

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

Ministerstvo dopravy
Ing. Mgr. Marek Pastucha
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Váš dopis značky / ze dne:
11/2011-430-MET/3

Naše značka:
89615 /ENV/11

Vyřizuje:
Ing. Hejhal/I. 2730

PRAHA
24. 11. 2011

Věc: Předání závěru screeningového šetření podle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí

Dopisem ze dne 10. 11. 2011 obdrželo Ministerstvo životního prostředí Vaši žádost o provedení screeningu dle článku 3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „Směrnice SEA“) na aktualizovaný „**Operační program Doprava na léta 2007 – 2013**“ (dále jen „OPD“).

Jako příslušný úřad Vám sdělujeme, že změna OPD byla podrobena screeningovému šetření podle článku 3 Směrnice SEA.

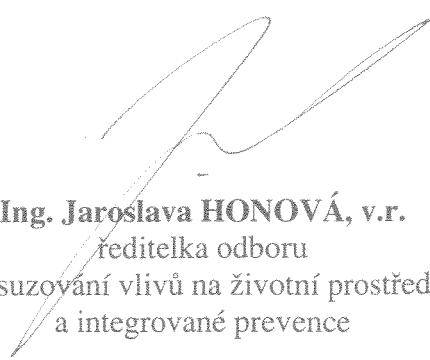
Na podkladě revize dokumentu OPD, důvodové zprávy k revizi OPD a na podkladě příslušných kritérií stanovených přílohou II Směrnice SEA vydal příslušný úřad závěr screeningového šetření, který Vám zasíláme v příloze.

Do závěru screeningového šetření lze také nahlédnout v Informačním systému SEA <http://eia.cenia.cz/sea/revize/prehled.php> a také na webových stránkách Ministerstva životního prostředí http://www.mzp.cz/cz/posuzovani_vlivu_koncepci_sea.

Žádáme Ministerstvo dopravy, aby rovněž zveřejnilo závěr screeningového šetření na svých webových stránkách.

Příloha:

- závěr screeningového šetření


Ing. Jaroslava HONOVÁ, v.r.
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 24. 11. 2011
Č. j.: 89615/ENV/11

ZÁVĚR SCREENINGOVÉHO ŠETŘENÍ

podle článku 3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES, o posuzování
vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „Směrnice SEA“)

Identifikační údaje:

Název: Operační program Doprava na léta 2007 - 2013

Charakter koncepce:

Operační program Doprava (dále jen „OPD“) je dokumentem reagujícím na doporučení Evropské komise předložit za Českou republiku pro období 2007 – 2013 operační program zahrnující rozvojové priority sektoru doprava v ČR, které mohou být spolufinancovány ze strukturálních fondů EU (ERDF – Evropského fondu pro regionální rozvoj) a z Fondu soudržnosti.

Umístění: Česká republika

Předkladatel: Ministerstvo dopravy

Screeningové šetření:

Podle článku 3 Směrnice SEA členské státy určí, zda plány nebo programy uvedené v odstavcích 3 a 4 Směrnice SEA mohou mít významný vliv na životní prostředí buď přezkoumáním jednotlivých případů, nebo stanovením druhů plánů a programů, nebo kombinací obou přístupů. Za tímto účelem vezmou členské státy ve všech případech v úvahu příslušná kritéria stanovená v příloze II Směrnice SEA, aby se zajistilo, že se na plány a programy s možným významným vlivem na životní prostředí vztahuje Směrnice SEA.

Informace o revizi OPD a závěr screeningového šetření bude zveřejněn v Informačním systému SEA <http://eia.cenia.cz/sea/revize/prehled.php> a na webových stránkách Ministerstva životního prostředí http://www.mzp.cz/cz/posuzovani_vlivu_koncepci_sea.

1. Charakteristika plánů a programů, zejména s ohledem na:

- míru, v jaké plán nebo program stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, buď vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti a provozním podmínkám nebo přidělením zdrojů;

Řídicí orgán OPD předložil návrh revize OPD, který zahrnuje navýšení alokace Prioritní osy 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T o část dodatečných prostředků SF, které získá ČR na základě čl. 17 Meziinstitucionální dohody.

Kromě příslušných změn ve finančních tabulkách OPD jsou rovněž adekvátně upraveny cílové hodnoty indikátorů výstupu dotčené prioritní osy a dále jsou v kapitole indikátory provedeny úpravy formálního rázu na základě připomínek MMR – NOK. Vzhledem k tomu, že u cílových hodnot indikátorů výsledku a dopadu je na základě dosud dosažených hodnot zjevné, že v některých případech bylo jejich stanovení nedostatečně přesné, budou tyto indikátory předmětem samostatné souhrnné revize provedené na základě výsledků důkladné tematické evaluace, jež byla řídicím orgánem OPD zahájena v únoru.

Revize spočívá v následujících změnách:

Změna č. 1: Navýšení prioritní osy č. 4 Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T o dodatečné finanční prostředky na základě čl. 17 Meziinstitucionální dohody

Změna č. 2: Úprava cílové hodnoty indikátoru

Změna č. 3: Formální změny v programovém dokumentu v kap. 3.2 Indikátory pro monitoring a hodnocení

Z výše vyjmenovaných změn lze vyčlenit změny č. 1 a č. 2, které jsou relevantní vzhledem k posouzení programového dokumentu na životní prostředí resp., kterou má smysl se zabývat z hlediska kritérií stanovených v příloze II Směrnice SEA, tj. vůči těmto změnám provést screening dle článku 3 výše uvedené směrnice. Změna č. 3 je pouze změnou technického charakteru, z hlediska posouzení programového dokumentu na životní prostředí (resp. z hlediska potenciálních vlivů na životní prostředí) není změnou podstatnou. V rámci změny č. 3, resp. navrhovanými úpravami bude zajištěn soulad s Národním číselníkem indikátorů.

V rámci revize OPD nedojde ke změnám strategické části programu, tj. nedojde k zásahu do podporovaných opatření resp. aktivit, které byly podrobeny posouzení vlivů na životní prostředí. Všechny výše uvedené změny budou mít vliv především na organizaci uplatňování OPD resp. monitoring.

Původní znění programového dokumentu OPD bylo podrobeno kompletnímu procesu posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“).

Proces SEA byl zahájen v době, kdy byly připraveny pracovní verze některých částí OPD a probíhal dále souběžně se zpracováním OPD. V rámci SEA byly hodnoceny všechny části OPD. Základním rámcem pro hodnocení jednotlivých částí byla sada referenčních cílů ochrany životního prostředí. Tyto cíle byly stanoveny na základě analýzy relevantních existujících koncepčních dokumentů a zohledňovaly 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 OPD.

Pomocí sady referenčních cílů byly hodnoceny jednotlivé kapitoly OPD – zpracovatel SEA navrhnul také doplnění obsahového zaměření OPD, doplnění a úpravy popisné části včetně SWOT analýzy.

Z hlediska možných dopadů OPD a potenciálních environmentálních rizik jsou nejvýznamnější částí OPD jednotlivé oblasti podpory. Pro zjištění, zda OPD může při realizaci mít závažné vlivy na životní prostředí, bylo provedeno hodnocení jednotlivých navržených opatření vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí, tj. zda a jakým způsobem opatření přispívají (či nikoliv) k naplňování referenčních cílů.

Na základě vyhodnocení navrhnul zpracovatel SEA úpravy a doplnění zaměření oblastí podpory a podmínky jejich implementace. Dalším významným výstupem hodnocení je návrh systému a indikátorů ke sledování vlivů implementace OPD na životní prostředí a environmentálních kritérií pro hodnocení a výběr projektů předkládaných v rámci OPD.

Pro účely informování a zapojení veřejnosti do přípravy a posuzování OPD byla zpracovatelem SEA zřízena internetová stránka, kde byly průběžně zveřejňovány pracovní verze OPD, výstupy hodnocení a další relevantní dokumenty. Zájemci se také mohli zaregistrovat na emailovou konferenci pro SEA OPD a průběžně zasílat zpracovateli SEA dotazy, připomínky či komentáře. V úvodní fázi SEA byl uspořádán veřejný seminář k SEA OPD.

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

Výstupem procesu SEA OPD bylo stanovisko SEA, ze kterého vyplývá, že za podmínek, uvedených ve stanovisku SEA nebude mít OPD významný negativní vliv na životní prostředí a že realizace OPD nebude mít významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000.

Charakteristika relevantních změn programového dokumentu a zhodnocení míry jejich vlivu na to, jak OPD stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti a provozním podmínkám nebo přidělením zdrojů

Změna č. 1: Navýšení prioritní osy č. 4 Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T o dodatečné finanční prostředky na základě čl. 17 Meziinstitucionální dohody

Dodatečně dostupné prostředky budou směřovat na projekty v rámci Prioritní osy 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T, jmenovitě na projekty zaměřené především na budování přeložek. Důvodem je především dlouhodobé enormní zatížení silniční sítě ČR tranzitní dopravou, jejíž objem se po vstupu do EU ještě zvýšil. Vybudování přeložek nejvíce zatížených komunikací přinese zlepšení životního prostředí uvnitř dotčených sídel a významně přispěje k udržitelnému rozvoji silniční dopravy. Dále je prověřována možnost použití těchto prostředků ve prospěch inovativních projektů (například telematických systémů), záleží však především na jejich připravenosti k zařazení do operačního programu. OPD bude přiděleno 47 409 160 EUR.

Komentář:

Přidělení dodatečných finančních prostředků se v rámci realizace OPD projeví vyšším počtem realizovaných projektů. V důsledku toho je třeba rovněž upravit monitorovací ukazatel (indikátor) resp. jeho cílovou hodnotu (viz změna č. 2).

Z hlediska vlivů na životní prostředí nebude mít plánovaná změna zásadní vliv. Předmětem plánovaných projektů bude vybudování přeložek nejvíce zatížených komunikací I. třídy. Realizací nových silnic lze předpokládat zábor půdy. Etapa výstavby může mít krátkodobě vliv na ovzduší, hlukovou situaci, apod. Míru vlivů lze ovšem vyhodnotit jako

malou. Při realizaci projektů budou respektovány přírodní a kulturní charakteristiky území a podmínky ochrany veřejného zdraví. Vhodné stavební úpravy a opatření mohou zmírnit současné negativní vlivy těchto liniových staveb na ÚSES, jednotlivé ekosystémy, faunu nebo lidské zdraví (zvýšení bezpečnosti, prevence dopravních nehod). Podrobnější komentář k potenciálním vlivům na životní prostředí je uveden v textu níže (v části 2 screeningu).

Změna má sama o sobě ve vztahu k životnímu prostředí pouze zprostředkovanou vazbu. Z pohledu životního prostředí, resp. potenciálních negativních vlivů na něj, je na této hierarchické úrovni a míře podrobnosti znalosti projektů podstatné, že nedojde ke změně charakteru podporovaných projektů ani kritérií pro jejich výběr a že se nic nezmění na požadavku podrobení každého jednotlivého projektu postupu posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. (tj. procesu EIA) resp. dle § 45 i zákona č. 114/1992 Sb.

Změna č. 2: Úprava cílové hodnoty indikátoru

Realizací projektů, které budou spolufinancované z dodatečných prostředků v rámci prioritní osy 4 bude ovlivněna dosažená hodnota výstupového indikátoru (core): „37 02 00 Délka nových silnic – celkem“. Vzhledem k výši dodatečné alokaci se počítá s realizací max. 1 – 2 projektů. V případě realizace projektu(ů) s využitím dodatečných prostředků se očekává, že bude vybudováno dalších 3 – 4 km nových silnic, proto návrh revize OPD obsahuje navýšenou cílovou hodnotu výše uvedeného indikátoru z 48,3 na 52 km.

Komentář:

Rozhodnutí EK o přidělení dodatečných prostředků určených na výstavbu dopravní infrastruktury se v rámci realizace OPD projeví především vyšším počtem realizovaných projektů, a to pouze o 1 – 2 projekty. V důsledku toho je třeba rovněž upravit monitorovací ukazatel (indikátor) resp. jeho cílovou hodnotu (viz výše). Z pohledu životního prostředí, resp. posouzení vlivů realizace OPD však nedojde k významným změnám, a to z toho důvodu, že nedojde ke změně charakteru podporovaných projektů ani kritérií pro jejich výběr.

Změny cílových hodnot indikátorů neznamenají žádné změny v charakteru podpořených projektů, tudíž nemají ve srovnání s původním programovým dokumentem vliv na míru, s jakou stanoví rámec pro záměry resp. jejich umístění či vlastnosti.

Změna nebude mít z hlediska vlivů na životní prostředí zásadní vliv. Navýšení délky výstavby nových silnic I. třídy (přeložek) je v malém rozsahu, jedná se o navýšení o 3 – 4 km. Podrobněji je tato změna komentována v textu dále (část 2 screeningu).

Změna má sama o sobě ve vztahu k životnímu prostředí pouze zprostředkovanou vazbu. Z hlediska potenciálních negativních vlivů na životní prostředí je na této hierarchické úrovni a míře podrobnosti znalosti projektů podstatné, že je třeba podrobit každý jednotlivý projekt posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. (tj. procesu EIA), resp. dle § 45 i zákona č. 114/1992 Sb. Tento podklad je jedním z podkladů pro vydání územního rozhodnutí a následného stavebního povolení.

- míru, v níž plán nebo program ovlivňuje jiné plány a programy včetně plánů a programů v hierarchické návaznosti;

Revize programového dokumentu OPD nebude mít vzhledem ke svému charakteru zásadní vliv na ostatní přijaté strategické dokumenty, a to na žádné hierarchické úrovni. Změna indikátoru v oblasti podpory výstavby nových silnic představuje navýšení výstavby komunikací I. třídy (konkr. se jedná o možnou podporu výstavby přeložek komunikací I. třídy).

Toto sice může znamenat větší podíl realizovaných staveb, avšak bez přímého ovlivnění územních plánů obcí, které jsou relevantním strategickým dokumentem přijatým na regionální resp. místní úrovni. Podpořeny mohou být pouze takové projekty, jež jsou v souladu s územně plánovací dokumentací a mají vydané územní rozhodnutí. Schválení a vydání územně plánovací dokumentace, územního rozhodnutí a následně pak stavebního povolení předchází proces posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., jehož účelem je získání objektivního odborného podkladu k výše zmiňovaným rozhodnutím, popř. opatřením podle zvláštních právních předpisů. V tomto ohledu nenastane uplatňováním revize OPD žádná změna.

Revize programového dokumentu OPD nepředstavuje žádné změny v charakteru podpořených projektů, může ovlivnit pouze jejich konečný počet, což však nelze hodnotit jako významný vliv na ostatní strategické dokumenty ani na životní prostředí jako takové.

S ohledem na změnu cílové hodnoty indikátoru „37 02 00 Délka nových silnic – celkem“ lze předpokládat, že dopad této změny na životní prostředí bude minimální a nové Vyhodnocení SEA by nepřineslo jiné závěry než ty, které byly uvedeny v původním Vyhodnocení SEA OPD. Pro zamezení negativních vlivů podpořených projektů na životní prostředí je třeba v každém jednotlivém případě důsledně uplatňovat postupy stanovené legislativou na poli ochrany životního prostředí, tj. především zákona č. 100/2001 Sb., resp. zákona č. 114/1992 Sb.

Popis návrhu revize OPD obsahuje návrh několika silničních staveb, ze kterých by mohly být díky dodatečné alokaci podpořeny až dvě takové stavby. Vzhledem k tomu, že uvedené stavby jsou součástí příslušných územních plánů, je zřejmé, že s jejich realizací se dlouhodobě počítá bez ohledu na možnost financování z OPD. Každý z navrhovaných projektů také již prošel posouzením vlivů na životní prostředí a povoloovacími procesy. Navrhovaná revize OPD však v žádném případě nevytváří závazek pro Ministerstvo dopravy či Evropskou unii jakýkoliv z těchto projektů financovat, zejména pak pokud by se ukázalo, že některá z uvedených staveb nesplňuje požadavky české či evropské legislativy ve vztahu k posouzení vlivů na životní prostředí a schvalovacím procesům.

- důležitost plánu nebo programu pro začlenění aspektů životního prostředí, zejména s ohledem na podporu udržitelného rozvoje;

Revize OPD znamená pouze organizační změny spočívající zejména v navýšení finančních prostředků a s tím spojenou změnu cílové hodnoty indikátoru. Přijetím revize OPD nedojde k žádným výrazným změnám v rámci Operačního programu OPD, jež by měly vliv na jeho charakter ve vztahu k životnímu prostředí resp. udržitelnému rozvoji. Začlenění aspektů životního prostředí resp. udržitelného rozvoje v programovém dokumentu zůstává ve srovnání s původním zněním OPD stejné.

- problémy životního prostředí, které jsou pro plán nebo program závažné;

Nebyly zjištěny žádné problémy životního prostředí ani změny jeho stavu resp. trendů vývoje životního prostředí, které by byly závažné ve vztahu k revizi OPD a nebyly uvažovány v rámci posouzení původního znění programového dokumentu na životní prostředí.

- významnost plánu nebo programu pro uplatňování práva životního prostředí Společenství (např. plány a programy spojené s nakládáním s odpady nebo s ochranou vody).

Předkládaná revize programového dokumentu OPD neobsahuje takové změny, které by představovaly významné dopady do oblastí uplatňování práva životního prostředí Společenství. Předkládané změny mají převážně finanční a organizační charakter. Každý jednotlivý projekt bude podroben postupu hodnocení z hlediska jeho vlivů na lokality

soustavy Natura 2000 tak, jak bylo stanoveno ve stanovisku SEA k původnímu znění programového dokumentu.

2. Charakteristika vlivů a oblastí, které mohou být zasaženy, zejména s ohledem na:

Z hlediska screeningového šetření SEA je možné navrhovaný seznam možných projektů pro financování z dodatečné alokace hodnotit pouze jako doplňující informaci upřesňující dodatečný přínos změny koncepce vzhledem k plnění jejích cílů.

- pravděpodobnost, dobu trvání, četnost vlivů a vratnost jejich důsledků,

Revize programového dokumentu OPD se nijak podstatně nedotkne návrhové části dokumentu, tudíž budou podpořeny stejné typy projektů na základě stejných kritérií jako v původní verzi OPD. Změny cílové hodnoty indikátoru, resp. dodatečná alokace finančních prostředků na projekty v oblasti podpory modernizací silnic I. třídy mohou mít vliv na konečný počet realizovaných projektů, nicméně s ohledem na povahu a charakter změn cílové hodnoty indikátoru lze konstatovat, že podpořené projekty nebudou představovat nové významné zásahy do životního prostředí, které by nebyly již při předchozím procesu SEA k předmětnému OPD známy a hodnoceny. Dodatečná alokace bude použita na výstavbu přeložek komunikací I. třídy. Potenciální negativní a pozitivní vlivy Revize OPD jsou uvedeny níže. Podstatné z hlediska životního prostředí zůstává dodržování podmínek stávajícího Stanoviska SEA, jež bylo vydáno na základě kompletního posouzení vlivů OPD v dosavadním znění.

- kumulativní povahu dopadu,

Kumulativní vlivy Revize OPD se nepředpokládají. Pokud by docházelo k synergickým, případně kumulativním vlivům na životní prostředí, tak konkrétní vlivy jednotlivých aktivit bude možné do určité míry identifikovat pouze přímo v lokalitě realizace a provozu konkrétní aktivity.

- přeshraniční povahu dopadu,

Z indikativního seznamu projektů, který je obsahem popisu návrhu revize OPD vyplývá, že navrhované projekty pro dodatečné financování OPD se nenacházejí v bezprostřední blízkost hranic České republiky. Z tohoto důvodu se přeshraniční vlivy nepředpokládají.

- rizika pro lidské zdraví nebo životní prostředí (např. následkem nehod),

Popis změny revize OPD obsahuje pouze indikativní výčet silničních projektů, které by mohly být dodatečně financovány. V současné době však není známo, který projekt bude takto finančně podpořen. Z tohoto důvodu není možné zcela objektivně na úrovni strategického posuzování (SEA) vyhodnotit rizika na lidské zdraví nebo životní prostředí způsobená touto změnou. Výstavba sítě komunikací navazujících na TEN-T u dálnic a u dalších komunikací mimo obce povede ke zvýšení rychlosti, která je nejčastější příčinou dopravních nehod. Potenciální negativní vlivy Revize OPD na životní prostředí jsou uvedeny dále v textu.

V případě navýšení finančních dotací do Prioritní osy 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T lze předpokládat potenciální negativní vlivy na veřejné zdraví (navýšení hluku a imisí zejména v období výstavby).

Dodatečná podpora však bude využita na výstavbu přeložek a obchvatů obytných částí měst a obcí nejvíce zatížených komunikací. Tímto dojde ke zlepšení životního prostředí

obyvatel včetně ochrany proti hluku. Bude-li realizována v rámci rekonstrukce silnic mimo TEN-T tvorba obchvatů, emise polyaromatických uhlovodíků půjdou mimo intravilán obcí a dojde tak ke snížení zdravotních rizik, souvisejících s inhalací karcinogenů.

Negativní dopady nelze u řady referenčních cílů a především pak u konkrétních vlivů na jednotlivé složky ŽP přesně identifikovat, u většiny záležitostí na konkrétním řešení problému. Jelikož navrhovaná změna obsahuje pouze indikativní seznam silničních staveb, které by mohly být díky dodatečné alokaci finančně podpořeny, musí zde platit již výše zmiňovaný požadavek následného posouzení vybraného projektu procesem EIA, jehož výstupem budou konkrétní podmínky k minimalizaci vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to pro konkrétní projekt.

- velikost a prostorový rozsah vlivů (pravděpodobně ovlivněná zeměpisná oblast a počet obyvatel pravděpodobně ovlivněných);

Revize OPD nemá takový charakter, aby bylo možné přesně vyhodnotit velikost a prostorový rozsah vlivů způsobených touto revizí. Rozsah vlivů lze předpokládat pouze na úrovni regionu bez zásadních negativních dopadů na regiony ostatní. Vzhledem k tomu, že v důsledku revize programového dokumentu OPD nedošlo k takové změně dokumentu, která by měla vliv na výsledky Vyhodnocení SEA původního znění operačního programu, lze konstatovat, že další posouzení vlivu Revize OPD na životní prostředí není účelné.

- hodnota a zranitelnost pravděpodobně ovlivněné oblasti následkem;
- zvláštních přírodních charakteristik nebo kulturního dědictví,

V souvislosti s výstavbou nových komunikací, v tomto případě přeložek komunikací I. třídy (Prioritní osa č. 4 Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T), souvisí potenciálně možné negativní vlivy na půdy (zejm. zábory zemědělského půdního fondu a zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa), vlivy na ovzduší a klima (znečišťování ovzduší), vlivy na veřejné zdraví (ve smyslu akustické a imisní zátěže), vlivy na povrchové a podzemní vody (vliv na čistotu vod, na odtokové poměry), vlivy krajiny, ÚSES a chráněná území, vlivy na faunu, flóru a ekosystémy (likvidace biotopů zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin, vliv na migrační propustnost území), vlivy na půdu, území a geologické podmínky (zábory a znečištění půdy), vlivy na předměty ochrany soustavy Natura 2000. Finanční alokace umožní výstavbu až 4 km nových silnic I. třídy a z tohoto důvodu lze tedy očekávat, že výše uvedené negativní dopady nebudou zásadního charakteru.

Vzhledem k tomu, že v současné době ještě není rozhodnuto, který dopravní projekt bude dodatečnou alokací podpořen, není tedy ani známo, do jakého konkrétního území budou projekty výstavby silnic směřovány. Z tohoto důvodu tak nelze ani s jistotou stanovit, zda k zásadním negativním vlivům dojde či ne, případně do jaké míry může k negativnímu ovlivnění životního prostředí dojít.

Kromě výše uvedených negativních vlivů lze v případě silničních staveb zmínit i vlivy pozitivní, a to především v souvislosti s veřejným zdravím, kdy může dojít realizací obchvatu obce či vhodnějšímu vedení komunikace mimo zástavbu sídla k výraznému snížení hlukové a imisní zátěže obyvatelstva dotčeného sídla.

Z hlediska posouzení vlivů na lokality Natura 2000 lze uvést, že u žádného z navrhovaných projektů nebude výstavba silnice probíhat na území evropsky významné lokality (EVL) nebo v její bezprostřední blízkosti. Zvýšená míra rizika může být v místech křížení komunikací s toky (v tomto případě jak s toky, které jsou součástí evropsky významné lokality, tak i s dalšími toky, na EVL navazujícími).

Ovlivněna může být řada druhů živočichů (záběr území, omezení migrace, rušení stavbou, provozem apod.) i rostlin a stanovišť (záběr území, likvidace stanovišť, znečištění prostředí). Velmi důležitá je u těchto typů opatření celistvost lokalit, která může být naprosto zásadně ovlivněna, a to zejména fragmentací, narušením ekologických funkcí, vazeb, znemožněním migrace atd. Pozitivně hodnoceným dopadem mohou být aktivity, zahrnující prevenci rizik (doprovodná opatření např. protihlukové stěny). Mohlo by tak dojít k omezení stávajícího negativního vlivu na lokalitu soustavy Natura 2000.

Obecně je tedy jak původní OPD, tak nová změna OPD přijatelná, je však nutné provést hodnocení jednotlivých konkrétních záměrů dle zákona 114/1992 Sb.

Při výběru projektů je nezbytné respektovat zájmy ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Měly by být upřednostňovány projekty komplexně řešící nejen zlepšování dopravní dostupnosti, ale zároveň i kompenzace environmentálních impaktů a impaktů do veřejného zdraví (zahrnující doprovodná opatření např. protihlukové stěny, doprovodné cyklostezky, ekodukty apod.).

V případě, že budou dodrženy všechny požadavky a doporučení k této problematice uvedené ve Vyhodnocení SEA k původní verzi OPD, významné negativní vlivy na životní prostředí se na úrovni strategického posuzování (SEA) nepředpokládají. Se změnou OPD v oblasti prioritní osy 4 nevznikají žádné nové dříve nehodnocené a nepředpokládané vlivy vyžadující nové posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

V rámci jednotlivých podpořených projektů je samozřejmé dodržování příslušných právních předpisů a technických norem vztahujících se k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví. Je zřejmé, že toto lze zajistit v rámci běžných následných schvalovacích procesů pro tento typ projektů.

- překročení norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot kvality životního prostředí,

Přijetím Revize OPD nedojde k takovým změnám z hlediska norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot kvality životního prostředí, které by bylo možno detailně vyhodnotit bez znalosti konkrétního technického řešení podpořených projektů. Všechny normy resp. limity v oblasti životního prostředí jsou uloženy legislativou a každý jednotlivý projekt je musí splňovat. Na této skutečnosti se revizí programového dokumentu nic nemění.

- intenzivního využívání půdy,

Přijetím revize OPD nedojde k takovým změnám z hlediska využívání půdy, které by bylo možno na úrovni strategického posuzování (SEA) vyhodnotit bez znalosti konkrétního technického řešení a přesné lokalizace podpořených projektů. Potenciální negativní vlivy na půdu a ostatní složky životního prostředí jsou uvedeny výše.

- Vlivů na oblasti nebo krajiny, které mají uznávaný ochranný statut na úrovni národní, Společenství nebo mezinárodní.

Původní znění programového dokumentu OPD bylo podrobeno hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 podle zákona č. 114/1992 Sb. Revize operačního programu nepřináší takové změny, které by bylo možné a účelné podrobit novému hodnocení vlivů dle zákona č. 114/1992 Sb. Potenciální negativní vlivy na lokality soustavy Natura 2000 jsou uvedeny výše. Zůstává v platnosti povinnost každý jednotlivý projekt podrobit postupu dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

Závěr:

Na podkladě revize dokumentu OPD, důvodové zprávy k revizi OPD a na podkladě příslušných kritérií stanovených přílohou II Směrnice SEA provedlo Ministerstvo životního prostředí screeningové šetření s následujícím závěrem:

Na základě provedeného screeningového šetření vlivů změn OPD bylo zjištěno, že nedochází k takové změně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, která by vyžadovala zpracování Vyhodnocení koncepce (SEA).



Ing. Jaroslava HONOVÁ, v.r.
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Ministerstvo životního prostředí
Městský úřad v Praze

