

Příloha 2

Metodický návod pro výběr a vyhodnocování projektů OP Doprava z hlediska environmentálních dopadů

Obsah

1	ÚVOD.....	3
1.1	HODNOCENÍ PROJEKTŮ DLE MÍSTNÍCH PODMÍNEK A LOKÁLNÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH DOPADŮ	4
2	NÁVRH HODNOTÍCÍCH KRITÉRIÍ PODLE MÍSTA REALIZACE PROJEKTU	4
2.1	SLEDOVANÉ JEVY S POZITIVNÍMI ENVIRONMENTÁLNÍMI DOPADY	4
2.2	SLEDOVANÉ JEVY S NEGATIVNÍMI ENVIRONMENTÁLNÍMI DOPADY	5
2.3	POSOUZENÍ A DOPORUČENÍ PRO ZÍSKÁVÁNÍ DAT K HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH PROJEKTŮ, VČETNĚ METOD SLEDOVÁNÍ A MĚŘENÍ.....	5
3	STANOVENÍ DEFINIC VYBRANÝCH JEVŮ S POZITIVNÍMI A NEGATIVNÍMI ENVIRONMENTÁLNÍMI DOPADY	6
3.1	SLEDOVANÉ JEVY S POZITIVNÍMI ENVIRONMENTÁLNÍMI DOPADY	6
3.2	SLEDOVANÉ JEVY S NEGATIVNÍMI ENVIRONMENTÁLNÍMI DOPADY	11

1 Úvod

Operačním programem Doprava jsou realizovány zejména dopravní aspekty hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. OP Doprava je zaměřen na sledování priorit evropského a nadregionálního významu, přičemž je v jejich plnění komplementární s dopravními intervencemi v rámci Regionálních operačních programů. OP Doprava je zároveň zaměřen na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou České republiky na léta 2005-2013 a dalšími strategickými dokumenty. Naplňování zmíněných priorit a cílů by mělo být provázeno i respektováním cílů ochrany přírody, ochrany krajiny, lidského zdraví a cílů udržitelného rozvoje území.

V této kapitole uvedená metodika přináší zpracovatelům projektů (a samozřejmě i hodnotitelům) návod, jak postupovat a hodnotit dopad projektu na životní prostředí v kontextu aktuálních problémů vyplývajících z realizace dopravních staveb na životní prostředí. V rámci tohoto postupu je možno vyhodnotit předpokládaný dopad projektu ve vytipovaných oblastech ŽP a následně kvantifikovat tento dopad pomocí zvolených indikátorů.

V roce 2006 bylo v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“) provedeno vyhodnocení vlivů OP Doprava na životní prostředí a veřejné zdraví. Toto vyhodnocení bylo zpracováno v rozsahu přílohy č. 9 výše uvedeného zákona. Základním rámcem pro hodnocení jednotlivých částí OP Doprava byla sada referenčních cílů ochrany životního prostředí. Tyto cíle byly stanoveny na základě analýzy relevantních existujících koncepčních dokumentů a zohledňují stávající problémy a témata v životním prostředí s vazbou na dopravu. Finální výběr cílů byl proveden tak, aby zvolené cíle odpovídaly obsahu jednotlivých priorit v rámci OP Doprava. Pomocí sady referenčních cílů byly hodnoceny jednotlivé kapitoly OP Doprava.

Metodický postup uplatněný v rámci procesu SEA však nelze v plném rozsahu využít pro hodnocení předkládaných projektů do OP Doprava z důvodu značného rozsahu sledovaných jevů a odborné náročnosti tohoto způsobu hodnocení. Byly proto vytipovány zásadní a relevantní aktuální okruhy problémů ochrany životního prostředí, ochrany lidského zdraví a témat udržitelného rozvoje území, které úzce souvisejí s realizací dopravních staveb.

Hodnocení environmentálních dopadů projektů realizovaných v rámci OP Doprava je nutno provádět na celorepublikové úrovni pomocí technicko-administrativních indikátorů životního prostředí již při výběru projektu, přičemž negativní aspekty dopravních staveb jsou řešeny v rámci legislativních procesů (EIA, zákonné podmínky, technické normy atd.). Podle zde uvedeného metodického postupu budou moci žadatelé rozlišit, které realizace mají negativní či pozitivní dopad na jednotlivé dotčené složky životního prostředí a budou tak moci vytipovat jevy, které nejsou pro projekt významné či relevantní nebo naopak jevy, které bude vhodné sledovat a kvantifikovat pomocí navržených indikátorů. Samotný navrhovaný postup pro hodnocení jednotlivých projektů podávaných do OP Doprava je uveden v kapitole 2, kde jsou navrhovány indikátory pro kvantifikaci environmentálních dopadů jednotlivých projektů.

1.1 Hodnocení projektů dle místních podmínek a lokálních environmentálních dopadů

Navrhované řešení pro hodnocení a výběr projektů z hlediska environmentálních dopadů jednotlivých projektů z prioritních os 1 až 6 je založeno na principu rozlišení pozitivních a negativních environmentálních dopadů. Určení pozitivních dopadů na jednotlivé složky životního prostředí pomůže předkladateli (hodnotiteli) projektu uvědomit si silné stránky a lépe zdůvodnit potřebnost projektu, negativní dopady a rizika upozorňují na slabé stránky a potřebu sledovat přijatelnost, vliv projektu a jeho působení na jednotlivé složky životního prostředí, lidské zdraví, případně udržitelný rozvoj území.

Navržený postup zohledňuje místní (environmentální) podmínky a problémy v území, přisuzuje hodnotícím environmentálním kritériím územní relevanci a zvyšuje účelnost vynaložených prostředků při realizaci cílů OPD. Metodický postup rovněž druhoplánově zachycuje horizontální vazby OP Doprava, přičemž pro vytvoření případného citlivějšího hodnotícího modelu by bylo třeba konsensuálně nastavit váhy jednotlivých předpokládaných environmentálních dopadů projektu.

Hodnotit lze především projekty ucházející se o strukturální podporu ve fázi dokončené dokumentace k územnímu rozhodnutí ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění. Metodiku je možno aplikovat taktéž na projekty již realizované a odhadnout tak environmentální přijatelnost projektu, kterou lze následně kvantifikovat sledováním vybraného indikátoru.

2 Návrh hodnotících kritérií podle místa realizace projektu

Při výběru hodnotících kritérií, která jsou rozvedena níže, byly zohledněny hlavní myšlenky a požadavky řady koncepcí, materiálů a dokumentů na národní a regionální úrovni jako je Státní politika životního prostředí, Strategie trvale udržitelného rozvoje, Politika územního rozvoje, Národní program snižování emisí, Strategie ochrany klimatického systému Země v ČR, Akční plán zdraví a životního prostředí České republiky – NEHAP, Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století - Zdraví 21, Dopravní politika ČR, Vodohospodářská politika ČR, Program rozvoje dopravních sítí ČR do roku 2010, Národní implementační plán Stockholmské úmluvy a na mezinárodní úrovni především Úmluva EHK OSN o dálkovém znečišťování ovzduší přecházejícím hranice států, 1979 a její Protokoly (především Protokol o omezení acidifikace, eutrofizace a přízemního ozonu (tzv. Göteborgský protokol), 1999) a Rámcová úmluva o změně klimatu, Protokol o snížení emisí skleníkových plynů (tzv. Kjótský protokol), 1997.

2.1 Sledované jevy s pozitivními environmentálními dopady

Pozitivně lze hodnotit projekt, jehož realizace přinese pozitivní dopady na jednotlivé složky životního prostředí, lidské zdraví, kvalitu života či udržitelný rozvoj území.

Tabulka 2.1 Sledované jevy s pozitivními environmentálními dopady

Zkratka	Popis	Potenciální závažnost (+2 až -2))
POVOD	zahrnuje protipovodňová a protierozní opatření	+1
	zmenšuje výměru zastavěného území ohroženého povodněmi na úrovni Q50 / Q100	+2 / +1
OZKO	projekt zlepšuje emisní bilanci regionu a je navržen v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší (vyhlášených podle zákona č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší v platném znění a prováděcích předpisů)	+2
HLUK	snižuje hlukové zatížení obyvatel (využívá protihluková opatření)	+2
MIGR	Zajišťuje nebo zlepšuje migrační koridory přes liniové stavby	+1
ŽELEZ	upřednostňuje železniční dopravu oproti silniční motorové dopravě	+2
OKOLÍ	řeší údržbu a management krajiny v bezprostřední blízkosti stavby (břehové porosty, příkopy, větrolamy, vodní plochy, vodoteče, revitalizační a stabilizující opatření v krajině)	+1

2.2 Sledované jevy s negativními environmentálními dopady

V tabulce uváděné negativní dopady a rizika upozorňují na slabé stránky a potřebu sledovat přijatelnost, vliv projektu a jeho působení na jednotlivé složky životního prostředí, lidské zdraví, případně udržitelný rozvoj území.

Tabulka 2.2 Sledované jevy s negativními environmentálními dopady

Zkratka	Popis	Potenciální závažnost (+2 až -2))
NATUR	prochází ekologicky citlivými oblastmi (NATURA 2000, národní parky, chráněná území), způsobuje fragmentaci lesních celků, změny rozsahu a destrukce biotopů či působí nepříznivě na rekreační zóny a krajinný ráz, zasahuje negativně do územního systému ekologické stability	-2
SENZ	negativně ovlivňuje zvláště senzitivní zóny a objekty (domovy pro seniory, léčebná zařízení, lázně, školská zařízení, památné stromy, aleje, kulturní památky, městské památkové rezervace a další objekty kulturního dědictví)	-2
KES	projekt je navržen v oblasti s nepříznivým koeficientem ekologické stability	-1
ZPF	zábory zemědělského půdního fondu	-1 / -2 / -3

2.3 Posouzení a doporučení pro získávání dat k hodnocení jednotlivých projektů, včetně metod sledování a měření

Navrhovaný způsob hodnocení jednotlivých projektů je navržen tak, aby bylo možno vycházet ze základny stávajících údajů o projektech bez potřeby dalšího zjišťování, environmentálního modelování a měření. Je možno využít v maximální míře údaje z projektové a technické dokumentace, dokumentace vzešlé z EIA (resp. SEA) procesu, existujících expertíz, studií a námitek účastníků územního (stavebního) řízení. K dispozici jsou rovněž data a mapy ze stávajících sítí sledování kvality složek ŽP (monitoring stavu ŽP), např. emisní a imisní charakteristiky promítnuté do vyhlášení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší - OZKO, kvalita povrchových a podzemních vod - HEIS, data z ÚAP (územně analytické podklady) pořizované ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb. či data pořízená v rámci krajských dokumentů jako jsou např. Zásady územního rozvoje. Metodika tak neklade zvláštní nároky (nad rámec platné legislativy) na zpracovatele projektové dokumentace ani hodnotitele jednotlivých projektů v rámci prioritních os Operačního programu doprava.

3 Stanovení definic vybraných jevů s pozitivními a negativními environmentálními dopady

3.1 Sledované jevy s pozitivními environmentálními dopady

POVOD - protipovodňová a protierozní opatření

Metodologická východiska:

Rostoucí výměra zastavěných ploch vede bez dodatečných opatření k narušení odtokových poměrů srážkových vod, dochází ke zhoršení akumulace povrchových vod a rychlému odvodu srážkových vod z území, což současně zvyšuje rizika lokálních záplav a povodní.

Kladně lze hodnotit projekty, které jako součást realizace zahrnují protipovodňová a protierozní opatření:

- provedení opatření na zadržení vody v krajině (zasakovací pásy, protierozní meze, apod.)
- protipovodňová či protierozní opatření, snižují rizika povodní a rizika půdní eroze, v případě, že nejsou způsobena následkem vlastní realizace záměru
- doprovodnou realizaci protipovodňových a protierozních opatření včetně přírodě blízkých

Dále mohou být zvýhodněny projekty, které navrhují či realizují:

- opatření, jejichž realizací dojde ke zmenšení výměry zastavěného území s ohrožením povodněmi na úrovni mezi Q50 a Q100 (+1 bod)
- opatření, jejichž realizací dojde ke zmenšení výměry zastavěného území s ohrožením povodněmi na úrovni vyšší než Q100 (+2 body)
- revitalizace vodních toků
- řešení odtokově kritických míst na tocích v území dotčeném realizací záměru

Legislativní opora:

- zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých předpisů (vodní zákon) v platném znění
- vyhláška č. 470/2001 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků, v platném znění
- vyhláška č. 471/2001 Sb., o technickobezpečnostním dohledu nad vodními díly
- vyhláška č. 195/2002 Sb., o náležitostech manipulačních a provozních řádů vodních děl
- vyhláška č. 236/2002 Sb., o způsobu a rozsahu zpracování návrhu stanovování záplavových území
- vyhláška č. 292/2002 Sb., o oblastech povodí
- vyhláška č. 135/2001 Sb., o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci
- metodický pokyn MŽP - č. 7/červenec 2000 - stanovení zvláštních účinků za povodní a jejich začlenění do povodňových plánů
- metodický pokyn MŽP - č. 7/2001 - Navrhování, výstavba a provoz suchých nádrží
- metodický pokyn Mze - č. 2/květen 2003 - Provádění technicko-bezpečnostního dohledu na hrázích malých vodních nádrží IV. kategorie

- zákon č. 12/2002 Sb., o státní pomoci při obnově území postiženého živelní nebo jinou pohromou
- nařízení vlády č. 399/2002 Sb., kterým se provádí zákon č. 12/2002
- Nařízení vlády č. 61/2003 Sb. o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech
- Technická norma vodního hospodářství (TNV) 752102 - Úpravy potoků, TNV 752103 - Úpravy řek,
- TNV 752131 - Odběrné a výpustné objekty na vodních tocích, ČSN 752401 - Vodní nádrže a zdrže,
- TNV 752910 - Manipulační řady vodohospodářských děl na vodních tocích, TNV 752931 - Povodňové plány, TNV 752932 - Navrhování záplavových území, ČSN 753102 - Odkaliště

Zdroj dat:

- Technická a projektová dokumentace
- Dokumentace k řízení v rámci SEA / EIA procesu
- Plány oblasti povodí, Povodňové plány,

OZKO – realizace projektu v oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší

Metodologická východiska:

Zvýhodňovány mohou být projekty lokalizované (navržené či realizované) v imisně postižených oblastech, vyhlášených jako OZKO - oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) jsou každoročně vyhlášovány podle zákona č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší v platném znění a prováděcích předpisů. Tyto oblasti jsou vyhlášovány v rámci zóny nebo aglomerace, kde je překročena hodnota imisního limitu u jedné nebo více znečišťujících látek.

Za environmentálně přínosný lze označit projekt, který je lokalizován v imisně problematických lokalitách (vyhlášených jako OZKO) a :

- realizuje opatření na snížení emisí látek znečišťujících ovzduší z dopravy,
- přispěje ke snížení nadlimitního imisního zatížení obyvatel.

Typickým příkladem jsou výstavby obchvatů obcí a měst za účelem snížení imisní zátěže obyvatel především tranzitní nákladní dopravou. Bodově zvýhodněný projekt by měl samozřejmě zlepšovat celkovou emisní bilanci základní územně správní jednotky (katastrální území, resp. území obce s rozšířenou působností).

Legislativní opora:

- Zákon 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší v platném znění a zákon 76/2002 Sb. o IPPC
- 417/2003 Sb., Návrh nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 351/2002 Sb., kterým se stanoví závazné emisní stropy pro některé látky znečišťující ovzduší a způsob přípravy a provádění emisních inventur a emisních projekcí
- 597/2006 Sb., Nařízení vlády o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší
- 615/2006 Sb., Nařízení vlády o stanovení emisních limitů a dalších podmínek provozování ostatních stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší
- Směrnice 2002/3/EC, 2001/81/EC, 1999/30/EC, 1996/62/EC, 1996/61/EC
- Mezinárodní závazky České republiky v rámci jednotlivých Protokolů Konvence o dálkovém znečišťování ovzduší přecházejícím hranice států (CLRTAP)

Zdroje dat:

- Technická a projektová dokumentace
- Dokumentace k řízení v rámci SEA / EIA procesu
- Vymezení OZKO a jejich případné změny provádí Ministerstvo životního prostředí jedenkrát za rok a zveřejňuje je ve Věstníku Ministerstva životního prostředí. Vymezení OZKO je dostupné také ve formátu shapefile (.shp, ESRI), pro potřeby tvorby a aktualizace územně analytických podkladů je rovněž dostupné na internetových stránkách Českého hydrometeorologického ústavu.

Územní rozsah podkladových dat:

Celostátní, konstruovaný na základě monitorovacích sítí stanovení kvality ovzduší na základě dat z databáze ISKO (spravuje ČHMÚ, gesce MŽP)

Metodická poznámka:

Vzhledem k plošnému překračování imisních limitů pro ozon, ke kterému dochází prakticky na celém území České republiky, doporučujeme posuzovat OZKO s vyloučením imisních limitů pro ozon.

HLUK- projekt snižuje hlukové zatížení obyvatel (využívá účinná protihluková opatření)

Metodologická východiska:

Území v dosahu významných liniových zdrojů (dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy, železniční koridory) mohou být ovlivněna zvýšenou hladinou hluku. Zvláště v obytné zástavbě podél významných liniových dopravních staveb ve velkých městech je silniční motorová (výjimečně železniční) doprava nejvýznamnějším zdrojem nadměrného hluku působícího na zdraví a kvalitu života obyvatel.

Pozitivně lze hodnotit projekty, které:

- sníží expozici dopravnímu hluku (výsledkem bude nižší počet obyvatel v zónách s překročenými limity denního a nočního hluku po realizaci investičního záměru oproti stavu bez realizace)

K naplnění kritéria může dojít realizací:

- izolační zeleně, protihlukových stěn, účelným snížením rychlosti, organizačními změnami v dopravě, volbou vhodného povrchu vozovky či jiným prokazatelným způsobem (umístění v terénu, zvýšení plynulosti dopravy atd.)
- přeložky komunikace nebo realizací obchvatu lokality s překročenými hlukovými limity dle platné legislativy.

Legislativní opora:

- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 222/2006 Sb., o integrované prevenci a omezování znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci)
- nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- vyhláška č. 523/2006 Sb., kterou se stanoví mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet, základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů a podmínky účasti veřejnosti na jejich přípravě (vyhláška o hlukovém mapování)
- vyhláška č. 561/2006 Sb., o stanovení seznamu aglomerací pro účely hodnocení a snižování hluku

- nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku, ve znění pozdějších předpisů
- metodický návod ministerstva zdravotnictví, hlavního hygienika ČR HEM-300-11.12.01-34065 pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí ze dne 11. 12. 2001
- zákon 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
- zákon č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezování znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci)
- zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů
- Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council relating to the assessment and management of environmental noise

Zdroj dat:

- Technická a projektová dokumentace
- Dokumentace k řízení v rámci SEA / EIA procesu
- Strategická hluková mapa silnic a železnic je k dispozici na Portálu veřejné správy České republiky, na adrese: <http://geoportal.cenia.cz/>.
- Strategické hlukové mapy hlavních silnic (2007) jsou dostupné na adrese Ministerstva zdravotnictví <http://hlukovemapy.mzcr.cz/>

MIGR- projekt zajišťuje nebo zlepšuje prostupnost území pro živočichy.

Metodologická východiska:

Liniové dopravní stavby významně přispívají k fragmentaci krajiny do dílčích vzájemně oddělených celků. Dochází ke vzniku oddělených živočišných populací, mezi kterými nedochází k rozmnožování. Problematika se týká především velkých savců. Zvyšuje se tak riziko vyhynutí nebo degenerace genetické výbavy dílčích populací, přičemž dodatečná náhrada není možná. Mezi zvláště citlivé patří nové úseky komunikací, které oddělují větší významnější přírodní celky (např. velkoplošně chráněná území). Konkrétní míra vlivu jednotlivých projektů na fragmentaci krajiny by měla být (pokud projekt spadá do kategorie dané zákonem 100/2001 Sb.) obsažena v dokumentaci EIA.

Kladným hodnocením je možno opatřit projekty, které:

- zvyšují stávající prostupnost území pro živočichy (ekodukty na realizovaných komunikacích, podchody apod.)
- nezvyšují fragmentaci území (např. obsahují průchozí úseky nebo opatření pro zachování prostupnosti území – ekodukty)

Legislativní opora:

- Zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů
- Zdroj dat: Polygony UAT – území nefragmentovaných dopravou, dokumentace EIA k danému záměru dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Zdroj dat:

- Technická a projektová dokumentace
- Dokumentace k řízení v rámci SEA / EIA procesu

ŽELEZ - upřednostňuje železniční dopravu oproti silniční motorové dopravě

Metodologická východiska:

Doprava je v současné době významným zdrojem negativních environmentálních vlivů. Jako řešení environmentálních problémů generovaných dopravou se nabízí účelová restrukturalizace její modální struktury, tzn. pomocí hospodářsko-politických nástrojů přesunout část přepravních výkonů z environmentálně nepříznivých modů (typicky silniční nebo letecké dopravy) do módů environmentálně šetrnějších – tedy na železnici. Z hlediska konkurenceschopnosti železnice je klíčovým problémem to, že železniční doprava je mimořádně nákladným dopravním módem a ani mimoekonomické efekty spojené s poskytováním veřejných služeb a minimalizací negativních externalit a environmentální zátěže nemusí vyvážit ohromné prostředky z veřejných zdrojů, které jsou k dosažení konkurenceschopnosti železnic nezbytné (GAČR 402/08/1438).

Z výše uvedených důvodů je ve vztahu k posílení environmentálních cílů OPD navrhováno zvýhodnění projektů v železniční dopravě před projekty v dopravě silniční.

Opora strategických dokumentů:

- Státní politika životního prostředí
- Strategie trvale udržitelného rozvoje České republiky
- Strategie rozvoje železniční dopravy

Zdroj dat:

- Technická a projektová dokumentace
- „Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě - možnosti a limity hospodářské politiky“. Projekt GAČR 402/08/1438, 2008-2010

OKOLÍ - nadstandartní údržba a management krajiny v bezprostřední blízkosti stavby

Metodologická východiska:

Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů stanovuje v § 8 povinnost zabránit škodám na zemědělském půdním fondu při stavební, těžební a průmyslové činnosti, popřípadě tyto škody omezit na co nejmenší míru, zejména skrývat odděleně svrchní kulturní vrstvu půdy, popřípadě i hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy na celé dotčené ploše a postarat se o jejich hospodárné využití nebo řádné uskladnění pro účely rekultivace anebo zajistit na vlastní náklad jejich odvoz a rozprostření na plochy určené orgánem ochrany zemědělského půdního fondu, pokud v odůvodněných případech tento orgán neudělí výjimku z povinnosti provést skrývku uvedených zemin, ukládat odklízové zeminy ve vytěžených prostorech, a není-li to možné nebo hospodářsky odůvodněné, uložit je v první řadě na plochách neplodných nebo na plochách horší jakosti, které byly za tím účelem odňaty ze zemědělského půdního fondu, provádět podle schválených plánů rekultivaci dotčených ploch, aby byly způsobilé k plnění dalších funkcí v krajině a učinit opatření k zabránění úniku pevných, kapalných a plyných látek poškozujících zemědělský půdní fond a jeho vegetační kryt.

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ustanovuje v § 9 náhradní výsadbu, způsob povolování kácení dřevin, následnou péči o dřeviny, náhradní výsadbu.

Kladné hodnocení může být přiděleno projektu, který ve vztahu k ochraně přírody a krajiny, krajinného rázu:

- přistupuje nadstandardně, aktivně, nad rámec legislativních požadavků k údržbě a managementu krajiny v bezprostřední blízkosti stavby
- provádí revitalizační a stabilizující opatření v krajině v širším okolí investičního záměru (nadstandardně řešené břehové porosty, příkopy, větrolamy, vodní plochy, vodoteče atd.)
- realizuje plošné či liniové výsadby dřevin nad rámec legislativních nařízení

Legislativní opora:

- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Zdroj dat:

- Technická a projektová dokumentace
- Dokumentace k řízení v rámci SEA / EIA procesu

3.2 Sledované jevy s negativními environmentálními dopady

NATUR - prochází ekologicky citlivými oblastmi (NATURA 2000, národní parky, chráněná území), způsobuje fragmentaci lesních celků, změny rozsahu a destrukce biotopů či působí nepříznivě na krajinný ráz

Metodologická východiska:

Pokud projekt zasahuje do území chráněného dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ve většině případů se dají předpokládat střety se zájmy ochrany přírody, ať již v průběhu samotné výstavby anebo provozu záměru. Toto se týká nových záměrů. V případě změny (rekonstrukce apod.) již stávající dopravní stavby může naopak dojít ke zmírnění negativních dopadů stavby na přírodní hodnoty území.

Zákon o ochraně přírody realizaci celé řady dopravních staveb v ekologicky citlivých či cenných oblastech vylučuje. Tam, kde realizace záměru či změny záměru výslovně vyloučena není, je míra ovlivnění přírodního prostředí posuzována v rámci procesu EIA. Na základě procesu EIA je možno získat informace pro hodnocení daného záměru.

Uvedeným zákonem je řešena rovněž problematika ochrany krajinného rázu. Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině. Tuto problematiku je nutno řešit především v přírodních parcích, které jsou zřízeny pro účely ochrany krajinného rázu, velkou pozornost je nutno věnovat také záměrům ve velkoplošně chráněných územích. Také zásady územního rozvoje mohou vymezovat plochy pro ochranu pohledových horizontů. Pokud záměr do některého z těchto území zasahuje, měly by vlivy záměru na krajinný ráz být řešeny v rámci procesu EIA.

V zákoně o ochraně přírody a jeho prováděcích předpisech je legislativně zakotven další nástroj: Územní systém ekologické stability – ÚSES. Vymezeny jsou nadregionální, regionální a lokální ÚSES, které se skládají z biocenter a biokoridorů. Při plánování a realizaci významnějších liniových dopravních staveb je takřka nemožné, aby ke křížení s ÚSES nedocházelo (především v případě biokoridorů). Střety by však měly být minimalizovány a to již v procesu územního plánování. Míra ovlivnění ÚSES je předmětem posouzení EIA, odkud je možno čerpat informace pro hodnocení záměru.

Cílem legislativní snahy je vytvoření územního systému ekologické stability jako vzájemně propojeného souboru přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Cílem územního systému ekologické stability je přispět k vytvoření ekologicky vyvážené krajiny, v níž je trvale zajištěna možnost využívání vyžadovaných produkčních a mimoprodukčních funkcí.

Projektu je přiděleno záporné hodnocení pokud:

- prochází ekologicky citlivými či cennými oblastmi (NATURA 2000, národní parky, chráněná území)
- dochází k fragmentaci lesních celků, změnám rozsahu a destrukce biotopů
- narušuje krajinný ráz
- zasahuje negativně do územního systému ekologické stability (s vyšším důrazem na biocentra) a narušuje zásadním způsobem funkčnost ÚSES

Legislativní opora:

- zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška, kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny,
- vyhlášce č.395/1992 Sb. a dalších oborových předpisech

Zdroj dat:

- Technická a projektová dokumentace
- Dokumentace EIA k danému záměru dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, stanovisko MŽP nebo KÚ.
- Územně analytické podklady obcí – podklad pro rozbor udržitelného rozvoje území – jevy č. 17 (oblast krajinného rázu a její charakteristika) a 18 (místo krajinného rázu a jeho charakteristika).
- Zásady územního rozvoje

SENZ - negativně ovlivňuje zvláště senzitivní zóny a objekty

Metodologická východiska:

Hluková a emisní zátěž je v současnosti velmi závažným problémem mnohých měst. Značná část obyvatel (např. v Praze, Brně, Plzni a jiných velkých městech) je ve venkovním prostoru vystavena nadlimitnímu hluku či podstupuje závažná zdravotní rizika expozicí látkám znečišťujícím ovzduší. Doprava je dnes pro obyvatele měst nejvýznamnějším původcem zdravotních rizik. Na dopravu je vázána podstatná část obtěžujícího hluku. Zvláště nebezpečný je nadlimitní noční hluk v senzitivních zónách a objektech (nemocnice, domovy

pro seniory, léčebná zařízení, lázně, školská zařízení). Nejvyšších hlukových hladin, přes 75 dB, je dosahováno v okolí hlavních tahů, okružních tras a podél dálnic a rychlostních komunikací.

Negativní environmentální dopady lze předpokládat u projektu:

- jehož realizace se negativně projeví (emisní a hluková zátěž) v senzitivních zónách a objektech (nemocnice, domovy pro seniory, léčebná zařízení, lázně, školská zařízení).
- který negativně ovlivňuje památné stromy, aleje, kulturní památky, městské památkové rezervace a další objekty místního přírodního či kulturního dědictví

Legislativní opora:

- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a nařízení vlády č. 502/2000 Sb.
- směrnice 2002/49/EU, tato právní norma v České republice dosud nebyla zcela implementována,
- zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění zákona č. 425/1990 Sb. v platném znění (307/2008 Sb.)
- zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění
- zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů
- Úmluva o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví

Zdroj dat:

- Technická a projektová dokumentace
- Dokumentace EIA k danému záměru dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, stanovisko MŽP nebo KÚ.
- Územně analytické podklady obcí – podklad pro rozbor udržitelného rozvoje území – jevy č. 17 (oblast krajinného rázu a její charakteristika) a 18 (místo krajinného rázu a jeho charakteristika).
- hlukové mapy

KES (koeficient ekologické stability) - projekt je navržen v oblasti s nepříznivým KES

Metodologická východiska:

Pro zjištění stavu krajiny z hlediska její vyváženosti a rovnováhy se krajina oceňuje koeficientem ekologické stability. Pro účely tohoto hodnocení byla zvolena obecně uznávaná klasifikace vytvořená Ing. Igorem Míchalem.

Ekologická stabilita představuje schopnost krajiny samovolnými vnitřními mechanismy vyrovnávat rušivé vlivy vnějších faktorů bez trvalého narušení přírodních mechanismů, tzn., že se systém brání změnám během působení cizího činitele zvenčí nebo se vrací po skončeném působení cizího činitele k normálu. Protože potenciálními nositeli ekologické stability krajiny jsou přirozené ekosystémy, racionální využívání krajiny nejen nevylučuje, ale nutně zahrnuje jejich trvalou existenci.

Výsledné určení hodnoty ekologické stability konkrétního území, resp. administrativní jednotky, je vyjádřeno koeficientem ekologické stability (KES). Tento ukazatel umožňuje

získat základní informaci o stavu krajiny daného území a míře problémů, které se v ní vyskytují.

Koeficient ekologické stability je poměrové číslo a stanovuje poměr ploch tzv. stabilních a nestabilních krajinných prvků ve zkoumaném území.

$$KES = \frac{\text{plocha ekologicky stabilních ploch}}{\text{plocha ekologicky nestabilních ploch}}$$

Ekologicky stabilní plochy: lesy, louky, pastviny, zahrady, vinice, ovocné sady, rybníky, ostatní vodní plochy, doprovodná a rozptýlená zeleň, přírodní plochy.

Ekologicky nestabilní plochy: orná půda, chmelnice, zastavěné plochy, ostatní plochy

Klasifikace území na základě hodnoty KES dle Míchala:

Krajinný typ A – krajina zcela přeměněná člověkem

KES do 0,3 území nestabilní - nadprůměrně využívaná území s jasným porušením přírodních struktur.

KES 0,4 – 0,8 území málo stabilní - intenzivně využívaná kulturní krajina s výrazným uplatněním agroindustriálních prvků.

Krajinný typ B - krajina intermediální

KES 0,9 – 2,9 území mírně stabilní - běžná kulturní krajina, v níž jsou technické objekty v relativním souladu s charakterem relativně přírodních prvků.

Krajinný typ C - krajina relativně přírodní

KES 3,0 – 6,2 území stabilní - technické objekty jsou roztroušeny na malých plochách při převaze relativně přírodních prvků.

KES nad 6,2 území relativně přírodní.

Hodnocení záměru je navrženo v duchu koncepce KES následovně:

- Záporné environmentální hodnocení náleží záměru, pokud plocha záboru krajiny stabilní je větší než plocha záboru krajiny nestabilní

Legislativní opora:

- zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů,

Zdroj dat:

- Technická a projektová dokumentace
- Územně analytické podklady obce s rozšířenou působností
- Mapa využití ploch na území ČR (landuse), <http://geoportal.cenia.cz>

ZPF zábovy ZPF (zemědělského půdního fondu) / půdy s nejvyšší bonitou

Metodologická východiska:

Zábor půd pro účely dopravní infrastruktury je zpravidla nevratným procesem, který podstatně omezuje nebo úplně odstraňuje plnění funkcí půdy.

Legislativní opora:

Plošná ochrana půdy je definována ustanoveními zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů a ustanoveními zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.

Dle § 4 zákona č. 334/1992 Sb. je nutno pro nezemědělské účely použít především nezemědělskou půdu, zejména nezastavěné a nedostatečně využitě pozemky v zastavěném území nebo na nezastavěných plochách stavebních pozemků staveb mimo toto území, stavební proluky a plochy získané zbořením přežilých budov a zařízení. Musí-li však v nezbytných případech dojít k odnětí zemědělského půdního fondu, nutno zejména:

- a) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,
- b) odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu,
- c) při umísťování směrových a liniových staveb co nejméně ztěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu,
- d) po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle schváleného plánu rekultivace.

Metodický pokyn OOLP/1067/1996 MŽP k odnímání půdy ze ZPF vymezuje 5 tříd ochrany, které vycházejí z kódů mapy BPEJ (bonitovaných půdně-ekologických jednotek). Do 1. třídy ochrany jsou zařazeny bonitně nejceněnější půdy v jednotlivých klimatických regionech, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu. Do 2. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně ZPF jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné. Pro nezemědělské účely je nutné používat nezastavěné a nedostatečně využitě pozemky v zastavěném území nebo na nezastavěných plochách stavebních pozemků. Musí-li však v nezbytných případech dojít k odnětí ze ZPF, je nezbytné využít pokud možno pozemky ve 3. – 5. třídě ochrany.

Míra nebezpečnosti záboru může být vyjádřena koeficientem záboru ZPF vypočteným následujícím způsobem:

Výpočet koeficientu záboru ZPF (KZ_{ZPF})

$$KZ_{ZPF} = \frac{\text{plocha záboru ZPF (původní stav)}}{\text{plocha záboru ZPF (po realizaci záměru)}}$$

Pozn.: V případě nového záboru ZPF I. a II. třídy ochrany je environmentální dopad záboru citelnější (tj. méně vhodný).

Zdroj dat:

- Technická a projektová dokumentace
- Územně analytické podklady obce s rozšířenou působností
- Mapa využití ploch na území ČR (landuse) a půdní mapy, <http://geoportal.cenia.cz>