběr operací v rámci daných investičních priorit.</p>
---	--

<p>7. Při realizaci aktivity „Modernizace a výstavba infrastruktury vodních cest (např. plavební stupně, plavební komory, objekty pro zajištění bezpečnosti, atd.)“ 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.</p>	<p>Tato podmínka je v souladu se zákonnými ustanoveními. V minulosti byla a i nadále bude plně reflektována.</p> <p>Bude nadále uplatňován zájem investora připravovat záměry v podobě, ve které budou sloužit dobře svému dopravnímu účelu, a zároveň budou minimalizovat zásahy do vodních toků i jiných chráněných složek životního prostředí a veřejného zdraví. Skutečností však je, že především příčným přechodům přes vodní toky se v případě projektování liniových dopravních staveb nelze vyhnout. Za účelem naplnění výše uvedené podmínky bude vždy přihlíženo k návrhu mostních objektů tak, aby byly naplněny podmínky ochrany vodních toků.</p> <p>Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci povolovacích procesů.</p>
<p>8. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území (ZCHÚ) a území soustavy Natura 2000 (obzvláště v maloplošných a I. a II. zónách velkoplošných). V rámci vymezených koridorů hledat optimální vedení s respektem ke zvláště chráněným územím včetně ochranných pásem, k lokalitám Natura 2000, k přírodním biotopům a dalším přírodním hodnotám.</p>	<p>Tato podmínka je v souladu se zákonnými ustanoveními. V minulosti byla a i nadále bude plně reflektována.</p> <p>OPD 2014 – 2020 není koncepcí, jež by řešila prostorové uspořádání jednotlivých staveb.</p>
<p>9. 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.</p>	<p>Tato podmínka je v souladu se zákonnými ustanoveními. V minulosti byla a i nadále bude plně reflektována.</p> <p>Bude nadále uplatňován zájem investora připravovat záměry v podobě, ve které budou sloužit dobře svému dopravnímu účelu, a zároveň budou minimalizovat zásahy do vodních toků i jiných chráněných složek životního prostředí a veřejného zdraví. Skutečností však je, že především příčným přechodům přes vodní toky se v případě projektování liniových dopravních staveb nelze vyhnout. Za účelem naplnění výše uvedené podmínky bude vždy</p>

	<p>přihlíženo k návrhu mostních objektů tak, aby byly naplněny podmínky ochrany vodních toků.</p> <p>Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci posuzovacích a povolovacích procesů.</p>
<p>10. Zajistit migrační prostupnost staveb. To se týká nejen migrační prostupnosti pro velké savce, ale i míst výskytu obojživelníků a jiných zvláště chráněných druhů, křížení evropsky významných lokalit a zvláště chráněných území. Zásah nově budovaných nebo rekonstruovaných staveb silniční a železniční dopravy (TENT-T, VRT) do polygonů UAT (oblasti nefragmentované dopravou) kategorie A 4 (výborný stav), pokud by jejich důsledkem byla fragmentace území, lze akceptovat jen výjimečně, za podmínky zajištění dostatečné migrační průchodnosti pro živočichy ve smyslu metodiky AOPK ČR.</p>	<p>Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci povolovacích procesů.</p> <p>Všechny koridory navrhovaných dopravních staveb obsažených v koncepci jsou, resp. v budoucnu budou, standardně posuzovány samostatnými procesy SEA v rámci Zásad územního rozvoje kraje, ve kterém se nachází (vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj). U každé připravované stavby, pokud již není ukončeno, následuje podrobnější vyhodnocení v procesu EIA, kde může být technické řešení optimalizováno pro splnění oprávněných požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví.</p>
<p>11. Nové dopravní stavby a vodní díla lze do zvláště chráněných území umísťovat zcela výjimečně, s respektováním jejich předmětů a cílů ochrany a 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.</p>	<p>Tato podmínka je v souladu se zákonnými ustanoveními. V minulosti byla a i nadále bude plně reflektována.</p> <p>OPD 2014 – 2020 není koncepcí, jež by řešila prostorové uspořádání jednotlivých staveb.</p> <p>Naprostá eliminace zásahů je u liniových dopravních staveb v mnoha případech nemožná. Mnoho ZCHÚ nižších kategorií resp. mnoho oblastí Natura 2000 představují např. vodní toky, které liniová stavba musí ve vybraném místě</p>

	<p>vhodným způsobem překonat. Navíc platí, že mnoho současných staveb s vysokou dopravní zátěží přes jednotlivé části ZCHÚ prochází a způsobuje jejich negativní ovlivnění. U připravovaných novostaveb nebo staveb optimalizací a modernizací je vždy přihlíženo k potřebě zásahy do ZCHÚ v maximální možné míře eliminovat. Pokud není eliminace možná, je vždy snaha ovlivnění ZCHÚ maximálně zmírnit – v těchto případech je a bude postupováno dle zákonem daných možností. Pokud není možné zásah do ZCHÚ zcela vyloučit, je vždy v první řadě zjišťováno, jaký bude mít zásah dopad na hlavní předmět ochrany (např. zda neohrozí existenci biologického druhu, který je předmětem ochrany, nebo zánik celého ekosystému). V řadě případů nový vliv ještě existenci předmětu ochrany nemusí ohrozit.</p>
<p>12. Při realizaci projektu Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice, který bude realizován buď záměrem „Plavební stupeň Děčín“, jenž je jediným v současné době uvažovaným záměrem uváděným též Dopravní sektorovou strategií, 2. fáze, nebo jiným záměrem, zajistit dodržení stanoviska MŽP č. j.: 68016/ENV/13 ze dne 25. října 2013 část Doporučení:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vzhledem ke skutečnosti, že plnohodnotná funkčnost modernizované vodní cesty je podmíněna realizací všech opatření na vodní cestě, je nutno posuzovat realizaci všech předpokládaných opatření současně s vlivy lodní dopravy samotné.</li> <li>• V rámci již probíhajícího mezistátního/přeshraničního procesu posuzování vlivů na životní prostředí (proces EIA) navrhovaného záměru „Plavební stupeň Děčín“ je nutné zajistit důkladné posouzení kumulativních vlivů na celý ekosystém toku, který bude tímto záměrem ovlivněn (po proudu a proti proudu Labe).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice bude v souladu s usnesením vlády č. 337 ze dne 23. března 2005 řešen pomocí pouze jedné příčné stavby – Plavebního stupně Děčín. Další opatření pro zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi, která jsou dopravně-organizačního charakteru, budou v doplněné dokumentaci EIA samozřejmě též posouzena z hlediska jejich vlivů na životní prostředí. Opět a podrobněji budou též posouzeny vlivy samotné vodní dopravy na veřejné zdraví i přírodu a krajinu. Řešení bez příčné stavby není pro dosažení stanovených cílových</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Na základě výsledků posouzení záměru „Plavební stupeň Děčín“ doporučujeme komplexně zvážit souborné přínosy a negativa celého plánovaného rozvoje Labské vodní cesty. Tato analýza by měla podrobněji zohlednit potenciál přesunů dopravních výkonů na modernizovanou vodní cestu.</li> </ul> <p>Všechna další posuzování záměrů, které mají zásadní vliv na útvary povrchové vody a s nimi související ekosystémy (zejména záměr „Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice“ a „Plavební stupeň Přelouč II“) musí plně respektovat ustanovení Směrnice 2000/60/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. října 2000, zejména pak článek 4.7.</p>	<p>plavebních parametrů technicky možné, což je způsobeno zejména velkým sklonem dna, který je oproti navazujícímu německému úseku Labe přibližně dvojnásobný (viz příloha č. 1). Všechna dříve zvažovaná a navrhovaná technická řešení, budou v doplněné dokumentaci opět a podrobněji vyhodnocena.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• V doplněné dokumentaci EIA bude opět a podrobněji řešena možnosti ovlivnění ekosystému Labe nad i pod záměrem dotčeným územím. Zejména jde o vlivy zvýšené vodní dopravy. Za účelem získání dalších dat o vlivu vodní dopravy na ekosystém Labe zpracovává Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka odbornou studii, která se tímto tématem zabývá. Její výsledky budou v rámci doplněné dokumentace použity pro vyhodnocení vlivů zvýšené intenzity plavby.</li> <li>• Souběžně s průběhem procesu EIA bude zpracováno komplexní posouzení projektu Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice z hlediska environmentálního i ekonomického. Tato analýza bude podrobně zohledňovat i potenciál přesunů dopravních výkonů na modernizovanou vodní cestu.</li> </ul>
<p>13. Všechna další posuzování záměrů, které mají zásadní vliv na útvary povrchové vody a s nimi související ekosystémy (zejména záměr „Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice“ a „Plavební</p>	<p>Tato podmínka je v souladu se zákonnými ustanoveními. V minulosti byla a i nadále bude plně reflektována. Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy</p>

<p>stupeň Přelouč II“) musí plně respektovat ustanovení Směrnice 2000/60/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. října 2000, zejména pak článek 4.7.</p>	<p>z hlediska životního prostředí, zejména zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci posuzovacích a povolovacích procesů.</p>
<p>14. Při realizaci projektu Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice, který bude realizován buď záměrem „Plavební stupeň Děčín“, jenž je jediným v současné době uvažovaným záměrem uváděným též Dopravní sektorovou strategií, 2. fáze, nebo jiným záměrem, je v rámci jeho vlivů nutné přispět k naplňování cílů plánů povodí, tj. že záměr nezpůsobí svými vlivy zhoršení stavu všech ovlivněných útvarů povrchových vod a přispěje k zlepšení stavu a obnově všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vod.</p>	<p>Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci posuzovacích a povolovacích procesů.</p>
<p>15. Při realizaci, rekonstrukci, či optimalizaci dopravních staveb v lokalitách mimo zastavěná území obcí v maximální možné míře respektovat doporučení orgánů ochrany životního prostředí se snahou o minimální zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů.</p>	<p>Tato podmínka je v souladu se zákonnými ustanoveními. V minulosti byla a i nadále bude plně reflektována.</p> <p>Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, a zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci posuzovacích a povolovacích procesů.</p>
<p>16. Při realizaci logistických center či přepravních terminálů vytvářet podmínky vedoucí k přednostnímu umístění těchto staveb do stávajících brownfields a urbanizovaných území před jejich výstavbou ve volné krajině.</p>	<p>Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, a zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, v platném znění, které jsou následně</p>

	<p>zohledněny v rámci posuzovacích a povolovacích procesů.</p> <p>OPD 2014 – 2020 není koncepcí, jež by řešila prostorové uspořádání jednotlivých staveb</p>
<p>17. Stavby a aktivity, 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.</p>	<p>Tato podmínka je v souladu se zákonnými ustanoveními. V minulosti byla a i nadále bude plně reflektována.</p> <p>Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci povolovacích procesů.</p>
<p>18. Předkladatel koncepce zajistí celkovou koordinaci systému sledování vlivů OP D 2014 – 2020 na životní prostředí, tj. zejména následující kroky a aktivity:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vybrat relevantní environmentální indikátory a začlenit je do celkového systému sledování implementace OP D 2014 – 2020 na životní prostředí;</li> <li>• pravidelně vyhodnocovat výsledky monitoringu (ve vazbě na další postupy průběžných evaluací při implementaci programu);</li> <li>• pravidelně zveřejňovat výsledky monitoringu;</li> <li>• využít relevantní environmentální indikátory jako kritéria pro hodnocení a výběr relevantních projektů, předkládaných v rámci OP D 2014 – 2020;</li> <li>• zajistit dostatečné odborné a personální kapacity pro oblasti životního prostředí a rámec implementační struktury OP D 2014 – 2020, tj. zejména pro hodnocení a výběr projektů.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Je zajištěno v rámci MS 2014+.</li> <li>• Bude zajištěno v rámci MS 2014+.</li> <li>• Bude zajištěno v rámci MS 2014+.</li> <li>• Bude zajištěno v rámci Manuálu pracovních postupů.</li> <li>• Bude zajištěno v rámci technické pomoci.</li> </ul>

<p>19. Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vypořádání veškerých došlých vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu koncepce, tak i k jejímu vyhodnocení.</p>	<p>Bylo neprodleně provedeno již dne 3.7.2014, viz <a href="http://www.opd.cz/cz/OP_doprava_2014-2020">http://www.opd.cz/cz/OP_doprava_2014-2020</a></p>
<p><b>Část B. Podmínky souhlasného stanoviska z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000</b></p>	
<p>Pro vyloučení případného negativního vlivu realizace hodnoceného OPD na lokality soustavy Natura 2000 je potřeba dodržet následující podmínky:</p>	
<p>1. Projekt Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice realizovat pouze pokud bude vydáno souhlasné stanovisko v procesu EIA k záměru „Plavební stupeň Děčín“, jenž je jediným v současné době uvažovaným záměrem uváděným též Dopravní sektorovou strategií, 2. fáze, nebo k jinému záměru, který bude naplňovat projekt Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice, v rámci kterého již probíhá či bude probíhat i vyhodnocení přeshraničních vlivů na ekosystém toku Labe na území SRN.</p>	<p>Je respektováno.</p>
<p>2. 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 až negativní) musí být před schválením jejich realizace získáno stanovisko orgánů ochrany přírody, 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 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.</p>	<p>Tato podmínka je v souladu se zákonnými ustanoveními. V minulosti byla a i nadále bude plně reflektována.</p> <p>Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci povolenacích procesů.</p>

<p>3. Veškeré aktivity a opatření navrhované Operačním programem Doprava 2014 – 2020 budou realizovány s respektováním integrity a územní ochrany EVL a PO soustavy Natura 2000 a nesmí vést k poškození nebo zhoršení stavu předmětu ochrany těchto území.</p>	<p>Tato podmínka je v souladu se zákonnými ustanoveními. V minulosti byla a i nadále bude plně reflektována.</p> <p>Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci povolovacích procesů.</p>
<p>4. Při umístění dopravních staveb či vodních děl do území Natura 2000 musí být vyloučen významný negativní vliv na předměty ochrany EVL a PO a integritu lokalit. Měly by být upřednostňována ta opatření, které povedou ke zlepšení stavu předmětu ochrany EVL a PO nebo jej alespoň nezhorší.</p>	<p>OPD 2014 – 2020 není koncepcí, jež by řešila prostorové uspořádání jednotlivých staveb.</p> <p>Tato podmínka je v souladu se zákonnými ustanoveními. V minulosti byla a i nadále bude plně reflektována.</p> <p>Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci povolovacích procesů.</p>
<p>5. Volit optimální trasy a technická řešení s respektem k lokalitám a výskytu předmětů ochrany lokalit soustavy Natura 2000.</p>	<p>OPD 2014 – 2020 není koncepcí, jež by řešila prostorové uspořádání jednotlivých staveb.</p> <p>Tato podmínka je v souladu se zákonnými ustanoveními. V minulosti byla a i nadále bude plně reflektována.</p> <p>Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které</p>

	jsou následně zohledněny v rámci povolovacích procesů.
6. Minimalizace zásahů do EVL a PO, a to zejména z pohledu územních střetů.	<p>OPD 2014 – 2020 není koncepcí, jež by řešila prostorové uspořádání jednotlivých staveb.</p> <p>Tato podmínka je v souladu se zákonnými ustanoveními. V minulosti byla a i nadále bude plně reflektována.</p> <p>Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci povolovacích procesů.</p> <p>Naprostá eliminace zásahů je u liniových dopravních staveb v mnoha případech nemožná. Mnoho ZCHÚ nižších kategorií resp. mnoho oblastí Natura 2000 představují např. vodní toky, které liniová stavba musí ve vybraném místě vhodným způsobem překonat. Navíc platí, že mnoho současných staveb s vysokou dopravní zátěží přes jednotlivé části ZCHÚ prochází a způsobuje jejich negativní ovlivnění. U připravovaných novostaveb nebo staveb optimalizací a modernizací je vždy přihlíženo k potřebě zásahy do ZCHÚ v maximální možné míře eliminovat. Pokud není eliminace možná, je vždy snaha ovlivnění ZCHÚ maximálně zmírnit – v těchto případech je a bude postupováno dle zákonem daných možností. Pokud není možné zásah do ZCHÚ zcela vyloučit, je vždy v první řadě zjišťováno, jaký bude mít zásah dopad na hlavní předmět ochrany (např. zda neohrozí existenci biologického druhu, který je předmětem ochrany, nebo zánik celého ekosystému). V řadě případů nový vliv ještě existenci předmětu ochrany nemusí ohrozit.</p>

<p>7. Realizovat taková technická řešení záměrů a další nadstandardní opatření, která umožní migraci živočichů, a zajistí spojitost biotopů, populací a soustavy Natura 2000.</p>	<p>Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci povolovacích procesů.</p> <p>Všechny koridory navrhovaných dopravních staveb obsažených v koncepci jsou, resp. v budoucnu budou, standardně posuzovány samostatnými procesy SEA v rámci Zásad územního rozvoje kraje, ve kterém se nachází (vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj). U každé připravované stavby, pokud již není ukončeno, následuje podrobnější vyhodnocení v procesu EIA, kde může být technické řešení optimalizováno pro splnění oprávněných požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví.</p>
<p>8. Přijmout taková technická řešení záměrů, které minimalizují střety předmětů ochrany s dopravou.</p>	<p>Konkrétní technická řešení jsou výstupem povolovacích procesů na projektové úrovni.</p> <p>Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci povolovacích procesů.</p>

#### **Průběh procesu SEA:**

Proces posuzování vlivů koncepce na životní prostředí zabezpečuje Ministerstvo životního prostředí České republiky, jež je příslušným úřadem pro proces posuzování vlivů koncepce Operační program Doprava 2014 – 2020 na životní prostředí. Zapojení dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků probíhá v souladu s obligatorními kroky, definovanými v rámci zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Zapojení veřejnosti, nevládních organizací a zájmových skupin zainteresovaných k resortu životního prostředí probíhal také nad rámec zákonného ustanovení v rámci zpracování vlastního návrhu koncepce.

Oznámení koncepce ve smyslu § 10c zákona o posuzování vlivů na životní prostředí bylo příslušnému úřadu předloženo dne 8. 8. 2013. Oznámení bylo dle § 10c odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí příslušným úřadem zasláno dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření.

Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 23. 8. 2013 zveřejněním informace o oznámení koncepce na úřední desce posledního kraje. Oznámení bylo rovněž zveřejněno v Informačním systému SEA. Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, oddělení SEA, obdrželo v zákonné lhůtě celkem 40 písemných vyjádření. Připomínky týkající se obsahu a rozsahu posouzení byly využity jako podklad pro vydání závěru zjišťovacího řízení. Závěr zjišťovacího řízení č. j. 75491/ENV/13 byl vydán dne 27. 9. 2013.

Dne 6. 5. 2014 byl příslušnému úřadu předložen návrh koncepce Operační program Doprava 2014 – 2020 včetně vyhodnocení ve smyslu § 10f zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Dne 16. 5. 2014 byl návrh koncepce včetně vyhodnocení zveřejněn podle § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí na úřední desce posledního dotčeného kraje. Veřejné projednání koncepce včetně vyhodnocení se konalo dne 11. 6. 2014 v budově Ministerstva dopravy, v zasedacím sále, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1. Zápis z veřejného projednání obdrželo Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, dne 13. 6. 2014.

Posouzení vlivů na životní prostředí bylo provedeno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a zpracováno v rozsahu přílohy č. 9 tohoto zákona.

Součástí posouzení OPD bylo hodnocení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (zákon o ochraně přírody a krajiny), a to z hlediska dopadů na evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) a ptačí oblasti (dále jen „PO“) a stav jejich ochrany z uvedených hledisek dle § 45h zákona o ochraně přírody a krajiny.

### **Výsledky mezistátních konzultací**

Vzhledem k tomu, že území dotčené koncepcí nepřesáhne hranice České republiky, neproběhly v rámci procedury SEA operačního programu mezistátní konzultace.

### **Variantní návrhy OPD**

V rámci procesu zpracování operačního programu byly zvažovány různé alternativy zpracování dílčích částí operačního programu. Výsledkem je předložení koncepce v jediné variantě, včetně cílů.

### **Opatření přijatá v souvislosti s monitoringem potenciálních vlivů koncepce na životní prostředí**

Monitoring potenciálních vlivů OPD na životní prostředí je prováděn prostřednictvím sady environmentálních indikátorů, které jsou součástí indikátorové soustavy OPD. V souladu s Metodickým pokynem Ministerstva pro místní rozvoj jsou pro monitorování a implementaci ESIF environmentální indikátory následně naplňovány z projektové úrovně. Sada environmentálních indikátorů vychází z návrhu zpracovatele SEA OPD, který byl rovněž konzultován s Národním orgánem pro koordinaci a Ministerstvem životního.

V OPD budou sledovány tyto environmentální indikátory:

<b>Téma ŽP</b>	<b>Návrh ENVI indikátorů</b>	<b>MJ</b>	<b>Definice</b>
<b>Ovzduší</b>	Snížení emisí primárních částic a prekursorů sekundárních částic	t/rok	Snížení celkových ročních emisí tuhých znečišťujících látek (TZL) a emisí oxidů dusíků jako výchozí látky pro vznik sekundárních prachových částic v tunách za rok v celém sektoru doprava.
	Snížení zátěže obyvatelstva imisemi polycyklických aromatických uhlovodíků	Počet realizovaných opatření	Počet opatření, která byla uskutečněna na podporu snížení zátěže obyvatelstva v intravilánu obcí imisemi polycyklických aromatických uhlovodíků v sektoru doprava dle koncentračních hodnot indikátoru benzo(a)pyren.
	Snížení emisí NOx	t/rok	
<b>Klima</b>	Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů	Tuny ekvivalentu CO <sub>2</sub> /rok	Produkce CO <sub>2</sub> /rok z emisí v sektoru doprava.
<b>Příroda a krajina</b>	Stavby, jejichž cílem je zachování či zlepšení biodiverzity ekosystémů	Počet realizovaných opatření	Celková počet opatření, která byla uskutečněna na podporu biodiverzity (např. opatření k ochraně ohrožených druhů rostlin a živočichů, opatření k překonávání migračních bariér - rybí přechody, ekodukty, podchody, propustky atd.).
<b>Doprava</b>	Přírůstek počtu osob obsluhovaných MHD	Osoby/ rok	Počet obyvatel, kteří mohou být obsluhováni nově vybudovanou linkou MHD.
<b>Veřejné zdraví</b>	Snížení počtu obyvatel žijících v překročeném limitu hluku	Počet obyvatel	Snížení počtu obyvatel žijících v oblastech s překročenou limitní hodnotou hluku z dopravních zdrojů v důsledku aplikace protihlukových opatření a výstavby obchvatu sídel.

Tyto environmentální indikátory budou sledovány v informačním systému MS2014+ a budou pravidelně vykazovány a vyhodnocovány ve zprávách a informacích o implementaci operačního programu.

Současně bude sledován na projektové úrovni indikátor „Úspora produkce emisí PM10“ ve specifických cílech SC 2.1 a 3.1., kde byla určena i výchozí a cílová hodnota za celý OPD.

V Praze dne 7. května 2015