

## **Příloha 8**

### **Vypořádání vyjádření ke zveřejněnému vyhodnocení SEA**

**Vypořádání vyjádření obdržných k návrhu koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 2030 s výhledem do roku 2050“ a vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dle § 10f odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů**

V následující tabulce jsou vypořádána vyjádření doručená příslušnému úřadu k návrhu koncepce. V následující tabulce jsou v 5. sloupci uvedeny podstatné části vyjádření a následně v 6. sloupci jsou vypořádána.

Dotazy a připomínky vznesené ústně na veřejném projednání, které se konalo 18.1.2024 byly zodpovězeny a okomentovány rovněž ústně na veřejném projednání a následně byl zápis z veřejného projednání zveřejněn MD a v IS SEA.

[https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA\\_MZP298K?lang=cs](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP298K?lang=cs)

<https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Uredni-deska/Zapis-z-verejneho-projednani-SEA-Dopravni-sektorov>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
1	9.1.2024	ČIŽP/OTOIP/2023/3521	Česká inspekce životního prostředí	ČIŽP neuplatňuje, z hlediska své působnosti, k předmětnému návrhu koncepce žádné zásadní připomínky. Předkládaný návrh koncepce „Doprava“ je zpracovaný jako invariantní, spočívající v řešení dopravní sítě na celostátní a přeshraniční úrovni, ale celá řada detailů projektového charakteru není v tomto návrhu koncepce „Doprava“ řešena a tematicky jen nastíněna. V dalších krocích bude potřeba vlivy všech navržených dílčích projektů na jednotlivé složky životního prostředí dále vyhodnotit na úrovni konkrétních záměrů, projektů či činností.	Bereme na vědomí.
2	17.1.2023		Česká společnost ornitologická	K podkladům k oznámení záměru uvádíme následující: Koncept VRT v ČR je dílčí součástí komplexního posouzení záměru Dopravní sektorové strategie 3. fáze. Jako zásadní problém vnímáme, že samostatný záměr „Sít vysokorychlostních železničních spojení v ČR“ neprošel procesem SEA, který by pomohl objasnit komplexní dopady celého záměru na životní prostředí ČR. První z řady studií EIA pro VRT již probíhají na menších dílčích úsecích, dopady na ŽP jsou tedy hodnoceny pouze v jednotlivých částech, nikoli v rámci celé stavby. Je obvyklou a zavedenou praxí, že pro jiné záměry podobného rozsahu studie SEA zpracovány jsou. Mezi dosud zveřejněnými lze jmenovat např.: Koncepce vodní dopravy (MKP235K), Koncepce letecké dopravy pro období 2015-2020 (MKP236K), Přestavba železničního uzlu Brno (JHM001K). Požadujeme vypracování samostatné studie SEA pro Sít VRT v ČR. Důvodem našeho požadavku je: Navrhovaná délka celé sítě VRT je okolo 557 km, trasy vedou napříč celou Českou republikou v několika směrech. Po celé délce je nutné oboustranné oplocení, dojde tak k vytvoření zásadní migrační bariéry, kterou nelze posuzovat jen z hlediska dílčích úseků v rámci EIA. K jednotlivým trasám byly zveřejněny studie proveditelnosti s mnoha problematickými aspekty bez věrohodné oponentury.	Vysvětleno Úseky VRT byly v rámci SEA vyhodnoceny v rámci multimodálních klastrů a projektů. Pro řešení zmiňované problematiky oplocení a vytvoření migrační bariéry jsou v rámci koncepce navrženy opatření např.: při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území) a další opatření jsou navržena v kapitole č.10 vyhodnocení. Systém VRT je hodnocen v rámci SEA současně s celou železniční sítí v DSS 3., tak byl hodnocen i v DSS 2. Do návrhu koncepce do části „Východiska“, kapitoly „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ na základě projednání zpracovatele a předkladatele koncepce byla zahrnuta tato opatření. Ve vyjádření zmiňovaná problematika migrace je řešena opatřením: Při realizaci vysokorychlostních tratí, jež budou oploceny, je nutné respektovat zachování migračních koridorů a průchodnost v místech střetů s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců, a to pomocí ekoduktů, estakád a dostatečně kapacitních mostních objektů.  Studie proveditelnosti nejsou součástí návrhu koncepce, a tudíž ani předmětem vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Studie proveditelnosti jako takové nejsou koncepcí dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, proto v jejich případě neprobíhá proces SEA dle tohoto zákona.
3	5.1.2024	MSK 2720/2024	Krajský úřad Moravskoslezského kraje	Krajský úřad jako dotčený správní orgán posoudil předložené podklady zveřejněné v Informačním systému SEA na internetových stránkách <a href="https://mzp.cz/sea">https://mzp.cz/sea</a> pod kódem koncepce MZP298K a uvádí, že k předloženému návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivů této koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví nemá z hlediska zájmů chráněných v oblasti životního prostředí ve své kompetenci žádné připomínky.	Bereme na vědomí.
4	7.12.2023	KrÚ 101440/2023	Krajský úřad Pardubického kraje	Orgán vodního hospodářství Z hlediska vodohospodářských zájmů příslušejících vodoprávnímu úřadu Pardubického kraje dle § 107 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů v platném znění, nemáme k předložené koncepci námítky. Orgán ochrany přírody Z hlediska zájmů svěřených do působnosti krajského úřadu zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, nejsou k předložené koncepci námítky. Upozornění: Vzhledem k tomu, že se jedná o tzv. obecnou koncepci – tzn., že má velmi nízkou úroveň podrobnosti (podrobná řešení nejsou jejím cílem, bude stanovovat pouze rámec pro realizaci stanovených cílů, jsou předloženy pouze obecně situované záměry apod.) a pravděpodobně nebude navrhovat realizaci (či závazek realizace) konkrétních záměrů (tedy záměrů s konkrétními parametry, umístěním,	Bereme na vědomí.  Bereme na vědomí. Vyhodnocení vlivu koncepce na lokality Natura 2000 dle §45i zákona č.114/1992 Sb. je součástí přílohy č.1 vyhodnocení.

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA										
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání					
				<p>charakteristikou apod.), je dle názoru Krajského úřadu možné důvodně předpokládat, že samotná předložená koncepce nebude mít významný negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000 ani na jejich celistvost.</p> <p>Upozorňujeme, že na základě této koncepce mohou být (a velmi pravděpodobně budou – např. rekonstrukce železniční trati Uhersko - Pardubice, plavební stupeň Přelouč apod.) realizovány nové konkrétní návrhy záměrů, které mohou samy o sobě (v závislosti na způsobu realizace konkrétního záměru či na jeho umístění) mít významný vliv na lokality soustavy Natura 2000; je tedy nutné při jejich plánování (nejlépe již ve fázi příprav) postupovat v souladu se zněním § 45h a § 45i zákona.</p> <p>Orgán ochrany zemědělského půdního fondu Z hlediska zájmů svěřených do působnosti Krajskému úřadu Pardubického kraje, orgánu ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen OZPF), není proti předloženému záměru námitek.</p> <p>Orgán odpadového hospodářství Krajský úřad Pardubického kraje, jako státní orgán vykonávající státní správu v oblasti odpadového hospodářství (dále jen „krajský úřad“ podle ustanovení § 126 písm. j) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech (dále jen „zákon o odpadech“) nemá z hlediska zájmů mu svěřených tímto zákonem proti předložené koncepci námitek.</p> <p>Orgán ochrany ovzduší Krajský úřad Pardubického kraje jako příslušný správní orgán dle § 27 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů nemá k předložené koncepci žádné připomínky.</p>	Bereme na vědomí.	Bereme na vědomí.	Bereme na vědomí.			
5	5.1.2024	153850/2023/KUSK	Krajský úřad Středočeského kraje	<p>Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (Krajský úřad jako orgán ochrany přírody a krajiny příslušný podle § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.), sděluje, že v souladu s navrhovaným závazným stanoviskem nesouhlasí s koncepcí „Dopravní sektorové strategie 3. fáze pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“ (dále též Koncepce).</p> <p>Krajský úřad dále sděluje, že provedené vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), které tvoří součást koncepce, je nedostatečně zpracované vzhledem k očekávaným vlivům na zvláště chráněná území (ZCHÚ) kategorie přírodní rezervace (PR) a přírodní památka (PP) a jejich ochranná pásma (OP), zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů (ZCHD; včetně jejich biotopů a migračních koridorů), evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO) soustavy Natura 2000, stejně jako na vymezení a funkčnost nadregionálních a regionálních prvků územního systému ekologické stability.</p> <p>Koncepce je hlavním plánem zaměřeným na stanovení priorit rozvoje dopravní infrastruktury železniční, silniční a vodní dopravy se zohledněním finančních zdrojů, stavebních kapacit a materiálových zdrojů včetně zajištění kvalitní údržby. Její součástí jsou multimodální klastry pro jednotlivé oblasti zahrnující dílčí dopravní záměry železniční, silniční a vodní dopravy. Jednotlivé položky (záměry) jsou přiřazeny k jednotlivým klastrům a jsou v dokumentu popsány názvem, popisem, jakož i vyhodnoceny z hlediska jejich významnosti a míry naplňování vytčených cílů.</p> <p>Naprostá většina dílčích záměrů má konkrétní umístění. Do klastrů jsou řazeny i již realizované stavby (např. dálnice D1). Koncepce přesto obsahuje pouze schematické znázornění sítě železnic a silnic na území republiky bez vyznačení jednotlivých klastrů. Mezi záměry s nejzávažnějšími vlivy na zájmy ochrany přírody a krajiny sledované zdejšími orgány ochrany přírody patří zejména“</p>	Vysvětleno	Zpracované vyhodnocení odpovídá podrobnosti a rozsahu předkládané koncepce DSS 3. fáze.	Součástí navrhované koncepce není projektová dokumentace jednotlivých projektů a multimodálních klastrů. Proto byly vyhodnoceny vlivy koncepce na referenční cíl příroda a krajina v úrovni podrobnosti, který je součástí vyhodnocení a kde byly identifikovány případné střety projektů se zvláště chráněnými územími. Vyhodnocení vlivu koncepce na lokality Natura 2000 dle §45i zákona č.114/1992 Sb. je součástí přílohy č.1 vyhodnocení.	Hodnocení vlivů projektů na zvláště chráněné druhy bude možné na základě hodnocení dle §67 zákona č.114/1992, které se zpracovává ve fázi projektové přípravy případně procesu EIA.	Ve vyhodnocení projektů a multimodálních klastrů je uvedeno, že budou křížit prvky ÚSES a z tohoto důvodu je hodnocen vliv na referenční cíl příroda a krajina jako potenciálně mírně negativní.	Do návrhu koncepce do části „Východiska“, kapitoly „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ na základě projednání zpracovatele a předkladatele koncepce byla zahrnuta tato opatření uvedená v kapitole č. 10 vyhodnocení. Problematiky, která je zmiňována ve vyjádření, se týkají tato opatření, která v rámci vyhodnocení byla navržena: Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 a zvláště chráněná území.

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>- „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ (klastr 2000, záměr 202Z) – potenciální ovlivnění EVL Libické luhy, PP Louky u Choťánek, ZCHD,</p> <p>- „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo), (klastr 2000, záměr 202Z) – potenciální ovlivnění EVL Černý orel, EVL a PP Všetatská černava, EVL Kokořínsko v části PP Dolní Pšovka, ZCHD národního významu myšák zlatopásý a pěchava slatinná,</p> <p>- „Modernizace traťového úseku odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou (včetně), (klastr 3000, záměr 302Z) – potenciální ovlivnění EVL Žehuňsko-Báň, PO Žehuňský rabník-Obora Kněžičky, ZCHD nár. významu pampeliška zavlažovaná, p. sličná, p. nizozemská, hořeček nahořklý, myšák zlatopásý, bukač velký, bukáček malý, chrástal kropenatý,</p> <p>- „RS 5 Poříčany – Hradec Králové“ (klastr9000, záměr 902Z) – potenciální ovlivnění EVL Libické luhy, EVL a PP Kozí hůra, EVL a PR Dománovický les, ZCHD nár. významu hnědásek osikový,</p> <p>- „Dálnice D4 – zkapacitnění u Prahy a modernizace Pražský okruh – Příbram“ (klastr 14000, záměr 1404S) – potenciální ovlivnění EVL, PP a PR Andělské schody, EVL Aglaia a EVL a PP Dobříšský park.</p> <p>Nadto jsou mnohé další záměry Koncepce v územním konfliktu s prvky územního systému ekologické stability, s biotopy dalších zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, jejich migračních tras, nebo s významnými krajinnými prvky, či dalšími drobnými prvky tvořícími kostru ekologické stability. Dopravní stavby jsou obecně jedním z nejvýznamnějších faktorů, který mění přírodu a fragmentuje krajinu tak masivně a rychle, že na to ekosystémy nedokážou adekvátně reagovat. Tyto změny jsou zpravidla trvalé a nezvratné. V důsledku své centrální polohy a přítomnosti hlavního města, s nimiž je spojena koncentrace ekonomického a územního rozvoje, je Středočeský kraj těmto negativním vlivům vystaven v abnormální míře. Naproti tomu hostí, díky původní pestrosti přírodního prostředí, jedny z nejceněnějších oblastí, jakož i drobných přírodních fragmentů naší země.</p> <p>Přes tato obecně známá fakta obsahuje Koncepce pouze dílčí a ze širšího pohledu zcela nedostatečná opatření ke zmírnění výše popsaných škodlivých vlivů. Ta se ve většině případů omezují pouze na zachování migrační prostupnosti mostních objektů, začlenění staveb do krajiny pomocí výsadeb zeleně, nebo minimalizaci zásahů do zvláště chráněných území. Řadu opatření lze zajistit konkrétně až na úrovni projektové dokumentace jednotlivých staveb. Nicméně celostátní rozsah Koncepce, její nadřazený vztah k řadě navazujících koncepčních materiálů, ve spojení se znalostí umístění záměrů a jejich základních charakteristik, vytváří nepominutelný uzlový bod v rozhodování, v němž musí být potřebná opatření formulována s větším důrazem. Ochranu soustavy Natura 2000 a národní sítě ZCHÚ nelze zajistit vágním požadavkem na minimalizaci územních zásahů. Krajský úřad požaduje, aby Koncepce stanovila obecnou podmínku, že veškeré nové záměry v ní obsažené nesmí do těchto území a priori zasahovat vůbec.</p> <p>To znamená, že Koncepce bude vnímat hranice těchto území jako nepřekročitelnou ochrannou bariéru, za níž se nachází neobnovitelné přírodní bohatství, nikoliv prostor pro případnou expanzi.</p> <p>V případě záměrů určených jejich stávající polohou (rekonstrukce, zkapacitnění) musí být stanovena povinnost pro další stupně přípravy (územní plánování, územní rozhodnutí) hledat taková technická řešení, která stávající konflikt umenší a současně</p>	<p>Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území).</p> <p>Technické řešení a způsob stavby mostních objektů řešit s ohledem na co nejmenší zásah a s co nejmenšími územními nároky na území EVL (např. výsun mostů, delší estakáda místo násypového tělesa apod.).</p> <p>Při návrhu zabezpečování železničních přejezdů na území EVL a PO dávat přednost jiným typům zabezpečení před budováním mimoúrovňových křížení.</p> <p>V souvislosti s realizací tunelů situovat výduchy, pomocné, záchranné štoly, zařízení stavenišť mimo lokality soustavy Natura 2000, resp. alespoň mimo výskyt cílových předmětů ochrany.</p> <p>Sanace skalních svahů a skalních masívů provádět s ohledem na předměty ochrany EVL a PO, pokud je to možné, vybírat technická řešení s nejmenším možným vlivem (instalace bariér či ochranných sítí vs. odtěžení části masívu apod.).</p> <p>Při realizaci vysokorychlostních tratí, jež budou oploceny, je nutné respektovat zachování migračních koridorů a průchodnost v místech střetů s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců, a to pomocí ekoduktů, estakád a dostatečně kapacitních mostních objektů.</p> <p>Dopravní stavby vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.</p> <p>Problematika invazivních druhů je ve vyhodnocení zmiňována v kapitole 2.8. , kapitole 4 a 4.1. Konkrétní opatření pro jednotlivé projekty je možné navrhovat na základě projektové dokumentace a zpracovaného přírodovědného průzkumu nebo hodnocení dle § 67 zákona č.114/1992 Sb.</p> <p>Otázka přesunů hmot je řešena návrhem opatření, které je uvedeno v kapitole 10 vyhodnocení:</p> <p>V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.</p> <p>Do návrhu koncepce do části „Východiska“, kapitoly „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ na základě projednání zpracovatele a předkladatele koncepce bylo zahrnuto toto opatření.</p> <p>V rámci vyhodnocení byly hodnoceny i kumulativní a synergické vlivy – kapitola 6.8.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>stanoví zmírňující a kompenzační opatření. Vlastní realizace záměru musí být podmíněna skutečnou funkčností těchto opatření.</p> <p>Koncepce dále zcela pomíjí skutečnost, že dopravní stavby významně přispívají k šíření invazních druhů organismů, že ovlivňují vodní režim nejen v místě stavby, ale i v okolní krajině, a že vyvolávají potřebu těžby, přesunů a ukládání enormních objemů surovin a výkopových zemin, se závažnými dopady na krajinný ráz a spontánně vznikající stanoviště ohrožených druhů organismů.</p> <p>I v těchto otázkách musí být stanoveny rozhodovací rámce tak, aby rozvoj dopravní infrastruktury nebyl realizován na úkor zachovalého stavu životního prostředí.</p> <p>Posouzení vlivů Koncepce musí být zacíleno na komplexní vyhodnocení vlivů na sledované fenomény, nikoliv jako popis marginálních charakteristik jejích záměrů. To znamená, že musí být popsány všechny vlivy Koncepce na konkrétní území nebo společenstvo tak, aby bylo možno posoudit i kumulativní vlivy. Tato připomínka se týká zejména případů, jakými jsou EVL Libické luhy nebo EVL Chlum u Nepřevázky, v jejichž těsné blízkosti, nebo dokonce přímo v jejich území má podle Koncepce dojít k realizaci několika dopravních staveb, přičemž tuto informaci nelze pro obsáhlost a nepřehlednost z textu srozumitelně vyčíst.</p> <p>Koncepce vytváří předpoklady pro rozvoj významného odvětví s výhledem do roku 2050. Naprostá většina záměrů v Koncepci obsažených má trvalý charakter s plošně rozsáhlým působením na přírodu a krajinu. Očekávané negativní důsledky jejich realizace, které mohou být umocněny nadcházejícími projevy klimatických změn, nelze sanovat polovičatými prostředky, jejichž účinnost podle nejnovějších poznatků začasť zcela selhává. Přitom je třeba se vymanit i ze zavedených technických a legislativních schémat. Z uvedeného důvodu Krajský úřad požaduje přepracovat jak Koncepci, tak vyhodnocení jejích vlivů na životní prostředí.</p> <p>Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Orgán ochrany ZPF požaduje, dodržování zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „lesní zákon“)</p> <p>V předložené koncepci jsou uvedeny nepřesnosti, především na stránce 41 a 42, kde zmiňované kategorie lesů neodpovídají zákonu (ust. § 6 až § 9 lesního zákona). Lesy pod vlivem imisí jsou samostatnou skupinou pásem ohrožení lesa (§ 10 lesního zákona), nikoliv kategorií lesů. Kategorie lesa ochranného není pouze subkategorií lesa vysokohorského. Mnohde naopak převažují lesy na mimořádně nepříznivých stanovištích (nesouvisí s nadmořskou výškou). Taktéž lesy zvláštního určení mají řadu významných subkategorií nikoliv pouze lesy v pásmech hygienické ochrany.</p> <p>Kapitola je vhodné dát do souladu s platnou legislativou.</p> <p>Z hlediska složkových zákonů na úseku životního prostředí není Krajský úřad Středočeského kraje kompetentním orgánem nebo nemá připomínky.</p>	<p>Vysvětleno. Hodnocení bylo konzultováno se zástupci MŽP. S ohledem na hodnocení střetu RS 5 Poříčany – Hradec Králové bylo přihlédnuto k faktu, že při přípravě konkrétních záměrů se nabízí řada technických řešení, která vlivy minimalizují, obdobně jako např. při řešení průchodu vysokorychlostních tratí přes EVL Vranovický a Plačkův les. Na kumulaci vlivů bylo v rámci vyhodnocení poukázáno. Kumulace dopravních staveb je poměrně obtížně hodnotitelná s ohledem na plošně rozsáhlé EVL. V případě EVL Libické luhy se jedná o několik záměrů, které jsou umístěny paralelně se stávajícími dopravními koridory (železnice, dálnice). Konkrétní vyhodnocení vlivů, vč. kumulací je možné až při konkrétních znalostech na úrovni záměru. Obdobně viz EVL Chlum u Nepřevázky.</p> <p>Neakceptováno.</p> <p>Uvedené požadavky byly výše vysvětleny.</p> <p>Bereme na vědomí.</p> <p>Vysvětleno.</p> <p>Dle lesního zákona § 6 se lesy člení podle převažujících funkcí do tří kategorií, a to na lesy ochranné, lesy zvláštního určení a lesy hospodářské. Ve vyhodnocení je uvedeno, včetně příkladů:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lesy ochranné – vysokohorské lesy</li> <li>• Lesy zvláštního určení – v pásmech hygienické ochrany vodních zdrojů</li> <li>• Lesy hospodářské</li> <li>• Lesy pod vlivem imisí – 4 pásma ohrožení, stanovuje ministerstvo právním předpisem</li> </ul> <p>Upřesňujeme, že lesy ochranné jsou definovány §7 zákona o lesích, lesy zvláštního určení § 8, lesy hospodářské §9 a lesy pod vlivem imisí § 10 lesního zákona. Kapitola vyhodnocení tedy nebude upravována.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
6	22.12.2023	159547/2023/KUSK	Rada Středočeského kraje	<p>Středočeský kraj v samostatné působnosti jako územně samosprávný celek projednal návrh a vyhodnocení koncepce podle § 10a zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí výše uvedeného záměru a ve smyslu § 10 c odst. 3) téhož zákona vydává toto vyjádření:</p> <p>Středočeský kraj souhlasí s výsledky vyhodnocení vlivu koncepce Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“ na životní prostředí (SEA) s tím, že požaduje jejich promítnutí do jednotlivých zjišťovacích řízení, resp. řízení EIA.</p>	<p>Bereme na vědomí.</p> <p>SEA a EIA jsou samostatné legitimní procesy, které vyplývají z platné legislativy. Výsledky vyhodnocení SEA lze využít jako jeden z podkladů procesu EIA, je-li prováděn, nicméně jednotlivé EIA jsou samostatnými procesy zcela jiné podrobnosti, než je SEA.</p> <p>Při posuzování konkrétních záměrů bude dále postupováno v souladu se zákonem č.100/2001 Sb.</p>
7	15.12.2023	KUUK/180063/2023/ZPZ/Sik	Krajský úřad Ústeckého kraje	<p>Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, se dle § 10f odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), vyjadřuje k návrhu koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ včetně vyhodnocení vlivů této koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví takto:</p> <p>Za předpokladu splnění všech opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, podmínek dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů a podmínek navržených v návrhu stanoviska příslušného úřadu, včetně závěrů a doporučení vyplývajících z veřejného projednání nemá Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, k vydání souhlasného stanoviska připomínky.</p>	<p>Bereme na vědomí.</p> <p>V naturovém posouzení i vyhodnocení SEA byla navržena opatření pro předcházení, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů na životní prostředí a následně zapracována do návrhu koncepce . V návrhu koncepce jsou tato minimalizační opatření uvedena ve východiscích, kapitole 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“. Po schválení koncepce se stanou tato opatření závaznými. Do návrhu koncepce do části „Východiska“, kapitoly „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ na základě projednání zpracovatele a předkládatel koncepte byla zahrnuta tato opatření, která obsahují všechna minimalizační opatření navržená v kap. 6, kap. 12 a v naturovém posouzení.</p>
8	8.1.2024	KUOK 138535/2023	Krajský úřad Olomouckého kraje	<p>Oddělení lesnictví Veřejné zájmy na úseku ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, jejichž ochrana je v působnosti krajského úřadu, nejsou předmětnou koncepcí dotčeny.</p> <p>Oddělení vodního hospodářství Krajský úřad, jako vodoprávní úřad podle ust. § 104 odst. 2 písm. d) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, z hlediska chráněných zájmů na úseku vodního hospodářství, které spadají do kompetence krajského úřadu, nemá ke koncepci připomínky.</p> <p>Oddělení ochrany ovzduší a odpadového hospodářství Krajský úřad, jako orgán ochrany ovzduší dle § 27 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), sděluje následující: jedná se o koncepční materiál, který však do hloubky nepopisuje konkrétní záměry a jeho součástí nejsou, v předkládaném znění, žádné vyjmenované zdroje znečišťování ovzduší.</p> <p>Krajský úřad nemá námítky k výše uvedené koncepci a nepožaduje její další posuzování.</p> <p>Orgán odpadového hospodářství Kompetence krajského úřadu, jako správního orgánu, který vykonává státní správu v oblasti odpadového hospodářství dle ustanovení § 126 písm. j) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, nejsou předmětnou koncepcí dotčeny.</p> <p>Oddělení ochrany přírody K předložené koncepci neuplatňuje připomínky z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu.</p> <p>Orgán ochrany přírody Krajský úřad, jako orgán ochrany přírody, příslušný podle ustanovení § 75 odst. 1 písm. d) a podle § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění</p>	<p>Bereme na vědomí..</p> <p>Bereme na vědomí.</p> <p>Bereme na vědomí.</p> <p>Bereme na vědomí.</p> <p>Bereme na vědomí.</p> <p>Bereme na vědomí.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>pozdějších předpisů, po posouzení koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ vydává toto stanovisko:</p> <p>1) Stanovisko k vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 (dle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny) bylo vydáno ve stanovisku krajského úřadu, č. j. KUOK 97351/2022 ze dne 16. 9. 2022. Významný vliv koncepce na lokality soustavy Natura 2000 byl vyloučen.</p> <p>Ostatní zákonem chráněné zájmy v působnosti orgánu ochrany přírody krajského úřadu nejsou předmětnou koncepcí dotčeny.</p>	
9	13.12.2023	POH/62661/2023-2/032100	Povodí Ohře	<p>Na základě oznámení zveřejnění návrhu koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 - 2030 s výhledem do roku 2050 “ včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí (koncepce) zpracované podle přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, které jsme obdrželi dne 8. prosince 2023, Vám sdělujeme:</p> <p>V koncepci jsou hodnoceny vlivy mimo jiné na i vodu. V rámci zdůvodnění a doporučení zmírňujících kompenzačních opatření u jednotlivých záměrů, zejména záměrů, které zasahují do inundačních území, postrádáme opatření k minimalizaci nebo vyloučení vlivu na vodní, zejména odtokové poměry. Tento vliv považujeme za významný s ohledem na možný nárůst povodňových škod a je nezbytné tuto problematiku do dopravní sektorové strategie zpracovat.</p> <p>Dále by měly být srážkové vody ze zpevněných ploch dopravních staveb s ohledem na adaptační opatření na změnu klimatu přednostně a v maximální možné míře využívány nebo vsakovány. V případě prokazatelné nemožnosti využívání nebo vsakování srážkových vod (prokázáno hydrogeologickým posudkem) mohou být srážkové vody zadržovány (retence) a následně vypouštěny (redukce a regulace odtoku) do stávající dešťové kanalizace nebo odvodňovacích příkopů, resp. do vodních toků.</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Do návrhu opatření v kapitole č.10 vyhodnocení je doplněno. Do návrhu koncepce do části „Východiska“, kapitoly „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA“ na základě projednání zpracovatele a předkladatele koncepce byla zahrnuta tato opatření.</p> <p>Minimalizovat vlivy na odtokové poměry a srážkové vody ze zpevněných ploch dopravních staveb s ohledem na adaptační opatření na změnu klimatu přednostně a v maximální možné míře využívat nebo vsakovat. V případě prokazatelné nemožnosti využívání nebo vsakování srážkových vod (prokázáno hydrogeologickým posudkem) mohou být srážkové vody zadržovány (retence) a následně vypouštěny (redukce a regulace odtoku) do stávající dešťové kanalizace nebo odvodňovacích příkopů, resp. do vodních toků.</p>
10	2.1.2024	MHMP 9766/2024	MHMP	<p>Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu Bez připomínek.</p> <p>Z hlediska lesů a lesního hospodářství Dopravní sektorová strategie 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050 (dále jen DSS 2024-2030) představuje strategický dokument Ministerstva dopravy s celostátní působností, která formuluje priority a cíle v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury železniční, silniční a vodní dopravy pro období 2024–2030 a v dlouhodobém horizontu do roku 2050. Pro obecný charakter předkládané koncepce nelze dopady na lesy konkretizovat. Z hlediska námi chráněných zájmů je důležité v projektech, které budou navazovat na tuto koncepci, minimalizovat zásahy do lesa a omezit fragmentaci lesních celků.</p> <p>K návrhu koncepce ani k jeho vyhodnocení nemáme další připomínky.</p> <p>Z hlediska nakládání s odpady K předložené koncepci nemáme připomínky.</p> <p>Z hlediska ochrany ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů Podkladem pro toto sdělení je oznámení koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“, datované 01/2023, zpracované ve společnosti SUDOP PRAHA a.s. (IČO 25793349), předkladatelem koncepce je Ministerstvo dopravy České republiky (dále jen „koncepce“). Dalším podkladem je „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024-2030 s</p>	<p>Bereme na vědomí.</p> <p>Bereme na vědomí.</p>



**Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA**

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>výhledem do roku 2050, Vyhodnocení koncepce“ dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zpracované ve společnosti SUDOP PRAHA a.s. (oprávněná osoba Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.), datováno 11/2023 (dále jen „vyhodnocení“).</p> <p>Koncepce definuje priority a cíle v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury pro uvedené období a je určena pro naplňování strategických investičních potřeb a řešení klíčových problémů v oblasti dopravy na území ČR při realizaci investičních priorit politiky hospodářské, sociální a územní soudržnosti EU. Vyhodnocení kromě charakteristiky koncepce obsahuje aktuální popis a analýzu situace v oblasti kvality ovzduší (mimo jiné). Dle autorů vyhodnocení lze při implementaci koncepce očekávat pozitivní efekt při snižování emisí. Z hlediska ochrany ovzduší má koncepce pozitivní potenciál přispět ke zlepšení existujícího stavu.</p> <p>Koncepce neobsahuje žádné konkrétně rozpracované projektové záměry či územní opatření, a proto ani dopady (přímé/nepřímé) na kvalitu ovzduší v hl. m. Praze nelze v této souvislosti relevantně posoudit. Hodnotit bude možné až konkrétní záměry realizované v souvislosti s danou koncepcí. Z hlediska ochrany ovzduší nemáme k předloženému materiálu připomínky.</p> <p>Z hlediska ochrany přírody a krajiny</p> <p>Cíle a závěry koncepce jsou stanoveny obecně, pouze na úrovni návrhů jednotlivých záměrů, kde nyní není možné vyhodnotit konkrétní vlivy záměrů.</p> <p>Pro jednotlivé záměry, které se budou v rámci uvedené koncepce realizovat na území hl. m. Prahy, bude podle jejich kapacity a charakteru, nutné vydat stanovisko orgánu ochrany přírody jednotlivě pro konkrétní záměr.</p> <p>Uvedenou koncepcí jako obecným rámcovým dokumentem nejsou dotčeny námi chráněné zájmy.</p> <p>Z hlediska myslivosti</p> <p>K návrhu koncepce nemáme připomínky.</p> <p>Z hlediska ochrany vod</p> <p>Cíle a závěry koncepce jsou stanoveny obecně na úrovni návrhů jednotlivých záměrů, kde nyní není možné vyhodnotit konkrétní vlivy záměrů. Je zde uvedeno, že při realizaci projektů je nutné zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody a dále také minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod a Chráněné oblasti přirozené akumulace vod. Pro jednotlivé záměry, které se budou v budoucnu v rámci uvedené koncepce realizovat přímo na území hl. m. Prahy, bude podle jejich kapacity a charakteru nutné vydat stanovisko vodoprávního úřadu OCP MHMP jednotlivě pro každý konkrétní záměr.</p> <p>K uvedené koncepcí jako k obecnému rámcovému dokumentu nemáme zásadní připomínky.</p>	<p>Bereme na vědomí.</p> <p>Bereme na vědomí.</p> <p>Bereme na vědomí.</p>
11	15.12.2023	KUUK/179337/2023/ZPZ/Sik	Rada Ústeckéh o kraje	<p>V souladu s ustanovením § 59 odst. 4 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a na základě Usnesení Rady Ústeckého kraje č. 029/17R/2021, kterým mi jako vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství bylo svěřeno po předchozím souhlasu uvolněného člena Zastupitelstva Ústeckého kraje, jemuž byly svěřeny úkoly v oblasti životního prostředí a zemědělství, paní Ing. Lubomíry Mejstříkové, CSc., MBA, vyjadřování v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, v případech, kdy hrozí neakceptování usnesení Rady Ústeckého kraje vlivem nedodržení zákonných lhůt, se dle § 10f odst. 5 zákona č.</p>	Bereme na vědomí.

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k návrhu koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ včetně vyhodnocení vlivů této koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, předkladatele Ministerstvo dopravy České republiky, Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1, vyjadřuji takto: „Za předpokladu splnění všech opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, podmínek dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů a podmínek navržených v návrhu stanoviska příslušného úřadu, včetně závěrů a doporučení vyplývajících z veřejného projednání nemám k vydání souhlasného stanoviska připomínky.“	V naturovém posouzení i vyhodnocení SEA byla navržena opatření pro předcházení, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů na životní prostředí a následně zapracována do návrhu koncepce. V návrhu koncepce jsou tato minimalizační opatření uvedena ve východiscích kapitoly „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ na základě projednání zpracovatele a předkladatele koncepce byla zahrnuta tato opatření. Po schválení koncepce se stanou tato opatření závaznými.
12	24.2.2024	MZP/2024/610/49	MŽP Odbor adaptace na změnu klimatu	Dne 24. 2. 2023 jsme za odbor 610 uplatňovali mimo jiné následující připomínku (č.j. MZP/2023/802) která nebyla zohledněna ve vyhodnocení vlivu na životní prostředí (SEA) této strategie. - při vyhodnocování vlivu na jednotlivé prvky nadregionálního ÚSES bylo přihlíženo k aktuálně platnému vymezení ze zásad územního rozvoje jednotlivých krajů, nikoliv k vymezení dle Územně technického podkladu Nadregionálního a regionálního ÚSES ČR z roku 1996, jak je uvedeno v oznámení, Považujeme za vhodné, aby v hodnocení vlivu bylo zohledněno aktuálně platné vymezení ÚSES ze ZUR jednotlivých krajů.	Neakceptováno, vysvětleno  Zpracované vyhodnocení odpovídá podrobnosti a rozsahu předkládané koncepce DSS 3. fáze.  Podrobnost ZÚR nedopovídá posuzované koncepci, která je v úrovni celostátní koncepce.  Součástí navrhované koncepce není projektová dokumentace jednotlivých projektů a multimodálních klastrů. Proto byly vyhodnoceny vlivy koncepce na referenční cíl příroda a krajina v úrovni podrobnosti, který je součástí vyhodnocení. Ve vyhodnocení projektů a multimodálních klastrů je uvedeno, že budou křížit prvky ÚSES a z tohoto důvodu je hodnocen vliv na referenční cíl příroda a krajina jako potenciálně mírně negativní. Problematiku křížení prvků ÚSES je třeba řešit v projektové úrovni, kdy bude známo přesné vedení projektů – výškové, šířkové a následně navrhnout opatření pro zachování funkčnosti prvků ÚSES.
13	23.1.2024	MZP/2024/630/358	MŽP Odbor druhé ochrany a implementace mezinárodních závazků	Předmětem posuzované koncepce je stanovení priorit rozvoje dopravní infrastruktury železniční, silniční a vodní dopravy se zohledněním finančních zdrojů, stavebních kapacit a materiálových zdrojů včetně zajištění kvalitní údržby. Posuzovaná koncepce v předložené podobě mj. obsahuje jeden dílčí záměr (RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov), u něhož byl zpracovatelkou hodnocení dle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (t. č. platné právní úpravy) (dále jen „ZOPK“ a „naturové hodnocení“), Mgr. Martinou Fialovou, Ph.D., rovněž identifikován významně negativní vliv na předmět ochrany čolka velkého (Triturus cristatus) v EVL Poodří. V tomto případě je nezbytné postupovat v souladu s ustanoveními § 45i odst. 4 a 6 ZOPK. V předloženém návrhu koncepce je již deklarován výběr varianty s nejmenším možným vlivem, jež je požadován dle § 45i odst. 4 ZOPK. Před schválením koncepčního materiálu je tedy nezbytné v souladu s postupem upraveným výše uvedenými ustanoveními prokázat převahu veřejného zájmu a následně požádat příslušný orgán ochrany přírody (v tomto případě AOPK ČR, RP Moravskoslezské) o stanovení kompenzačních opatření pro úroveň koncepce, která budou následně do koncepce před jejím schválením zapracována. V naturovém hodnocení jsou dále na str. 38 – 39 uvedena zmírňující opatření, která je nezbytné pro uplatnění koncepce rovněž respektovat.	Bereme na vědomí. Zmírňující opatření ze str.38 a 39 naturového hodnocení jsou respektována v rámci koncepce a tato minimalizační opatření jsou uvedena ve východiscích, kapitole 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“.
14	8.1.2024	MZP/2024/740/117	MŽP Odbor cirkulární	V rámci vyhodnocení vlivů této koncepce na životní prostředí sděluji následující připomínky.	Akceptováno Popis v tabulce 14 kap. 9.4. Návrh environmentálních indikátorů vyhodnocení byl doslovně dle vyjádření upraven.

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
			ekonomiky a odpadů	<p>V tabulce 14 - Návrh environmentálních indikátorů, na straně 171, požadujeme upravit indikátor týkající se odpadů „Recyklace odpadů“ v popisu indikátoru na: „Podíl recyklace včetně přípravy k opětovnému použití k produkci odpadů v rámci posuzovaného projektu“.</p> <p>Dále požadujeme zařadit nově indikátor „Podíl recyklovaných výrobků nebo výrobků s podílem recyklátu k množství použitých výrobků v rámci posuzovaného projektu“.</p> <p>V tabulce 15 - Environmentální kritéria pro hodnocení projektů na straně 177 Upravit referenční cíl z „Zvýšit míru recyklace zejména stavebních a demoličních odpadů a využívání odpadů jako druhotných surovin“ na „Zvýšit míru recyklace zejména stavebních a demoličních odpadů a využívání odpadů jako vedlejšího produktu“ a následně upravit text v druhém sloupci na „Dojde realizací záměru k recyklaci odpadů nebo k předávání vzniklých odpadů k recyklaci nebo jako vedlejšího produktu? Ano(%) / Ne?“</p> <p>Dále upozorňuji na nesrovnalost v textu na straně 60, kapitola 2.12 Odpady. V posledním odstavci, který se věnuje produkci obalových odpadů, upravit text „mezi roky 2009 a 202066“ na „2009 – 2020“. Pokud bude docházet k úpravě dokumentu, jsou již k dispozici data za rok 2021 („Mezi roky 2009 a 2021 vzrostla produkce obalových odpadů o 60,7 % na celkových 1 437,1 tis. t odpadů z obalů“).</p>	<p>Akceptováno Text v tabulce 15 kap. 11 Stanovení indikátorů (kritérií) pro výběr projektu vyhodnocení byl doslovně dle vyjádření upraven.</p> <p>Akceptováno Jedná se písařskou chybu, upraveno.</p>
14	15.1.2024	01448/SOPK /24	AOPK ČR	<p>Liberecko (CHKO Jizerské hory) Konceptce se dotýká území Natura 2000 (PO Jizerské hory a EVL Jizerskohorské bučiny) a dále I. zóny CHKO Jizerské hory, ochranného pásma NPR Jizerskohorské bučiny a krajinné zóny přírodní památky UNESCO Jizerskohorské bučiny.</p> <p>Konceptce pod bodem 17000 Multimodální klastr Praha – Liberec – st. hr. Polsko / SRN předpokládá úpravy železniční trasy: „1703Z Konvenční železnice Liberec – Frýdlant – Zawidów st. hr.“ Trať je navržena do sítě TEN-T na základě společného přístupu Rady EK.</p> <p>Trať je i v současnosti využívána v mezinárodní nákladní dopravě, její technický stav na polské straně je špatný. Vzhledem k tomu, že na trati je mezi Libercem a Frýdlantem zaveden 30minutový takt, bude nutné zkapacitnění vybudováním nebo rozšiřováním výhyben (dokončuje se studie proveditelnosti). Trať byla v minulém období částečně optimalizována, nové projekty se v současnosti nepřipravují. Do budoucna lze očekávat projekt „Zvýšení propustnosti železniční tratě Liberec – Frýdlant – Zawidów st. hr.“</p> <p>V části Konceptce DSS 3. fáze - Východiska, na str. 85 jsou pouze obecně definovány Zásady pro realizaci projektů všech druhů dopravní infrastruktury: „Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 a zvláště chráněná území.“ Vzhledem ke stávající přírodní hodnotě a stupni ochrany dotčeného území považuje Agentura výše uvedené zásady za nedostatečné a požaduje do konceptce v Zásadách doplnit, že případné zkapacitnění trati Liberec - Frýdlant bude realizováno mimo území EVL, PO, I. zóny CHKO Jizerské hory a OP NPR Jizerskohorské bučiny, kde bude železniční koridor respektovat stávající rozsah. Pak lze souhlasit s tím, že nebude předpokládáno negativní ovlivnění, jak je uvedeno v tab. 3, str. 24 Posouzení vlivu konceptce na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (zpracovatel Exprojekt s.r.o., Brno). Střední Čechy (CHKO Český kras)</p>	<p>Bereme na vědomí. Nejedná se o připomínku. Pouze konstatování.</p> <p>Neakceptováno, vysvětleno Vzhledem k tomu, že stávající železniční spojení Liberec – Frýdlant vede přes území lokalit soustavy Natura 2000, není možné zkapacitňovat mimo EVL a PO. Proto stále platí, že musí být hledány varianty s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000.</p> <p>V navržených opatřeních v kapitole 10 vyhodnocení je uvedena podmínka: Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 a zvláště chráněná území. V návrhu konceptce jsou tato minimalizační opatření vedena ve východiscích, kapitole 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“.</p> <p>Akceptováno. Projekt Splavnění Berounky do Černošic byl z návrhu konceptce vyloučen.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>V koncepci je nesprávně uvedeno, že záměr „Splavnění Berounky do Černošic“ zasahuje do území CHKO Český kras (str. 819 Vyhodnocení). Agentura v souvislosti s tímto záměrem upozorňuje na skutečnost, že dne 6. 3. 2019 byla Poslaneckou sněmovnou Parlamentu ČR přijata novela zákona o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb., kterou je řeka Berounka vyjmuta ze seznamu využitelných vodních toků pro plavbu. Navzdory této skutečnosti se záměr opakovaně objevuje ve vyhodnocení koncepce.</p> <p>CHKO České středohoří</p> <p>Koncepce stále postrádá komplexní zhodnocení přínosů a negativ rozvoje labské vodní cesty, na kterou bylo již upozorňováno v rámci SEA k DSS2. Nepříznivé hodnocení Plavebního stupně Děčín (PSD) na lokality Natura 2000 pouze vyústilo ve vyjmutí tohoto projektu ze seznamu projektů v koncepci.</p> <p>Tato připomínka je v souladu s doporučením pod bodem 25. Závazného stanoviska SEA k DSS2 (č. j.: 68016/ENV/13 ze dne 25. 10. 2013): „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.“</p> <p>- Str. 15 Návrhové části – klastr 208V Labsko-vltavská vodní cesta: „Chybějící plavební stupeň Děčín je tak kritickým místem dalšího rozvoje vodních cest.“</p> <p>Toto konstatování je s ohledem na celý klastr klíčové – ostatní opatření navržená pro podporu vodní dopravy (zejména nákladní) na dolním a středním Labi až po Pardubice nemusí být ve vztahu k očekávaným přínosům účelné realizovat, neboť jak se v textu uvádí „je nezbytné realizovat opatření, které zajistí i v popisovaném úseku celoročně stabilní plavební podmínky.“ Koncepčně by proto mělo být jasné, zda existuje alternativní způsob k PSD, za kterých je možné těchto podmínek dosáhnout. V této podobě obsahuje koncepcí vnitřní rozpor, který se nevyřeší tím, že se z návrhu koncepce vyřadí problematický projekt PSD jen proto, aby na ni projekt „nepřenesl“ významný negativní vliv. Obdobný závěr je učiněn v části „Východiska“ – str. 75: „Vodní doprava v ČR nemůže být funkční bez dořešení spolehlivosti vodní cesty mezi Ústím n/L a státní hranicí.“ Na koncepční úrovni je proto nutné se zabývat otázkou, jaká opatření jsou ještě smysluplná v případě, že část vodní cesty nedosáhne žádoucí úrovně spolehlivosti z hlediska splavnosti.</p> <p>- V dokumentech (Návrhová část – str. 3, Vyhodnocení koncepce – str. 162, 229 – 230 a str. 7 naturové hodnocení) je opakován text: „V rámci prověření byl vyloučen záměr "Plavební stupeň Děčín", neboť u tohoto záměru byl již vyhodnocen významný negativní vliv v Koncepci vodní dopravy, pro který byl současně prokázán veřejný zájem, nicméně do dnešní doby nebyla stanovena kompenzační opatření, bez kterých v souladu s ust. § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nelze koncepci schválit.“</p> <p>Agentura opakovaně upozorňuje na nesprávné přiřazování „veřejného zájmu“ k záměru PSD, který „byl prokázán“. Prokazování existence veřejných zájmů je předmětem samostatných řízení či samostatného rozhodování (např. dle § 45i odst. 9, resp. odst. 10 ZOPK, dle § 56 ZOPK) a nelze jeho prokázání přičítat aktu schválení Vládou ČR. Nesprávná je také formulace ohledně „dosud nestanovených“ kompenzačních opatření, neboť orgán ochrany přírody konstatoval, že kompenzační opatření stanovit nelze.</p>	<p>Ve vyhodnocení upraveno, odstraněno hodnocení tohoto projektu z celého textu vyhodnocení.</p> <p>Neakceptováno. Problematikou přínosů a negativ rozvoje vodní cesty se zabývala Koncepce vodní dopravy, pro kterou bylo zpracováno ekonomické hodnocení Labsko-vltavské vodní cesty. V DSS 3 z tohoto důvodu není nově hodnoceno.</p> <p>Vysvětleno</p> <p>Ekonomická efektivita labsko-vltavské vodní cesty byla zpracována (viz výše), nicméně hodnocení SEA se týká vlivů na životní prostředí. Ekonomické hodnocení Labsko -vltavské vodní cesty je k dispozici.</p> <p>Vysvětleno</p> <p>Koncepce vodní dopravy vychází z analýzy ČVUT, jejichž závěrem je, že jiné funkční technické řešení neexistuje, tzn., že není nalezen alternativní způsob řešení k PSD.</p> <p>Akceptováno: změna provedena na text Dle orgánu ochrany přírody nelze stanovit kompenzační opatření.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Dle informací MD byl veřejný zájem PSD prokázán <a href="#">ODok Portál - zvlády - 2018-01-17</a>. Doposud nebyla nalezena a stanovena kompenzační opatření. Na závěry naturového posouzení nemá vliv. K převažujícímu veřejnému zájmu proběhnul samostatný proces, včetně mezirezortního připomínkového řízení, na jehož základě vláda ČR rozhodla svým usnesením o převažujícím veřejném zájmu.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Obecná doporučení</p> <p>1. Hodnocení koncepce (SUDOP Praha a. s., 11/2023) obsahuje některé nesprávné a nepodložené závěry, zejména u konkrétních projektů – není tedy ve všech případech jasné, zda uvedená míra vlivu je stanovena ze strany autorů hodnocení nebo zda je převzata z již provedených hodnocení EIA (Přílohy 3a, 3b a 3c – příklady jsou popsány níže v textu). Velkým problémem je fakt, že hodnocení kombinuje úroveň projektovou a koncepční. V některých aspektech zůstává na příliš obecné úrovni, v dílčích obměnách používá stejné texty a závěry tak paušalizuje. Některé příklady jsou uvedeny níže.</p> <p>- Str. 71 – není pravdivé tvrzení „Vzhledem k tomu, že DSS 3. fáze neobsahuje územní specifikaci projektů, je na této úrovni komplikované identifikovat jednotlivé – potenciálně ovlivněné – oblasti se zvýšeným významem pro životní prostředí, a tedy i problémy, které se vztahují k jednotlivým oblastem.“ Projektové balíčky jednoznačně odkazují na konkrétní projekty/záměry, které jsou v různé fázi přípravy – v zásadě všechny infrastrukturní stavby jsou zde zmíněny – přeložky I/13, PSD, VRT, říční infrastruktura na Labi pro rekreační plavbu. Ačkoliv se uvádí, že konkrétní projekty PSD a problematických úseků přeložek I/13 nejsou do koncepce jmenovitě zahrnuty, je jejich umístění bez nejmenší pochybnosti v konfliktu s EVL i CHKO České středohoří a CHKO Labské pískovce. Průchod územím od dálnice D8 po Děčín a dále na Nový Bor není možné trasovat jinudy než přes CHKO. Ve výčtu CHKO (str. 73) chybí dotčená CHKO Labské pískovce.</p> <p>- Str. 87 – není jasné, jakým způsobem jsou zohledněna adaptační opatření pro dopravu vycházející ze Strategie přizpůsobení se klimatu v podmínkách ČR v jednotlivých projektových klastrech, konkrétně jak je do koncepce zakomponováno opatření „zajištění provozu po extrémních projevech počasí“ nebo „v oblasti zastínění komunikací“.</p> <p>- Str. 101 – v textové části hodnocení (zdůvodnění a doporučení zmírňujících a kompenzačních opatření) u položky „Labsko-vltavská vodní cesta“ je obecný text vztážený k liniovým silničním a železničním stavbám – je třeba text přepracovat a vztáhnout jej přímo na dotčené vodní toky Labe a Vltavu. S uvedeným hodnocením, cit.: „Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit optimalizace tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně mírně pozitivní.“, nelze souhlasit, protože zohledňují jen dílčí dopad na klima, a to pravděpodobně emise skleníkových plynů. Zajištění plavebních podmínek pro plavbu (údržba plavební dráhy – prohrábky a výstavba jezových zdrží) má i další závažné dopady na koloběh vody – vodní plochy zvyšují odpar povrchové vody v řece, způsobují soustředění vody do plavební dráhy a v jezové zdrži při nízkých průtocích a tím vysoušení zbylých částí koryta mimo plavební dráhu a v podjezí, zaklesávání hladiny podzemní vody a tím degradaci vodních, pobřežních a aluviálních stanovišť. Extrémní projevy počasí (dlouhodobé vysoké teploty spojené se suchem) tyto jevy dále prohlubují.</p> <p>- Str. 150 – u položky „Rekreační plavba – přístaviště“ – pozitivní vliv na klima odůvodněný převodem dopravy a tím snížením uhlíkové stopy je spíše neutrální –</p>	<p><b>Neakceptováno, Vysvětleno</b> Hodnocení bylo zpracováno v souladu s Metodikou hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (Anonymus 2007). Po konzultaci se zástupkyní odboru druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků, oddělení soustavy NATURA 2000 bylo hodnocení záměrů, které byly ukončeny závěrem zjišťovacího řízení či stanoviskem EIA, respektováno. V těchto případech je hodnocení uvedeno v závorkách. Metodika je popsána v kapitole 9 dokumentu „Posouzení vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000“.</p> <p><b>Neakceptováno</b> S tvrzením nesouhlasíme, součástí návrhu koncepce není projektová dokumentace, vyhodnocení SEA hodnotí navrhovanou koncepci DSS 3. fáze.</p> <p><b>Neakceptováno, Vysvětleno</b> Plavební stupeň Děčín byl z koncepce vyřazen. Hodnocení se jím tedy nezabývá. S ohledem na lokality soustavy Natura 2000 byl vyhodnocen maximálně mírně negativní vliv.</p> <p><b>Akceptováno</b> Popis CHKO Labské pískovce doplněn do tabulky č.10 obecné charakteristiky plošně nejvýznamnějších území se zvýšenými požadavky na ochranu přírody v kapitole č.3 vyhodnocení.</p> <p><b>Vysvětleno</b> V kapitole č.10 vyhodnocení. Je navrženo opatření: Doplňovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně). Do návrhu koncepce do části „Východiska“, kapitoly „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ na základě projednání zpracovatele a předkladatele koncepce byla zahrnuta toto opatření. Uvedená konkrétní opatření „zajištění provozu po extrémních projevech počasí“ nebo „v oblasti zastínění komunikací“ se týkají projektové úrovně přípravy.</p> <p><b>Akceptováno</b> Text upraven. - Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit realizaci labsko-vltavské vodní cesty pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy ve fázi provozu a z hlediska emisí skleníkových plynů</p> <p><b>Vysvětleno</b> Ve vyjádření dále uvedené vlivy je třeba hodnotit ve fázi projektové EIA, kdy bude možné pracovat s relevantními daty a podklady.</p> <p><b>Neakceptováno, Vysvětleno</b> Rekreační plavba – přístaviště má sice menší potenciál ke snížení uhlíkové stopy, avšak přesto je možné identifikovat snížení uhlíkové stopy, a proto je hodnocení ponecháno.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>rekreační plavba nemá potenciál alternativy k individuální automobilové dopravě a převážně funkci turistickou a rekreační. Údržba plavební dráhy způsobuje nepříznivé vlivy popsané výše. Obecný text zdůvodnění ponechává paušálně používanou formulaci „projekty pravděpodobně kříží prvky ÚSES a VKP“ – v tomto případě jsou přímo v konfliktu, neboť řeky jsou VKP a ÚSES. Vlivy na přírodu a krajinu mohou na území CHKO a EVL dosáhnout až úrovně „-2“ díky kumulaci s nákladní dopravou a nerespektování územních limitů.</p> <p>- Str. 129 – u položky I/13 Žďárek – Děčín – Bílý Kostel n/N – nelze souhlasit s hodnocením na úrovni 0 pro přírodní zdroje – přeložky tahu I/13 prochází přes CHKO České středohoří a řadu sesuvných území – přestože se uvádí, že kvůli nejasnosti variant nejsou do projektů zařazeny právě problematické úseky I/13 Děčín – Manušice a I/13 Děčín – D8, jsou územní limity pro jejich trasování jasně dané. Ve vlivech na klima by měl být také zohledněn fakt, že tyto stavby je nutné zabezpečit proti sesuvům (plošné odvodnění, riziko vážných poškození při extrémních projevech počasí). Tento aspekt není v hodnocení vůbec zohledňován, přestože souvisí s adaptací na změnu klimatu pro dopravní stavby (viz druhá odrážka výše).</p> <p>- Naturové hodnocení (EXprojekt s. r. o.) – str. 16 – míra vlivu u položky Labsko-vltavská vodní cesta by měla být nikoliv „-1“, ale spíše „?“ s rizikem kumulace vlivů až na úroveň „-2“. Hodnocení se odkazuje na přílohu 3c s výčtem projektů, která obsahuje nesprávné a nekompletní údaje.</p> <p>- Příloha 3c (tabulka Vyhodnocení projektů – vodní doprava) – obsahuje nesprávné nebo nevhodně vyhodnocené závěry, jmenovitě například: Položka „Zlepšení plavebních podmínek na Labi Ústí n. L.- st. hr.“ je hodnoceno na úrovni „-1“, přestože není popsáno, co se tím myslí (pouze že PSD byl z koncepce vyloučen) – odpovídající by v takovém případě bylo hodnocení „?“ s rizikem úrovně „-2“, neboť je nutné brát v úvahu kumulaci dílčích opatření na Labi, z nichž nelze všechny vyřešit vhodným načasováním jejich provádění, jak je uváděno v odůvodnění. Další z výčtu projektů jsou ve fázi posuzování, u některých projektů byl vliv na lokality Natura 2000 orgánem ochrany přírody již vyloučen (Modernizace stání OLD v Ústí nad Labem - Vaňov, Ochranné stání služebních plavidel Brná a jiné) a přesto je uvedeno hodnocení „-1“.</p> <p>Položka „Doplnění sítě přístavišť OLD v Ústeckém kraji“ je hodnocena „?“ s tím, že bez územní specifikace nemožné záměr vyhodnotit – záměr je již ve fázi posuzování EIA (ULK1142) a územní specifikace je jasně daná. Výčet dále zahrnuje různé projekty, které ovšem neodpovídají výčtu v části projektových balíčků koncepce DSS3 (uvádí jich méně) – je potřeba dokumenty sladit a uvést správné údaje, např. „Přístaviště Velké Žernoseky“ ani není mezi záměry sledovanými ŘVC ČR.</p> <p>- Příloha 3b (tabulka Vyhodnocení projektů – silniční doprava) – obsahuje nesprávné nebo neověřené údaje, například u projektu „I/13 Děčín – Ludvíkovice“ je stanoven vliv „0“ s tím, že je „mimo lokality soustavy Natura 2000“, zatímco v rámci EIA byl hodnocen vliv na lokality Natura 2000 na úrovni „-1“. U položky „I/13 výstavba obchvatů nerealizovaných do roku 2030“ je uveden „?“ a blíže nespecifikováno – přeložky silnice I/13 Děčín – D8 Knínice a I/13 Děčín – Manušice jsou v procesu EIA (vliv zhodnocen na „-1“), vliv záměru I/15 Zahrádky, obchvat – konstatován dokonce na úroveň „-2“ (Z. Mrlíková, srpen 2023).</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno.</p> <p>Součástí posuzované koncepce není mapová dokumentace projektů, a proto není možné ověřit možnost zmiňovaných střetů se sesuvnými územími. Ponecháno tedy hodnocení zanedbatelného nebo komplikovaně zprostředkovatelného potenciálního vlivu.</p> <p>Z hlediska hodnocení vlivů na klima je třeba konstatovat, že jak je uvedeno výše, že součástí posuzované koncepce není mapová dokumentace projektů a proto vyhodnocení vlivů na klima v rámci SEA je ponecháno a upřesnění hodnocení bude provedeno na základě projektové dokumentace a navazujících stupňů projektové přípravy.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno.</p> <p>Výčet projektů je součástí dokumentu celé koncepce, který byl dodán zástupci Ministerstva dopravy. S ohledem na požadavky zástupců Ministerstva životního prostředí, kdy má být využití hodnocení pomocí „?“ minimalizováno, po vyloučení záměru PS Děčín a s ohledem na požadavky na časové oddělení lze hodnotit potřebu na mírně negativní úrovni. Dílčí stanoviska dle § 45i pro jednotlivé záměry neměla zpracovatelka posouzení k dispozici, s ohledem na princip předběžné opatrnosti tak došlo k vyhodnocení některých výše uvedených záměrů na úrovni -1. V případě záměru „Doplnění sítě přístavišť OLD v Ústeckém kraji“ probíhá v současné době posuzování vlivů na životní prostředí, součástí záměru jsou také prohrádky, v závislosti na jejich rozsahu bude záměr dále vyhodnocen.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno.</p> <p>Vyhodnocení záměru „i/13 Děčín – Ludvíkovice“ bylo upraveno na -1.</p> <p>- „I/13 výstavba obchvatů nerealizovaných do roku 2030“ – konkrétní výčet obchvatů nebyl předložen, z toho důvodu bylo zvoleno hodnocení „?“.</p> <p>- 11. 3. 2024 bylo zveřejněno nesouhlasné závazné stanovisko k záměru „I/15 Zahrádky, obchvat“. Konstatování významně negativních vlivů proběhlo na úrovni záměru. Jednalo se o prověření variant tras pod úrovní terénu. Možné je tedy upravit technické řešení záměru. Na druhou stranu není vyloučeno, že na úrovni záměru bude vyhodnocen významný negativní vliv oproti koncepci.</p> <p>To, že na úrovni koncepce nebyl identifikován významný negativní vliv, neznamená, že významný negativní vliv nemůže být konstatován na úrovni záměru. Posouzení dle § 45i na úrovni záměru bylo zpracováno v rámci prověření tras pod úrovní terénu. Doporučit lze prověření možných řešení s méně závažnými vlivy na úrovni záměru.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>- Projektový multimodální klastř č. 902Z – VRT Poříčany – Hradec Králové / (Pardubice) – st. hr. Polsko je v přímém konfliktu s EVL Libické luhy. Dle Posouzení vlivů koncepce na lokality Natura 2000 zpracované Mgr. Martinou Fialovou, Ph.D. (11/2023), je v tomto případě až významný negativní vliv záměru na tuto EVL, který si nárokuje značné záborů předmětů ochrany a významně prohloubí bariérový efekt stávajícího tělesa dálnice. Podle informací uvedených v Příloze č. 3a – Vyhodnocení projektů – železniční doprava je v tomto případě počítáno se zábořem o výměře 4,5 ha a vyjmutím plochy z EVL o rozloze 14 ha. Vzhledem ke stávajícímu umístění tělesa železnice, lze předpokládat, že dotčená část území EVL Libické luhy leží mimo území národní přírodní rezervace Libický luh, kde je Správa místně příslušným dotčeným má orgánem ochrany přírody. Pravděpodobně dotčena tímto záměrem bude přírodní památka Louky u Choťánek, kde je příslušným orgánem ochrany přírody Středočeský kraj.</p> <p>- Potenciálně mírně negativní vliv je uveden rovněž u klastřu č. 2701Z KŽ Česká Lípa – Bakov nad Jizerou. Dle návrhové části není připravován zatím žádný projekt, avšak v rámci koncepce je v plánu zkapacitnění této trati a její elektrizace. Tato trať přímo prochází územím III. zóny odstupňované ochrany CHKO Kokořínsko – Máchův kraj, EVL Jestřebsko – Dokesko a PO Českolipsko – Dokeské pískovce a mokřady. Rovněž prochází po hranici národní přírodní památky Jestřebské slatiny. Dále tato trať prochází po hranici národní přírodní památky Rečkov a národní přírodní památky Klokočka, které jsou v překryvu s EVL Klokočka a EVL Niva Bělé u Klokočky. Jakýkoliv zábor ZPF a PUPFL v těchto oblastech může mít významný vliv na předměty ochrany těchto ZCHÚ.</p> <p>- Dalším dotčeným územím je dle předložené koncepce EVL Milovice – Mladá v územním překryvu s národní přírodní památkou Mladá, v rámci klastřu č. 1701Z Konvenční železnice Praha – Lysá n/L – Čachovice – Mladá Boleslav – Liberec (Všejská spojka) s potenciálně velmi mírně negativním dopadem na přírodní stanoviště 6210, dle předběžného vyhodnocení projektů – železniční doprava, v rámci přílohy č. 3a. Bez konkretizace vedení tělesa železnice nelze přesně hodnotit míru ovlivnění na předměty ochrany těchto ZCHÚ.</p> <p>- Klastř č. 302Z Konvenční železnice Libice n/C / Velký Osek – Choceň – Ústí n/O (Modernizace traťového úseku odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou (včetně)), prochází územím EVL Žehuňsko a PO Žehuňský rybník – obora Kněžičky, při hranici s národní přírodní rezervací Kněžičky a národní přírodní památkou Žehuňský rybník. Mírně negativní vliv je u tohoto klastřu konstatován u předmětů ochrany: Bukáčka malého, chřástala kropenatého a přírodní stanoviště 6210, 6510 a 91H0), dle předběžného vyhodnocení projektů – železniční doprava, v rámci přílohy č. 3a.</p> <p>- V rámci jižních Čech lze upozornit na silnici I/24, Lomnice nad Lužnicí - obchvat (Ukončeno závěrem zjišťovacího řízení, vyhodnocen mírně negativní vliv na předměty ochrany PO Třeboňsko). Aktuálně je stavba již ve fázi zpracované a připomínkové (z naší strany) projektové dokumentace pro ÚR); silnici I/23, Kardašova Řečice - obchvat (Okrajově zasahuje do PO Třeboňsko, bez vlivu na předměty ochrany) a dále optimalizaci a elektrizaci žel. trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo) (Posuzování vlivů ukončeno závěrem zjišťovacího řízení dne 3. 9. 2021. Konstatován</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno. Rozsah ovlivnění lze významně snížit výběrem vhodného technického řešení (estakáda s minimální potřebou záborů pro pilíře oproti náspu, minimalizace přístupových cest). Rozsah záboru byl převzat ze studie proveditelnosti. Na úrovni zpracování konkrétní projektové dokumentace pak dochází k výrazným úpravám projektového řešení, mj. také v závislosti na požadavcích příslušných orgánů ochrany přírody. Z uvedených důvodů lze ovlivnění významně snížit. Až významně negativní vliv byl ponechán právě s ohledem na navržené řešení na rozsáhlém náspu ve studii proveditelnosti</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno. Součástí posuzované koncepce není mapová dokumentace projektů, a proto není možné ověřit možnost zmiňovaných střetů se zvláště chráněnými územími a EVL. Ponecháno tedy hodnocení potenciálně mírně negativního vlivu.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno. Ano, toto je nutné vyhodnotit na úrovni konkrétního záměru, se znalostí konkrétních parametrů záměru a znalosti rozsahu záborů. Na úrovni obecné koncepce nelze konstatovat významně negativní vliv na EVL. Jednotlivé záměry pak budou samostatně posuzovány na projektové úrovni. Konstatování mírně negativního vlivu pro vyhodnocení vlivů na EVL Milovice - Mladá vychází ze znalosti vedení konkrétních tras vedení. Vysvětleno. V případě EVL Žehuňsko a PO Žehuňský rybník i PO Třeboňsko a EVL Lužnice a Nežárka, EVL Třeboňsko – střed, EVL Nadějská soustava a EVL Lužnice a Nežárka byly respektovány výsledky posuzování EIA, kde bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko, resp. které byly ukončeny vydáním závěru zjišťovacího řízení.</p> <p>Bereme na vědomí.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>byl mírně negativní vliv na husu velkou, kopřivku obecnou, lžičáka pestrého, motáka pochopa, orla mořského, volavku bílou, vydru říční a velevruba tupého, které jsou předměty ochrany EVL Lužnice a Nežárka, Třeboňsko - střed, Nadějská soustava a Lužnice a Nežárka a PO Třeboňsko.</p> <p>- V rámci středních Čech se jedná o optimalizaci tratí Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo), která zasahuje do CHKO Český kras, NPR Karlštejn, NPR Koda, EVL Karlštejn – Koda, do biotopů zvláště chráněných druhů (zejména na skalách nad tratí) a mění krajinný ráz. (Proběhl proces EIA, stanovena kompenzační opatření a podmínky pro realizaci projektu.); optimalizaci trati Odb. Berounka (včetně – Karlštejn (včetně), která zasahuje do CHKO Český kras; novostavbu trati Praha-Smíchov – Beroun, rychlé spojení RS 3, která zasahuje do CHKO Český kras, NPR Karlštejn, NPR Koda, NPP Barrandovské skály, EVL Karlštejn – Koda aj. (V současnosti probíhají proces EIA a průzkumné práce.); zvýšení stability skalních masivů na trati Beroun – Rakovník, které zasahuje do CHKO Křivoklátsko, EVL Stříbrný luh, ptačí oblasti Křivoklátsko a do biotopů zvláště chráněných druhů. (Zatím blíže nehodnoceno.); dálnici D5 – zkapacitnění úseku Praha – Králův Dvůr, zčásti vede po hranici CHKO Český kras. (Potřeba řešení křížení s ÚSES (např. ekoduktem, který zde chybí.) nebo D0 – Pražský okruh, úseky D1, D3, D4, D10 zasahující do volné krajiny.</p> <p>2. Vypořádání požadavků na hodnocení předložené Agenturou není uspokojivé (viz str. 15 – 19 Hodnocení).</p> <p>- U požadavku na zhodnocení návaznosti na DSS2 je odkazováno na dokument Východiska, kapitola 1 – kapitola se v zásadě věnuje pouze obecnému popisu koncepce a reaguje na závěry NKÚ v oblasti rekonstrukce vybraných železničních mimokoridorových tratí a výstavby a modernizace silnic I. třídy. Změna k přístupu k VRT (nyní systém rychlých spojení) není zdůvodněna, ani nijak komentována. Přestože se kapitola vypořádává s kontrolními závěry NKÚ ve výše uvedených případech, zcela chybí zhodnocení dalších zásadních závěrečných zpráv NKÚ týkajících se například vodní dopravy jak rekreační tak nákladní (kontroly č. 08/19, 14/03, 18/16, 21/03). Závěry jsou přitom pro další plánování podstatné a mimo jiné opakovaně poukazují na „nedůsledné vyhodnocování skutečných přínosů a efektů podpořených projektů v oblasti vodní dopravy“. DSS3 žádným způsobem tyto skutečnosti neanalyzuje a to i přes to, že takový požadavek byl formulován ve stanovisku SEA k Dopravní sektorové strategii 2. fáze (č. j. 68016/ENV/13 ze dne 25. 10. 2013) v bodech 23. až 25. Agentura požaduje vypořádání za formální a tedy nedostatečné.</p> <p>- U požadavku na zhodnocení uplatňování předchozí koncepce DSS2 (ve znění po zapracování aktualizace 2017) ve vztahu ke konkrétním záměrům a nastavení environmentálních ukazatelů je odkazováno na některé přístupy uplatněné v rámci DSS3. Pro prioritizaci klastrů byla mj. nastavena environmentální kritéria (kapitola 3.2.3 návrhové části) – mezi kritéria by měla být zařazena i další, včetně zásahu do ZCHÚ, lokalit Natura 2000, nestabilních území, příspěvek k průchodnosti území pro živočichy apod. (vycházejí z výčtu v kapitole Východiska str. 85 – 87, kde jsou shrnuty zásady pro infrastrukturní stavby). Doporučení více zohlednit tato kritéria je uvedeno i v DSS2 (str. 70): „SEA hodnotitel doporučuje zařazení environmentálních kritérií použitých v rámci hodnocení SEA do budoucího systému multikriteriálního hodnocení DSS následujících plánovacích cyklech a aktualizacích. Při rozhodování o prioritizaci přípravy staveb ve výhledu příštích plánovacích horizontů je větší zohlednění</p>	<p>Ve vyjádření AOPK je uveden pouze výčet dotčených ZCHÚ a EVL v rámci uvedených staveb. Ve vyhodnocení projektů v přílohách č. 5 a 6 je uvedeno: potenciálně mírně negativní vlivy na přírodu a krajinu.</p> <p>Neakceptováno. S uvedeným nesouhlasíme, vypořádání považujeme za dostatečné, a to vzhledem k podrobnosti hodnocení na úrovni koncepce.</p> <p>Neakceptováno: Kapitola 1 uvádí přehled realizovaných či nerealizovaných projektů, které byly plánovány v DSS 2 a to jednotlivých klastrů, nikoliv balíčků. Text uvádí i nálezy NKÚ týkajících se jednotlivých klastrů. Rekreační plavba není samostatným klastrem, je projektovým balíčkem s indikativním seznamem projektů, který je řízen samostatným návazným procesem.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno. Přístup hodnocení dopadu koncepce na životní prostředí /SEA) nepreferuje hodnocení projektů dle pořadí v koncepci. Přístup k hodnocení je vždy stejný bez ohledu na pořadí realizace, kterým se zabývá zmíněné hodnocení MKA. Kritéria obsahující vliv na životní prostředí jsou v MKA obsažena (soubor kritérií životní prostředí: emise skleníkových plynů, emise znečišťujících látek v urbanizovaném území, energetická náročnost dopravy, hluková zátěž, nehodovost, fragmentace krajiny a zábor území)</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p>



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>environmentálních kritérií považováno za vhodné, neboť umožňuje porovnat environmentální aspekty různých záměrů, a to i těch které prošly vlastním detailním posouzením v rámci procesu EIA.“ Z kritérií vztahujících se k životnímu prostředí jsou 4 z nich z podstaty věci novými infrastrukturními záměry většinou plněny (snížení emisí, hlukové zátěže, nehodovosti, energetické náročnosti). Závažnější dopady zejména na krajinu a biodiverzitu jsou však reprezentovány jen kritérii „fragmentace krajiny“ a „záběr území“.</p> <p>- Kumulativní vlivy v kapitole 6.8 byly komentovány na velmi obecné úrovni a nejsou například vztaženy ke konkrétním EVL/PO nebo ZCHÚ, případně šířeji definovaným oblastem, kde lze kumulaci vlivů očekávat (souběhy liniových staveb, více záměrů v území apod.). Přílohy 3a až 3c sice shrnují záměry podle typu dopravy, ale obsahují nedostatky a chyby a nejsou jednoznačně provázány na konkrétní chráněná území tak, aby bylo zřejmé, která z nich mohou být významněji dotčena. Pozitivní vlivy týkající se hlukové zátěže a emisí skleníkových plynů vztažené k ochraně zdraví a obyvatel nejsou pro oblast krajiny a biodiverzity relevantní.</p> <p>- Požadavek na vyhodnocení návaznosti jednotlivých opatření (zvláště u vodní dopravy) z důvodu efektivity a potřeby zajistit nejprve určité podmínky pro další rozvoj byl vypořádán odkazem na potřeby zajistit mezinárodně významné vodní cesty. Nedořešenou otázkou je ovšem stále nejslabší místo z hlediska splavnosti dolního Labe na úseku Střekov – st. hranice, které je pro potřeby schválení koncepce DSS3 „vyřešeno“ vyjmutím záměru PSD. Účelnost opatření pro zlepšení splavnosti v navazujícím úseku k Pardubicím tím zůstává nejasná. Viz rovněž připomínka pod bodem 1.</p> <p>- Požadavek na stanovení územních limitů na vyšší hierarchické úrovni nebyl zohledněn. Například svahové nestability a záplavová území ve střetu s klastru či projekty nebyly konkrétně zhodnoceny. Nebyly zhodnoceny územní limity podle krajů nebo jiných vhodně definovaných oblastí nebo větších územních celků. Tabulky vyhodnocení projektů v přílohách 5, 6 a 7 uvádí obecný text použitý u všech položek pouze v dílčích obměnách a není většinou vysvětleno, proč je stanovena konkrétní míra vlivu. Zhodnocení je v této podobě nicneříkající. Zdůvodnění odkazující se na obecnost koncepce a neznalost detailů projektů je liché – ve většině případů se jedná o dlouhodobě sledované projekty s jasným územním průmětem. Způsob zhodnocení projektů je tedy napůl cesty mezi zhodnocení neurčitosti koncepce a konkrétním projektem. Příklad „Zlepšení plavebních podmínek na Labi Ústí n. L.- st. hr. pl. stupeň Děčín“ v tabulce 7 vůbec nedává smysl, neboť je uvedeno, že projekt PSD je z koncepce vyloučen, a přesto je jakési vágní zhodnocení provedeno, aniž by bylo popsáno, jaká opatření by mohla pod souhrnný pojem zlepšení plavebních podmínek zahrnuta. Příklad nesmyslného hodnocení je také „Přístaviště Děčín – Smetanovo nábřeží“, které již bylo realizováno a v žádném případě neplatí tvrzení, že „Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině.“</p> <p>Zahrnutí konkrétních projektů do koncepce DSS3 se v podstatě vymyká jejímu účelu a také úrovni obecnosti, na které by měla být zpracována a dále zhodnocena. Konkrétní projekty by měly blíže řešit navazující sektorové koncepce, zatímco DSS3 by měla rámcově definovat potřeby v dopravě a hlavní směry a prostorové návaznosti. Odpovídající (konceptní) úroveň pro zhodnocení jsou podle Agentury také ZÚR u jednotlivých krajů. Koncepce ani hodnocení tyto územně plánovací dokumenty nijak nezohledňují, např. zda je již sledovaný koridor součástí ZÚR nebo nikoliv, a zda a</p>	<p>Případě příloh 3a až 3c byly při střetech konkretizovány dotčené EVL a PO. Hodnocení kumulativních vlivů odpovídá podkladům pro vyhodnocení celostátní dopravní koncepce. Vznesené konstatování nemá žádnou spojitost s hodnocením SEA.</p> <p>V kapitole 6.8 jsou popsány i kumulativní vlivy týkající se vlivů na veřejné zdraví.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Plavební stupeň Děčín byl z koncepce vyřazen. Hodnocení se jím tedy nezabývá. S ohledem na lokality soustavy Natura 2000 byl vyhodnocen maximálně mírně negativní vliv.</p> <p>Vodní cesta je součástí hlavní sítě TEN-T, proto musí být v DSS3 v rámci klastrů řešena. V návaznosti na konečné rozhodnutí ohledně Plavebního stupně Děčín (vláda rozhodla o převažujícím veřejném zájmu a z jejího pohledu proces stále nebyl ukončen), bude zadáno ekonomické hodnocení projektů v navazujících úsecích do Pardubic dle finálních podmínek v přeshraničním úseku (ekonomika byla dosud počítána pouze včetně projektu PSD).</p> <p>Vysvětleno</p> <p>Vyhodnocení projektů v tabulkách 5-7 je provedeno na základě komentáře, který je v tabulkách uveden. Podrobnost vyhodnocení odpovídá vyhodnocení celostátní koncepce v rámci SEA.</p> <p>Součástí návrhu koncepce jsou projekty, které již byly realizovány, a přesto musí být v rámci hodnocení SEA vyhodnoceny. O rozsahu projektů, které jsou součástí návrhu koncepce rozhoduje předkladatel koncepce. V komentáři k projektu je uvedeno, projekt již byl realizován. Text u vyhodnocení přístaviště Děčín – Smetanovo nábřeží je upraven věta: Realizací projektů dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině, byla vypuštěna</p> <p>Hodnocení kumulativních vlivů odpovídá podkladům pro vyhodnocení celostátní dopravní koncepce. Jednotlivé klastry DSS 3 jsou v současnosti v různém stádiu realizace. Nejde tedy o budování staveb od počátku. V mnoha případech je realizace klastrů rozpracována pomocí jednotlivých projektů a míry jejich znalostí. Proto jsou tyto informace o již známých a připravovaných projektech uvedeny do textu DSS 3.</p> <p>Podrobnost ZÚR nedopovídá posuzované koncepci, která je v úrovni celostátní koncepce.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>jakým způsobem byl zhodnocen v SEA, tedy rovněž na „koncepční“ (obecnější) úrovni. Relevantní je to v souvislosti s vypořádáním připomínky zohlednit omezování fragmentace krajiny, kdy je poukazováno na to, že fragmentaci lze předcházet efektivním a funkčním územním plánováním. ZÚR jsou v zásadě odpovídající hierarchickou úrovní územně plánovací dokumentace a mělo by být identifikováno, které záměry a klastry jsou těmito koncepcemi již sledovány a vyhodnoceny. Případný argument, že ZÚR představuje podrobnější úroveň než je DSS3, je irelevantní, pakliže jsou v dokumentaci sledovány a z hlediska vlivů vyhodnocovány konkrétní projekty. Obecně Agentura dále doporučuje více do koncepce zapracovat environmentální ukazatele související s ochranou krajiny a biodiverzity.</p> <p>Z hlediska dopravních potřeb a dopadů na životní prostředí je vhodné přednostně sledovat modernizaci stávajících komunikací před zahušťováním území novostavbami.</p> <p>Důsledně zamezovat kumulaci migračních bariér souběžně vedených liniových staveb. V současné době je řada živočišných populací ohrožena fragmentací krajiny, ponejvíce dálnicemi, jejímiž důsledky jsou omezená migrace vyšších živočichů, rozdrobenost a nemožnost komunikovat mezi jednotlivými územími výskytu s následnou stagnací, degradací a degenerací jejich populací. Z tohoto hlediska je nutné řešit umístění provedení staveb dopravní infrastruktury (včetně zřizování ekoduktů) z pohledu migračních koridorů pro živočichy, aby nedocházelo k odříznutí jejich populací a aby se snížilo riziko usmrcování a zraňování jedinců projíždějícími dopravními prostředky. Toto řešení je nutné vztáhnout nejen na nové stavby, ale na veškeré rekonstrukce, modernizace a optimalizace staveb stávajících.</p> <p>Vyhýbat se rizikovým oblastem – geologicky nestabilním územím, CHOPAV apod. Rozšířit sledované indikátory (viz Návrh indikátorů na str. 171, tab. 14) např. o Délku chemicky upravovaných komunikací s regulovaným odtokem do vodotečí, Objem vypouštěných vod z DUN a RN u dopravních staveb, Změnu indexu nefragmentovaného území (polygony UAT kategorie A4 – výborný stav), Délku průchodu dopravní infrastrukturou přes ZCHÚ, Počet nových nebo zrekonstruovaných migračních objektů + další opatření (podchody, nadchody, propustky, délka oplocených komunikací), Počet zasažených svahových nestabilit a poddolovaných území apod.</p> <p>Agentura dále upozorňuje na nutnost podrobit zjišťovacímu řízení všechny navazující záměry, které by mohly mít potenciálně významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany, nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí nebo naplní charakteristiky a limity stanovené zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí. Před zahájením realizace jednotlivých opatření je nezbytné postupovat dle ZOPK (závazné stanovisko k některým činnostem ve zvláště chráněných územích dle § 44, závazné stanovisko k zásahu do VKP dle § 4, udělení výjimek z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle § 56, stanovisko dle § 45i, využití institutu biologického hodnocení dle § 67, posouzení vlivu na krajinný ráz dle § 12 apod.).</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Jak je vytýkáno ve vyjádření AOPK na úrovni vyhodnocení celostátní koncepce je obtížně možné srovnávat hodnocení z již provedených hodnocení EIA jednotlivých záměrů a dále projektů, kde není známa konkrétní poloha u umístění. Z hlediska hodnocení koncepce je třeba postupovat na úrovni obdobné podrobnosti hodnocení s tím, aby nedocházelo k velkým disproporcím ve vyhodnocení vlivů. Seznam projektů, který je vyhodnocen v rámci SEA byl předložen navrhovatelem a je třeba konstatovat, že se jedná o především o finanční koncepci, která zajistí financování jednotlivých projektů.</p> <p>Uvedené požadavky na zachování migrace jsou uvedeny v kapitole č.10 a jsou součástí návrhu koncepce (části „Východiska“, kapitoly „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“).</p> <p>Z hlediska nedostatku mapových podkladů, které nebyly součástí navrhované koncepce nebylo možné vyhodnotit konkrétní zasažená záplavová území, svahové nestability a podobně.</p> <p>Ve vyjádření navrhované indikátory není možné objektivně na úrovni celostátní koncepce monitorovat. Uvedené typy indikátorů odpovídají úrovni navrhovaných monitoringů v rámci dokumentací EIA.</p> <p>Bereme na vědomí.</p> <p>K uvedenému požadavku v posledním odstavci vyjádření AOPK je třeba konstatovat, že se jedná o zákonné požadavky vyplývající z platné legislativy ČR zákona o ochraně přírody č.114/1992 Sb. v platném znění a toto je investory respektováno.</p>	
15	18.1.2024		Ing. Jan Zeman, CSc., Praha	<p>Ad 1) Popis SETRA</p> <p>Navrhované jsou klastry, tj. soubory dopravní staveb dopravní infrastruktury v určitém multimodálním dopravním koridoru. Jde o koridory Praha, st. hr. SRN – Ústí n. L. – Praha – Kolín, Praha – Brno, Brno – Břeclav – st. hr. Rak./Slov., st. hr. Bavorsko – Plzeň – Praha, Praha – Ostrava nad rámeč Praha – Brno a Brno – Ostrava, Ostrava – st. hr. Slov., Vídeň – Přerov – Ostrava – st. hr. Polsko, Praha – Hradec Králové – Trutnov</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Klastry jsou vždy navrženy jako spojnice uzlů, tzn. metropolí a aglomerací v ČR a zahraničí. Slovo klastr bylo použito z toho důvodu, že tento pojem se používal již v DSS2.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>st. hr. S Polskem, střední Morava – st. hr. Slovensko, Brno – Olomouc, Brno – Zlín, Praha – České Budějovice, České – Budějovice – Dvořiště st. hr. s Rak., Praha – Most – Karlovy Vary, Praha – Liberec – st. hr. s Pol./SRN, Plzeň – Karlovy Vary, Plzeň – České Budějovice, České Budějovice – st. hr. Vitorazko (Rak.), Plzeň – Most, Karlovy Vary – Ústí n. L., Ústí n. L. – Liberec, Ústí n. L. – Mladá Boleslav, Liberec – Mladá Boleslav – Hradec Králové, České Budějovice – Jihlava, Jihlava – Pardubice – Hradec Králové, další přeshraniční spojení a napojení, příměstská spojení (myšleny železniční tratě, resp. investice do výstavby či rozšiřování dálnic se zde shledávají neefektivní). Samotný název klastry je velkohubý v případech, že reálně jde o jednu investici do dopravní infrastruktury. Nemá ale smysl řešit možné nepřesnosti při vymezení klastrů.</p> <p>Reálně má jít o 5 základních větví vysokorychlostních tratí (v řádu investičních nákladů 1 bilionu Kč), všechny prosazované dálnice bez ohledu na potřebnost, náklady a způsobené škody, modernizace řady železničních tratí, výstavba či modernizace řady silnic včetně výstavby silničních obchvatů měst. Tzv. multimodalita se reálně redukuje na železniční a silniční dopravu + napojení letiště Praha Ruzyně na železniční dopravu. Od velmi silně kontroverzního vodního díla Děčín se v důsledku probíhající SEA ustupuje, kontroverzní a hlavně dopravně neodůvodněné vodní dílo Přelouč + přístav Pardubice v koncepci zůstává, přestože jeho dopravní význam je zanedbatelný, podobně lodní výtahy na Slapské a Orlické přehradě. Otázkou je oprávněnost zahrnutí většího souboru drobných investic do rekreační plavby do této koncepce. Multimodalita může být místy matoucí. Je zřejmé, že dálnice „Praha – Liberec – Hrádek n. N., st. hr.“ je v provozu a mnoho se tam měnit nebude, zatímco moderní železnice v témže koridoru chybí, resp. se má stavět. Podobně je v provozu řada dálnic a některé koridorové železniční tratě bez svých železničních, resp. silničních protějšků. SETRA 2030 byla navržena invariantně, tj. jen v jedné základní variantě. Ve většině případů to nevytváří problém. Jsou ale i případy, kdy ignorace alternativ je chybou (severní část vnějšího okruhu Prahy, dálnice D52, D55, D3 ve Středočeském kraji, schovaný odsun hlavního brněnského osobního železničního nádraží ad.), Ad 2) Hrubá analýza SETRA</p> <p>SETRA 2030 navazuje na špatné dopravní politiky světového společenství, EU a ČR, která zásadně preferují dálkovou mezinárodní veřejnou dopravu (netajená snaha o maximalizaci přepravních toků zboží i osob na místo potřebné optimalizace přepravních toků) a z oborového hlediska o zjevnou preferenci nešetřné dopravy silniční, dále středně šetrné dopravy letecké a vodní (jako cíl, dále jako nepsaný záměr zachovat osvobození mezinárodní veřejné dopravy od placení daně z přidané hodnoty včetně jí spotřebovaných paliv a energie a mezinárodní letecké a vodní dopravy od placení spotřební daně za pohonné hmoty na základě mezinárodních mnohostranných smluv charakteru zvykového práva, v případě letecké dopravy tzv. chicagské konvence z roku 1944) na úkor šetrné dopravy železniční a elektrických trakcí městské hromadné dopravy. Snaží se mít takřka vše (obvykle pod frází o evropské dopravě, myšleno o dopravě EU) a reálně produkuje rozsáhlou neefektivnost národohospodářskou, klimatickou, environmentální, zdravotní, regionální (neměnná a někde i rostoucí dopravní izolace odlehlejšího venkova) ad. Zatímco režimy v letech 1918-89 měly ambici řešit v dané době nejostřeji pocíťované dopravní problémy, po roce 1989 se kapitáni české dopravy rozhodli pro silně rizikovou strategii „Velkého dopravního skoku“, původně jen „velké výstavby dálnic“, kdy reálná kritéria efektivnost nehrála větší roli, později i železniční a vodní dopravy.</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Jde o subjektivně laděné konstatování, musí se vycházet i z toho, že do přípravy projektů již byly vloženy prostředky, proto je není možné opomenout a musí být vyhodnoceny. Rekreační plavbu rovněž není možné pominout – i ona musí být financována, a jelikož je k dispozici jediný zdroj financí, je nutné i tuto oblast, byť je marginální, do koncepce zahrnout.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Právě z těchto důvodů je to řešeno – k existující dálnici je nutné doplnit železnici, aby se umožnilo zavést multimodální dopravu a snížit očekávaný nárůst dopravy ne energeticky neefektivní dálnici.</p> <p>Vysvětleno Varianty tohoto typu se řeší na projektové úrovni. Varianty na úrovni SESTRA jsou rovněž – např. železniční spojení Liberec – Pardubice má varianty přes Starou Paku, Jičín a Mladou Boleslav, bylo identifikováno jako nejvhodnější řešení přes Mladou Boleslav a ta ostatní jsou navržena spíše pro regionální obsluhu. Dálnice D52 je dána uzavřenými mezinárodními dohodami a soudním nálezem, problematika je tedy vyřešena, autor připomínky popisuje stav, který tu byl před 12ti lety a nezohledňuje mezitím nastalé a dokončené procesy.</p> <p>Vysvětleno SESTRA nemaximalizuje přepravní toky, vychází z Dopravní politiky, která právě v prvním kroku stanovuje potřebu úspor v přepravních požadavcích. Nicméně oprávněné potřeby je nutné uspokojit, a k tomu se identifikuje páteřní síť. Silniční doprava preferována není, není ale zároveň možné přehlížet její nenahraditelnost v určitých segmentech dopravního trhu. Proto je kladen důraz na multimodální klastry, aby pomocí multimodální dopravy byly vytvářeny podmínky pro větší využití železnice, protože převod nákladní i osobní dopravy na železnici se neobejde bez infrastrukturních investic.</p> <p>Pokud jde o zdanění paliv, je nutné vycházet z evropských předpisů, protože tu existuje jednotný evropský trh, a podmínky v jednotlivých státech proto musí být sjednoceny. Letecká doprava v DSS řešena není, nicméně právě systém RS má napomoci převodu kratších letů na železnici.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>SETRA obnáší náklady asi 5,6 biliónů Kč do roku 2050 v cenách roku 2023. Kromě investičních nákladů jde také o náklady na údržbu a opravy stávajících komunikací. Je zřejmé, že jde o částku nad možnosti veřejných rozpočtů ČR včetně dotací z EU. Jednotlivé projekty se dají zdůvodnit různě, od mezinárodních (někdy chybných, viz vodní cesta Labe) dopravních závazků přes potřeby hlavních dopravních spojení až po zvláštní dopravní potřeby. Problém je, že výsledkem takové politiky v uplynulých 33 letech je enormní národohospodářská náročnost rozvoje dopravy (součet jednotlivých druhů dotací z veřejných rozpočtů, pozitivních a negativních daňových úlev a vyčíslené větší části ekonomických externalit, produkovaných pěti základními obory dopravy (silniční, železniční, vodní, letecká, MHD) činí 7-8 % hrubého domácího produktu, po odečtení výnosu spotřební daně za pohonné hmoty placené dopravou a čistým výnosem zpoplatnění užívání silnic a dálnic 5-6 % HDP, a že všech pět základních oborů dopravy v ČR je z účetního hlediska v dlouhodobě čisté národohospodářské ekonomické ztrátě značného rozsahu. Oblíbené teze dopravních expertů, že vysoký rozvoj dopravy a vysoké investice do dopravní infrastruktury jsou základem prosperity ekonomiky a společnosti, tak těžko obstojí. Vysoké a často málo efektivní náklady na dopravu jsou naopak brzdou ekonomického rozvoje. Podle všeho to neplatí jen pro ČR. Současně tyto výpočty dávají mnoho námětů na zefektivnění řízení dopravy, a to nejen v oblasti daní, poplatků a úlev z nich.</p> <p>Defektem metodik hodnocení efektivnosti staveb dopravní infrastruktury je, že se za pozitivní považuje růst přepravních výkonů, ale už se nebere v úvahu, že je z části dosažen přetažením dopravních výkonů z jiných dopravních oborů, kterým tím vznikají ztráty, které se ale nekalkulují, takže celková efektivnost je reálně nižší, než uváděná.</p> <p>Jiným problémem je argument přetažení silniční dopravy na vodu jako přínos pro životní prostředí. Reálně vodní doprava konkuruje v rozhodující míře podstatně šetrnější železniční dopravě v elektrické trakci, takže její případný úspěch negativní vlivy na životní prostředí zvyšuje.</p> <p>Při takové dopravní politice dopravní potřeby bývají v řadě případů uspokojovány nekvalitně, na dopravně odlehlejší regiony se zpravidla dostane málo nebo téměř nic. Prostě, nedostatečná analýza problémů dopravy, slepé kopírování ne vždy dobrých zahraničních vzorů, bezuzdný lobismus, příliš velké ambice, příliš málo realismu, to vše vesměs s podporou fondů EU, přináší hořké plody. K tomu přispívá rozsáhlé plýtvání v mnoha směrech, počínaje velmi nízkým zpoplatňováním užívání silnic a dálnic, zásadně dále snižovaným vysokými chybnými úlevami emisně šetrnějším vozidlům, přes nesmyslná daňová osvobození mezinárodní dopravy, pocházející ze světového společenství, nízkou sazbou spotřební daně na motorovou naftu, až po volbu chybných priorit a prosazování dopravně nedostatečně odůvodněných, nešetrně trasovaných či předražených staveb dopravní infrastruktury z titulu lobismu domácího i EU. Poněkud falešné jsou i tzv. základní dopravní osy – jak kde.</p> <p>1) Záměry rozvoje dopravní infrastruktury v ČR jsou popsány jen velmi obecně. Projekty jsou přitom v různé míře připravené, resp. rozpracované. Přesto je zřejmé, že jsou výrazně naddimenzované, místy v rozporu s dopravní i národohospodářskou efektivností, že jsou výrazně nad možnosti ekonomiky ČR i dotací z EU. Přitom část negativ by nemusela být, kdyby se chtělo důsledně budovat rozumnou dopravní soustavu.</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Vodní doprava je zcela marginální, má ale své opodstatnění – např. v přepravách nadrozměrných nákladů se jedná o nejefektivnější způsob. Vodní doprava není přeceňována.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Odlehlejší regiony jsou právě proto v DSS řešeny.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Záměry jsou stanoveny obdobným postupem jako síť TEN-T – stanovení primárních a sekundárních uzlů sítě a stanovení hran. Cílem je zajistit všem regionům srovnatelné podmínky. Případná naddimenzovanost je řešena – je to identifikováno výpočty z národního dopravního modelu a identifikované případy jsou navrženy k přehodnocení.</p> <p>Neakceptováno</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>2) Z výčtu záměrů výstavby dopravní infrastruktury je zjevné, že v řadě případů zjevně ignorují potřeby chránit životní prostředí, klima, veřejné zdraví ad.</p> <p>3) Konkrétně jsou dopravně zjevně neodůvodněné záměry zplavňování Labe, zejména VD Děčín a Přelouč + plus přístav Pardubice, dálnice D52 (na místě je využití stávající dálnice D2 a postavení či dokončení dálničního obchvatu Břeclavi na st. hr. S Rakouskem), dálnice D49 v úseku Vizovice – st. hr. se Slovenskem (uvádí se v mírně snížených parametrech), dálnice D3 v prosazované trase přes dolní Posázaví (únosná a asi o polovinu levnější je trasa PROMYKA kolem Benešova, Olbramovic a Miličína) a v dokumentu schovaný odsun ústředního osobního železničního nádraží z dopravně optimální polohy v centru Brna na hlavním uzlu brněnských tramvají do odlehlejší polohy v záplavovém území (proti variantě modernizace nádraží ve stávající poloze).</p> <p>4) V koncepci naopak chybí výstavba řady chybějících železnic, např. „Teplá – Bezručice“, Vrchlabí – Špindlerův Mlýn“, „Svoboda nad Úpou – Pec pod Sněžkou“, „Harrachov Mýtiny – Harrachov Město“, „Kouty nad Desnou – Bělá p. Pradědem – Jeseník,“ protažení některých tratí do center měst, meziměstské tramvajové tratě z Ostravy do Orlové a Karviné, do Havířova, do Hlučína, postavení chybějících cca 500 zastávek osobní železniční dopravy ad. Koncepce nežádá ani zajistit územní ochranu jejich tras (v Krkonoších byla nesmyslně v roce 1995 zrušena) a nechává stranou tristní skutečnost, že na některých železničních tratích byl zastaven provoz poté, co jej příslušné kraje přestaly objednávat a dotovat, klasicky Středočeský kraj.</p> <p>5) Chceme-li budovat efektivní dopravní soustavu, posilující ochranu životního prostředí, stabilitu klimatu, veřejné zdraví, rozvoj zaostávajících regionů, pak musíme ustoupit od záměru výstavby dálnic s výjimkou D0 (vnější okruh Prahy, na severu ale ne v prosazované trase pod Suchdolem, na místě je zřejmě trasa s mostem přes Vltavu u Řeže), D35 v úseku Opatovice – Mohelnice a dálnice D55 (trasa ale musí vést východněji blíže k tamním městům, resp. dlouhé tunely u řeky Moravy jsou neodůvodněné).</p> <p>6) Chybná je kalkulace energetické a environmentální náročnosti výstavby dálnic. Stavba ucelené dálnice zásadně zvyšuje rozsah energeticky náročné a environmentálně a zdravotně značně závadné silniční dopravy v příslušném směru asi 2x-4x, nejčastěji 3x. Činí tak jednak vytvářením nových dopravních potřeb, jednak přetahováním dopravních proudů z šetrné železniční, někde i vodní dopravy. Proto je stavba dálnic v příkrém rozporu s potřebou chránit veřejné zdraví, životní prostředí, přírodu a krajinu, stabilitu klimatu, nerozdělenou přírodu (dělicí efekt pozemních komunikací lze zmírnit jen stavbou tunelů, přičemž stejný efekt mají dobře umístěné a postavené ekodukty) a mostů. Nejednou rozdělují i osídlení, resp. reálná efektivnost dálnic je velice sporná. Nová dálnice či jiná významná silnice jistě ulehčí stávajícím, nejednou přetíženým silnicím a tu a tam může sloužit také jako vnější obchvat, ale vytvořením rozsáhlé nové dopravy je znovu vážně zatížena, takže přínos ulehčení je brzy nulován. S tím se ale v metodice hodnocení nepočítá, a to včetně odhadů dopadů na bezpečnost (při třetinové nehodovosti na dálnicích proti nedálničním silnicím a trojnásobném růstu silniční dopravy nula od nuly pojde. Statistikou vykazované zvýšení bezpečnosti dopravy po dálnicích je dáno přesunem části dopravních nehod na z dálnic na nedálniční komunikace. Nepřiměřená rychlost je zdaleka nejvýznamnější příčina dopravních nehod na silnicích. Trénovaná je především na dálnicích). Vysoká hluková zátěž vzniká na nově postavené dálnici, přitom odlehčené silnici se od dopravního hluku příliš neuleví. Měrná spotřeba energií</p>	<p>Obecné a nedoložené konstatování proto nelze relevantně reagovat Neakceptováno, Vysvětleno VD Děčín není obsaženo, D52 je spojnicí hlavních měst Prahy a Vídně, trasa je dohodnuta mezinárodními dohodami. Obchvat Břeclavi v dálničním provedení by bylo neodůvodnitelným zásahem do EVL Soutok a připravované CHKO. K Brněnskému uzlu bylo zpracováno mnoho odborných studií a řešilo se to mnoho let. Konkrétní projekty budou řešeny v rámci projektových dokumentací.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Železnice Teplá – Bezručice by byla neefektivní, vede velmi řídko osídleným územím, autor připomínky mluvil o neefektivních investicích a požaduje přitom realizaci velmi nákladných lokálních tratí, které v minulosti byly prověřovány, avšak s negativním výsledkem, navíc mnohdy s velkými zásahy do chráněných území (např. KRMAP). Tram-train do Havířova se posuzoval, avšak je to neefektivní projekt. DSS se toho nezříká, balíček na podporu MHD obsahuje, patří to ale do kompetence samosprávy.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno DSS tyto dálnice identifikuje jako důležité, konkrétní vedení trasy je věc projektové úrovně.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Proto je nastaven multimodální přístup – dálniční projekty musí mít odpovídající železniční variantu, aby nedocházelo k nepříznivé změně modal splitu.- dělba přepravní práce.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>a produkce emisí je na dálnicích proti nedálničním silnicím asi dvoutřetinová, takže při zhruba ztrojnásobení silničního provozu v trase nové dálnice se úhrnně asi zdvojnásobí, nikoliv sníží, jak se v hodnoceních vykazuje. Pokles může být jen měrný, na jednotku přepravního výkonu v rámci silniční dopravy, ne absolutní. Užívané metodiky výpočtu efektivnosti tyto skutečnosti ignorují, což ale na věci nic nemění.</p> <p>7) Širší společenské aspekty jsou sice vypočítány podle oficiálních metodik EU, MD a MŽP, ale projednávaná koncepce jejich zjištění zjevně ignoruje. Ignoruje i základní cíl klimatické politiky světa i EU – dosáhnout klimaticky neutrálního rozvoje dopravy. Samotná kalkulace očekávaného průměrného drážního vozidla a předpokládané náročnosti výroby elektřiny v roce 2040 je velice odvážná.</p> <p>Ad 3) K metodice hodnocení</p> <p>Předně, tato SEA vzhledem k jen přibližné znalosti řady navrhovaných tras jednotlivých staveb dopravní infrastruktury nemůže nahradit EIA jednotlivých staveb. To se v rámci SEA uvádí.</p> <p>Metodika hodnocení pozitivních a negativních vlivů jednotlivých záměrů rozvoje dopravní infrastruktury ČR se opírá o rozsáhlý rozbor – popis území ČR a jeho ekologické parametry, dále demografické, zdravotní a další charakteristiky ČR.</p> <p>Navrhované dopravní koridory následně konfrontuje s možnými územními střety.</p> <p>Použitá metodika hodnocení vlivů jednotlivých záměrů rozvoje dopravní infrastruktury ČR hodnotí vliv jejich možné realizace na klima, vliv na vodu (kromě dopadů staveb jde zejména o solení silnic proti sněhu), vliv na půdní fond (jde především o zábory půdy pro výstavbu dopravní infrastruktury), vlivy na přírodu a krajinu (vesměš více či méně negativní, v závislosti na trasování komunikaci), vlivy na odpady (jde zejména o výkopové zeminy, kde snaha o vyrovnanou bilanci je ne vždy dosažitelná), vlivy na kulturní památky (střety nezjištěny), vlivy na přírodní zdroje (ložiska nerostných surovin). Přihlíží se přitom k řadě dalších faktorů – doba trvání vlivu, možnost synergie s jinými vlivy, kumulativní vlivy (možný souběh silnic a železnic, omezuje celkový dělicí efekt komunikací), s možností realizací opatření ke zmírnění (protihlukové stěny) nebo k možným kompenzacím ad. Tyto další faktory jsou zpracovány přiměřeně.</p> <p>Samostatně není uvedeno kritérium hlukové zátěže. Předpokládá se v případě výstavby nových komunikací mírné zhoršení, ač lze čekat výrazné zhoršení, v případě modernizací dopravní infrastruktury očekává mírné zlepšení, což je reálné.</p> <p>Metodika pracuje s třemi, resp. pěti stupni: stupeň 2) – plus minus významné negativní a pozitivní vlivy, stupeň 1) plus minus slabé, resp. nevýznamné negativní a pozitivní vlivy, a stupeň 0) – nepředpokládají se negativní ani pozitivní vlivy. Zatímco dopady na emise a hluk jsou zjevné a v závislosti na předpokládaných změnách dopravních proudů do značné míry vyčíslitelné, dopady na zábory půdy, přírodu, krajinu, vodní zdroje a další jsou jisté, resp. možné, ale ne příliš určité, vzhledem k časté neznalosti přesného vedení tras jednotlivých navrhovaných staveb dopravní infrastruktury. Zatímco větší či menší negativní dopady na zábory půdy, vodní zdroje či územní systémy ekologické stability krajiny jsou možné prakticky u všech navrhovaných staveb dopravní infrastruktury „na zelené louce“, negativní dopady na zvláště chráněná, zejména evropsky významná území NATURA 2000, jsou jen u některých navrhovaných staveb dopravní infrastruktury.</p> <p>Metodika hodnocení jednotlivých klastrů a jejich staveb dopravní infrastruktury má sice řadu ekologických kritérií, ale chybí kritérium toxické emise (oxydy dusíku NOx,</p>	<p>Neakceptováno Uvedené konstatování není podloženo fakty a proto nelze relevantně reagovat.</p> <p>Bereme na vědomí.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Z hlediska vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je hodnocena hluková zátěž viz kapitola 12 vyhodnocení, kde je rovněž podrobně popsána metoda hodnocení.</p> <p>Hodnocení je provedeno dle stupnice významnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+2 potenciálně významný pozitivní vliv projektu na referenční cíl</li> <li>+1 potenciálně mírně pozitivní vliv projektu na daný referenční cíl</li> <li>0 zanedbatelný nebo komplikovaně zprostředkovatelný potenciální vliv (velmi malý rozsah)</li> <li>- 1 potenciálně mírně negativní vliv projektu na daný referenční cíl</li> <li>- 2 potenciálně významný negativní vliv projektu na daný referenční cíl</li> </ul> <p>Vyhodnocení je provedeno na základě komentářů u jednotlivých projektů.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Vlivy na půdu jsou hodnoceny dle uvedené stupnice hodnocení v kapitole č.6 vyhodnocení.</p> <p>Vzhledem k tomu, že v rámci návrhu koncepce nebyly kvantifikovány nároky na zábor půdy je u většiny projektů, kde se předpokládá zábor vliv hodnocen jako potenciálně mírně negativní a to s ohledem, že není známa požadovaná plocha záboru, třída ochrany ZPF, plocha záboru PUPFL.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Připomínka je nepřesná. Kritérium vlivů na kvalitu ovzduší, zahrnující i vlivy jmenovaných emisí, je zahrnuto do Hodnocení vlivu na veřejné zdraví (kapitola 12 vyhodnocení SEA), kde představuje jednu z determinant vlivů na veřejné zdraví. Hodnocení -2 není u vlivů na kvalitu</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>oxid uhelnatý CO, těkavé organické látky VOC, tuhé emise PM, oxid siřičitý SO<sub>2</sub>, amoniak NH<sub>3</sub>, polycyklické aromatické uhlovodíky PAU ad.). Odstupňování negativních ekologických vlivů je v některých případech zjevně nedostatečné, navíc se stupeň minus 2, tj. závažné negativní vlivy stavby dopravní infrastruktury téměř nepoužívá.</p> <p>Zábor půdy – mělo by platit, že u prosté obnovy komunikací i budov, které mohou být spojeny s malou modernizací, je zábor půdy prakticky zanedbatelný. Platí i pro elektrizaci tratí a případ, kdy se vzdálenost mezi dvěma kolejemi dvoukolejné tratě v zájmu zvýšení průchodnosti tratě o několik centimetrů zvětší. Zanedbatelný zábor je i pro stavby, které jsou téměř celé v tunelech (tunel Český kras, tunel České středohoří, tunel Krušné hory). Konverze proudové soustavy na 25kV střídavých může půdu stávajících měníren i uvolnit, což je pozitivní, ale nejde o významný vliv.</p> <p>Mírný zábor půdy (1) je zábor půdy pro jednokolejnou železniční trať nebo druhou kolej zdvoukolejňované železniční trati. Střední zábor (2) je zábor půdy pro novou dvoukolejnou železniční trať. Výraznější zábor je pro novou silnici běžných parametrů 2 x 2 pruhy (3). Vysoký zábor půdy (4) je pro stavbu nové silnice dálničního typu 2 x 2 pruhy. Celkový rozsah záboru půdy samozřejmě vždy závisí na druhu a délce navrhované komunikace, podobně možné dopady na přírodu, krajinu, vodní zdroje.</p> <p>Nedostatečné je členění dopadu na emise skleníkových plynů. Jak už bylo uvedeno, dálnice zvýší dopravu v příslušné trase 2x-4x, nejčastěji 3x. Jedno zdvojnásobení připadá na přetažení dopravy ze železnice, příp. z vody, druhá na vytvoření nové dopravy, která by bez postavení dálnice nevznikla. Při dvoutřetinových měrných emisích proti nedálničním silnicím znamená postavení dálnice zdvojnásobení emisí skleníkových plynů, stejně tak toxických emisí z dopravy v příslušné trase. Negativní vliv nové dálnice na nárůst emisí je tudíž velmi silný (3). Vliv nové silnice a vnějšího okruhu nedálničního typu je střední (2), přitom hodně závisí na frekventovanosti příslušného vnějšího okruhu. Problematický je předpoklad snížení spotřeby (energie a) emisí v důsledku vyšší plynulosti provozu. Jednak rostoucí silniční doprava novou stavbou stimulovaná její kapacitu zpravidla dříve či později zahltlí, jednak minimum měrné spotřeby pohonných hmot, emisí a také maximum silniční kapacity je při rychlostech 80-90 km/hod., nikoliv při rychlosti 130 km za hodinu i vyšší, užívané osobními auty na našich dálnicích. Také autobusy a nákladní auta jezdí po dálnicích rychleji. Zácpy na silnicích i dálnicích jistě zvyšují spotřebu pohonných hmot i emise. Modernizované železnice a zejména nové železniční tratě snižují emise skleníkových plynů poměrně výrazně, protože stahují část přepravních výkonů silniční dopravy na sebe. VRT by měly mít plus (3), nové železnice plus (2), ostatní plus (1) pozitivní stupeň vlivu na klima. Stejně stupně platí i pro toxické emise. Pro vyčíslení absolutních hodnot je rozhodující rozsah mezioborových změn dopravy.</p> <p>Energetická náročnost železniční dopravy ve srovnání se silniční dopravou je asi pětina. Záleží také na vytíženosti vozidel a délce komunikací, resp. vyšší délka železničních tratí proti silnici v rámci příslušné přepravní relace energetickou a emisní výhodu železnice příslušně snižuje.</p> <p>Pokud modernizace železnic probíhá v rámci elektrické trakce, je její dopad na toxické emise velmi nízký, jen v rámci výroby příslušné elektřiny, kde může jít jak o zvýšenou, tak o sníženou spotřebu elektřiny. Pokud je modernizace železnice spojena s elektrizací provozu, je dopad elektrizace provozu na toxické emise pozitivní (1), ve srovnání s motorovou trakcí. Při srovnání se silniční dopravou je podstatné, že výroba</p>	<p>ovzduší použito z objektivních důvodů –žádné projekty s významně negativním faktorem na kvalitu ovzduší nebyly identifikovány.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Vlivy na půdu jsou hodnoceny dle uvedené stupnice hodnocení v kapitole č.6 vyhodnocení.</p> <p>Vzhledem k tomu, že v rámci návrhu koncepce nebyly kvantifikovány nároky na zábor půdy je u většiny projektů, kde se předpokládá zábor vliv hodnocen jako potenciálně mírně negativní a to s ohledem, že není známa požadovaná ploch záboru, třída ochrany ZPF, plocha záboru PUPFL.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Uvedený komentář ke zvýšení dopravy na dálnicích není podložen žádnými daty ve vyjádření. K uvedenému je nutné konstatovat, že ve fázi zpracování EIA jsou na základě dopravněinženýrských modelů vyhodnoceny vlivy na hlukovou a akustickou situaci v území a následně vlivy na veřejné zdraví.</p> <p>V kapitole č.10 vyhodnocení jsou navržena tato opatření týkající se vyjádření: Optimalizovat trasy a technické řešení komunikací v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.</p> <p>V návrhu koncepce jsou tato minimalizační opatření vedena ve východiscích, kapitole 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“.</p> <p>Pro projekty nových silnic a dálnic vypracovat dopravní model území se zohledněním navazujících silničních staveb a zejména změn v dopravní zátěži na stávající komunikační síti, identifikovat lokality s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby. Níže uvedená opatření k minimalizaci imisních, akustických a dopravně-bezpečnostních dopadů realizovat na základě těchto modelů, tzn. se zohledněním změn v intenzitách dopravy na komunikační síti území.</p> <p>Imisní příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit rozptylovou studií. V případě překročení imisních limitů v území navrhnout a realizovat opatření vedoucí ke snížení a ke kompenzaci jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry).</p> <p>Akustické příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit akustickou studií. V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené chráněné zástavby.</p> <p>Do akustických a rozptylových studií zahrnout analýzu kumulativních, případně synergických vlivů na lidské zdraví se všemi adekvátními zdroji hluku a emisí působícími v dotčeném území. Výsledky zohlednit při návrhu opatření ke splnění hlukových a imisních limitů.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>elektřiny je provázána mnohem nižšími měrnými emisemi toxických škodlivin ve srovnání s naftovými a benzínovými motory. Toto plně platí pro pohon benzínový a naftový, již méně po pohon plynový a neplatí pro pohon elektrický. Z hlediska emisí oxidu uhličitého nelze v ČR při stávajícím elektroenergetickém mixu mluvit o výhodě elektrického pohonu. Celková bilance skleníkových plynů je ale při elektrickém pohonu nižší, protože elektřina vyrobená v ČR je řádově méně zatížena vysokými úniky metanu při těžbě ropy a zemního plynu ve srovnání s těmito fosilními palivy.</p> <p>Mám za to, že ve výše uvedených směrech by měla být metodika hodnocení ekologických dopadů projektů rozvoje dopravní infrastruktury zpřesněna a doplněna. S návrhem nesouhlasného stanoviska zpracovatele SEA lze jediné souhlasit.</p> <p>Zpracovatel uvádí jako důvod možný střet s územími NATURA 2000 v osmi případech. Mám za to, že jsou i některé další a možná podstatnější argumenty pro nesouhlasné stanovisko, než které jeho zpracovatel uvádí, viz tento text.</p>	<p>Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu vlivem vyvolané dopravy novou zástavbu nepovolit.</p> <p>V lokalitách s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby realizovat dopravně-bezpečnostní opatření. Omezit tranzit zvýšeného objemu dopravy navázaného na nové a modernizované stavby skrz obytné území.</p> <p>Po vybudování nových komunikací mimo zástavbu zamezit průjezdům těžké nákladní dopravy po stávajících komunikacích nižších tříd a případnému vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků.“</p> <p>Tato opatření jsou převzata do návrhu koncepce, části Východiska, kapitoly „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“. V návrhu koncepce jsou tato minimalizační opatření vedena ve východiscích, kapitole 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“.</p> <p>Metodika vyhodnocení SEA odpovídá strategické úrovni posuzování a podrobnosti předloženého návrhu koncepce.</p> <p>Návrh nesouhlasného stanoviska SEA vychází z provedeného vyhodnocení a možností zmírnění identifikovaných vlivů na úrovni koncepce.</p>	
16	18.1.2024	SNPCS 08990/2023	Správa Národních o parku České Švýcarsko	<p>V předloženém vyhodnocení koncepce zpracované SUDOP Praha a.s. (listopad 2023) je na několika místech uvedena následující informace:</p> <p><b>Plavební stupeň Děčín</b></p> <p>V rámci zpracování vyhodnocení SEA a "naturového" hodnocení byly prověřovány ve spolupráci s pořizovatelem koncepce varianty předkládaného návrhu koncepce, neboť u několika z dílčích záměrů, zahrnutých v DSS3 byl vyhodnocen významně negativní vliv na předměty ochrany lokalita soustavy Natura 2000. V rámci prověření byl vyloučen záměr "Plavební stupeň Děčín", neboť u tohoto záměru byl již vyhodnocen významný negativní vliv v Konceptu vodní dopravy, pro který byl současně prokázán veřejný zájem, nicméně do dnešní doby nebyla stanovena kompenzační opatření, bez kterých v souladu s ust. § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nelze koncepci schválit.</p> <p>Správa NP požaduje text v celém materiálu upravit následujícím způsobem:</p> <p>„V rámci prověření možnosti zařadit do koncepce - Dopravní sektorová strategie, 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050 „Plavební stupeň Děčín“, byl u tohoto záměru v případě realizace vyhodnocen významně negativní vliv. V návrhu Koncepce vodní dopravy byl u tohoto záměru v případě realizace rovněž vyhodnocen významně negativní vliv, kde byla vyloučena možnost realizace kompenzačních opatření.</p> <p>Předpokládáme úpravu materiálu v celém rozsahu podle aktuálně dostupných podkladů, tak aby nedocházelo k nepravdivé a zavádějící interpretaci prokazování veřejného zájmu.</p> <p>V takto významném koncepčním materiálu, ale i samotném hodnocení by měla být uvedena fakta k jednotlivým záměrům přesahující hranice ČR. To se týká navrhovaných opatření na vodních tocích. Jedná se o záměry, které na horních částech tocích např. na řece Labi nebudou splňovat parametry na střední části vodního toku. S ohledem na projevující se změny klimatu je potřebné počítat s vysokou nejistotou při realizaci některých opatření z důvodu absence vody ve vodních tocích a velmi</p>	<p>Neakceptováno, vysvětleno</p> <p>Plavební stupeň Děčín byl z koncepce zcela vyřazen. Proto není v naturovém posouzení hodnocen. Informace o konstatování významného negativního vlivu PSD v Konceptu vodní dopravy je konstatována na straně 4 naturového posouzení.</p> <p>Dokument zástupců ochrany přírody, ve kterém je vyloučena možnost realizace kompenzačních opatření v případě realizace PSD není autorce naturového posouzení k dispozici.</p> <p>V rámci vyhodnocení SEA není prokazován veřejný zájem PSD.</p> <p>Neakceptováno, vysvětleno</p> <p>V rámci vyhodnocení SEA byl provedeno posouzení možných přeshraničních vlivů, ale nebylo identifikováno žádné opatření na vodních cestách, které by mohlo mít přeshraniční vliv. Vyhodnocení přeshraničních vlivů je součástí kapitoly č.7 vyhodnocení SEA.</p>	




Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>nerovnoměrné distribuci dešťových srážek, případně vyššímu a rychlejšímu odparu vody z území, což způsobí výše uvedenou nestabilitu výšky vodní hladiny.</p> <p>V koncepčním dokumentu „Dopravní politika ČR“ je uvedena úloha dalšího navazujícího dokumentu „Dopravní sektorové strategie“ aktualizované v roce 2018 jsou hlavním plánem zaměřeným na financování a rozvoj dopravní infrastruktury železniční, silniční a vodní dopravy. Hlavním cílem dopravních sektorových strategií je:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>vytvořit databázi všech známých záměrů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury všech druhů dopravy ve vlastnictví státu; pro regionální infrastrukturu zjistit rozsah finančních potřeb,</li> <li>s využitím prognózy (pro roky 2025, 2035 a 2050) sestavené s využitím národního multimodálního dopravního modelu určit metodou multikriteriálního hodnocení a zjednodušeného hodnocení přínosů a nákladů důležitost záměrů; záměry jsou členěny na projekty a náměty (hranice mezi oběma druhy záměrů není ostrá, obě kategorie se liší stavem přípravy a množstvím dostupných informací).</li> </ul> <p>V hodnocení multikriteriální analýze v souboru kritérií Životní prostředí jsou uvedena a posuzována následující kritéria:</p> <p>Kritérium: Emise skleníkových plynů  Kritérium: Emise znečišťujících látek v urbanizovaném území  Kritérium: Energetická náročnost dopravy  Kritérium: Hluková zátěž  Kritérium: Nehodovost  Kritérium: Fragmentace krajiny  Kritérium: Zábor území</p> <p>V tomto případě je opomenuto detailnější vyhodnocení přímých (známých) vlivů na přírodní prostředí a je naopak zahrnuta nehodovost, která by měla být zahrnuta do jiného souboru kritérií. V případě, že již u zařazených záměrů do DSS měl by zpracovatel koncepce respektovat výsledky již proběhlých hodnocení a promítnout je do multikriteriální analýzy a dále pracovat ve výčtu negativních vlivů (např. vliv na VKP, ZCHD, N2000 (EVL, PO, kumulativní vlivy jednotlivých záměrů v určitém území, vliv na celistvost lokalit soustavy N2000) konkrétních záměrů. Tento požadavek je relevantní a vytváří celkový rámec již zpracovaných dat a informací.</p> <p>Pokud by měla být provázanost mezi jednotlivými koncepčními dokumenty na národní úrovni, tzn. že pokud Dopravní politika uplatňuje vize a cíle:</p> <p>Vize dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím.</p> <p>Tak v případě, že např. „Koncepce vodní dopravy“ určitý záměr vyloučí z důvodu významně negativních vlivů na přírodní prostředí, pak by tyto záměry neměly být</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno  Přístup hodnocení dopadu koncepce na životní prostředí (SEA) nepreferuje hodnocení projektů dle pořadí v koncepci. Přístup k hodnocení je vždy stejný bez ohledu na pořadí realizace, kterým se zabývá zmíněné hodnocení MKA.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno  Plavební stupeň Děčín není součástí projektů, protože byl z koncepce vyloučen pro svůj významný negativní vliv. V koncepci vodní dopravy vyloučen nebyl, koncepce nebyla schválena</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p>

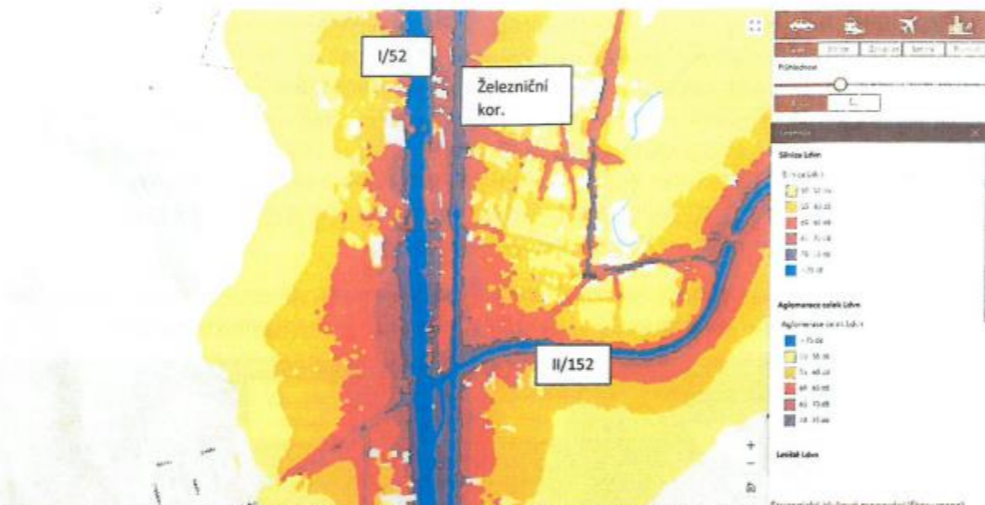
Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>vedeny ani v koncepčních materiálech, které stanovují prioritizaci a časový plán realizace těchto opatření, což je např. i DSS.</p> <p>Koncepční rozvojové dokumenty by měly zohlednit i výsledky kontrol NKÚ (18/16), např.: Rozvoj vodních cest a podpora vodní dopravy: „Poskytování další podpory na modernizaci nákladních říčních plavidel při přetrvávající nespolehlivé splavnosti labsko-vltavské vodní cesty a bez dostatečných záruk jejich dlouhodobého a intenzivního využívání s pozitivními efekty ve prospěch České republiky je podle NKÚ spojeno s významným rizikem neúčelného a neefektivního vynakládání prostředků.“</p> <p>Kontrolní závěr z kontrolní akce 21/03 Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na podporu rekreační plavby: Hodnocení zpracovalo pro „minimalistickou“ variantu bez rozvoje na labsko-vltavské vodní cestě (mj. bez realizace projektu Plavební stupeň Děčín) a „maximalistickou“ variantu uvažující s postupným dokončením všech rozvojových projektů nnikoliva Labi a Vltavě. Výsledkem hodnocení byly kladné hodnoty ukazatelů ekonomické efektivity. Po převzetí odpovědnosti za další přípravu projektu Povodí Vltavy v září 2018 zpracovalo nová dvě hodnocení ekonomické efektivity projektu. Přestože v nich předpokládalo nižší celkové investiční náklady ve výši 491,5 mil. Kč bez DPH, resp. 490,6 mil. Kč bez DPH, výsledkem obou těchto hodnocení byly výrazně horší ukazatele ekonomické efektivity. Všechna tato hodnocení přitom vycházela z odhadů a předpokladů, jejichž objektivnost nelze ověřit.</p> <p>Navíc provoz lodní dopravy neplní podmínky „ekologizace“ dopravy a řešení a infrastruktura rekreační plavby nevytvářejí ucelená řešení.</p> <p>K problematice veřejných přístavišť např. pro rekreační plavbu požadujeme umístování staveb a zařízení mimo přírodovědně cenná území a v případě potřeby je umísťovat do brownfieldů a zastavěných území měst a obcí.</p>	<p>Požadavek dle našeho názoru nesouvisí s hodnocením koncepce na životní prostředí a zdraví. Připomínka je směřovaná k závěrům NKÚ se vztahem k předešlé a již neplatné Koncepci DSS2. Z nálezu NKÚ nevyplývá, že by se projekty neměly realizovat.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Tvzení není ničím doloženo. Jde o pouhé konstatování a subjektivní názor tazatele a proto nelze relevantně reagovat. Neakceptováno, Vysvětleno Zařízení pro rekreační plavbu jsou řešena na úrovni baličku, který rezervuje finanční prostředky pro projekty, které jsou řízeny a řešeny samostatným návazným procesem.</p>
17			Pan V. Lázníčka	<p>Žádám o opravu návrhu koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ a vyhodnocení vlivů této koncepce na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000 ve smyslu závěrů EIA „I/15 Zahrádka, obchvat“ - LBK708, viz příloha - Naturové posouzení</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Konstatování významně negativních vlivů proběhlo na úrovni záměru. Jednalo se o prověření variant tras pod úrovní terénu. Možné je tedy upravit technické řešení záměru. Na druhou stranu není vyloučeno, že na úrovni záměru bude vyhodnocen významný negativní vliv oproti koncepci. To, že na úrovni koncepce nebyl identifikován významný negativní vliv, neznamená, že významný negativní vliv nemůže být konstatován na úrovni záměru. Posouzení dle § 45i na úrovni záměru bylo zpracováno v rámci prověření tras pod úrovní terénu. Doporučit lze prověření možných řešení s méně závažnými vlivy na úrovni záměru.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
18			Alice Přichystalová	<p>Mé vyjádření se týká konkrétně záměru <b>RS 2 VRT Brno (Modřice) – Rakvice</b>, Klastř 402Z. Toto vyjádření odůvodňuji následovně:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>K tomu aby záměr RS 2 VRT Brno (Modřice) - Rakvice mohl být odborně posouzen, chybí <b>posouzení dalších tzv. rozumných variant</b> vedení této trasy. Dle dokumentu <i>Dopravní sektorová studie – východiska, str 40</i> je uvedeno: „Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady: Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy Brno – Šakvice a případné územní změny na stávajícím koridoru. <b>Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí a Jihomoravským krajem.</b>“ Aniž by byla uvedena SEA schválena a zprocesována, záměr RS 2 VRT Brno (Modřice) – Rakvice je již nyní ve zjišťovacím řízení EIA s přesným projektem předloženým Správou železnic, s.o.. O vedení této trasy si rozhodla sama Správa železnic bez jakékoli předchozí odborné diskuze, zda jejich uvedená navržená trasa je nejlépe možným řešením vedení této trasy. Není zde ani snaha vyřešit z jakého Brněnského nádraží budou vlaky VRT 2 Modřice- Rakvice vyjíždět. Posuzovaný záměr se tímto nezabývá, ale bez přesného určení počátečního nádraží v krajském městě a návaznosti na přeshraniční tratě, je zde posuzován záměr výstavby vysokorychlostní železnice, která má délku 45km a obsluhovala by pouze obec Modřice s 5329 obyvateli a obec Rakvice s 2197 obyvateli. Vzhledem k tomu, že vysokorychlostní tratě představují nákladné investice, rozhodnutí o tom, zda mají být vybudovány, či nikoli, musí předcházet řádná analýza všech stěžejních nákladů a přínosů. Analýzy nákladů a přínosů umožňují při správném použití před přijetím jakéhokoli rozhodnutí zhodnotit sociální návratnost investic daného projektu i jeho společenskou potřebnost a užitečnost K tomuto tématu upozorňuji na auditní <i>Zvláštní zprávu Evropského účetního dvora</i>, r. 2018, s názvem „<i>Evropská vysokorychlostní železniční síť, nikoliv realita, ale nesouvislý systém</i>“ ( viz <a href="#">Zvláštní zpráva: Evropská vysokorychlostní železniční síť (europa.eu)</a>) která mj. uvádí: „<i>Vysokorychlostní železniční infrastruktura je drahá a její cena nadále roste: cena tratí, které jsme auditovali, dosahovala 25 milionů EUR na km (tato cena nezohledňuje nákladnější projekty vyžadující ražbu tunelů). Ve skutečnosti by náklady mohly být mnohem nižší, a to s malým nebo žádným dopadem na provoz. Vysokorychlostní tratě pro velmi vysoké rychlosti totiž nejsou potřebné všude tam, kde jsou budovány. V mnoha případech vlaky jezdí na vysokorychlostních tratích pro velmi vysoké rychlosti při mnohem nižších průměrných rychlostech, než pro jaké je trať konstruována. Náklady na trať se zvyšují úměrně s návrhovou rychlostí, přičemž infrastruktura umožňující provoz za velmi vysokých rychlostí (300 km/h nebo více) je obzvláště drahá. Takto vysokých rychlostí však vlaky v praxi nikdy nedosahují: na auditovaných tratích vlaky využívají návrhovou rychlost tratě pouze z přibližně 45 % a pouze na dvou tratích provoz dosahoval průměrné rychlosti nad 200 km/h, přičemž ani na jedné z tratí nebyla překročena rychlost 250 km/h. Pokud průměrná rychlost stále nedosahuje návrhové rychlosti, vyvolává to otázky ohledně řádného finančního řízení.</i>“</li> <li>Vzhledem k vyjádření Ministerstva dopravy, že většina tratí VRT bude vedena podél dálnic, chybí posouzení varianty <b>vedení trasy podél dálnice D2</b>, která by byla o cca 10km kratší a již tímto by vznikla úspora v řádu miliard (cca 14mld). Nezasahovala by do soustavy Natur 2000 EVL Vranovický a Plačkův les. Dále by se snížily ekonomické náklady v řádu dalších miliard o výstavbu tunelu Rajhrad a o vybudování nádraží Brno Vídeňská a k němu doprovodné infrastruktury. V případě varianty podél dálnice D2 by budoucí vysokorychlostní železnice VRT RS2 využila jako přestupní stanici nově vybudované Hlavním nádraží Brno.</li> <li>Při absenci zajištění VRT 2 Modřice- Rakvice do nově připravovaného Hlavního nádraží Brno, <b>nebude splněna podmínka rychlé přepravy</b>, kterou VRT má zajistit. Dojezdnost městskou hromadnou dopravou k navrhovanému a případně nově budovanému nádraží Brno Vídeňská, které leží na úplném jihu města s minimální dopravní obslužností je pro většinu obyvatel Brna z velkých sídlišť jako je Bystrc, Líšeň, Lesná, Řečkovice, okolo 40minut. Využití VRT 2 nebude časově ani ekonomicky výhodné pro obyvatele města Brna a nenahradí tak rychlejší automobilovou dopravu. Naprosto stejné to bude i v případě regionálních vlaků, které budou zajišťovat a využívat hlavní dopravní železniční uzel a to nové Hlavní nádraží Brno. <i>Zvláštní zprávu Evropského účetního dvora</i> mj. uvádí: „<i>Abychom získali přehled o tom, jaký prospěch přináší vysokorychlostní železnice občanům EU, analyzovali jsme a srovnávali dobu cestování „ode dveří ke dveřím“, cenu a počet spojení vysokorychlostní železnice a konkurenčních druhů dopravy (letecké dopravy, konvenční železnice a silniční dopravy). Dospěli jsme k závěru, že důležitými faktory úspěchu jsou celková doba cestování i cena. V kombinaci s efektivní pravidelnou linkovou dopravou by tyto faktory mohly umožnit vysokorychlostní železnici zvýšit její podíl na trhu.</i>“ „<i>Devět ze čtrnácti auditovaných vysokorychlostních tratí a přeshraničních spojů nemělo ve svých patnáctiminutových a třicetiminutových spádových oblastech v okolí tratě dostatečný počet cestujících, kteří jsou předpokladem úspěšnosti vysokorychlostní železnice.</i>“</li> </ol>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Zpracované vyhodnocení odpovídá podrobnosti a rozsahu předkládané koncepce DSS 3. fáze.  Podrobnost ZÚR nedopovídá posuzované koncepci, která je v úrovni celostátní koncepce.  Součástí navrhované koncepce není projektová dokumentace jednotlivých projektů a multimodálních klastřů. Proto byly vyhodnoceny vlivy koncepce na referenční cíl příroda a krajina v úrovni podrobnosti, který je součástí vyhodnocení. Z pohledu naturového posouzení byly respektovány výsledky posouzení na úrovni EIA, kde bylo nalezeno technické a technologické řešení, při jehož navržení bude záměr nabývat maximálně mírně negativních vlivů.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno V rámci koncepce nebyly předloženy varianty jednotlivých projektů, a proto nebyly ani vyhodnoceny. DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). Vyhodnocení stavu bez a s realizací koncepce je součástí kapitoly č.8.1. DSS3 je na úrovni strategie, která řeší propojení mezi jednotlivými aglomeracemi. Nezabývá se a ani nemůže se zabývat konkrétním vedením trasy tzn., že zde nemůže být předloženo variantní řešení propojení. DSS pracují s výstupy multimodálního dopravního modelu, a to k roku 2050, kdy se předpokládá dokončení všech evidovaných projektů.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>4. Přeshraniční posouzení tohoto záměru. V jakém stádiu příprav je záměr na vybudování VRT na Slovensku a v Rakousku? Bude se jednat o tratě VRT? Dle již předloženého záměru VRT RS2 bude využití rychlosti 320km/hod na trase Modřice – Šakvice jen cca na 5km. Je výstavba VRT skutečně potřebná, podložená nákladově efektivním rozhodnutím? Není modernizace konvenční tratě levnější a efektivnější? Má i v případě nástupní stanice Brno a jediné výstupní stanice Břeclav potenciál naplnit dostatečným počtem cestujících vysokorychlostní tratí? <i>Zvláštní zprávu Evropského účetního dvora uvádí „ Investice do vysokorychlostních tratí jsou oprávněné, pouze pokud lze dosáhnout vysokého využití kapacity traťové rychlosti. Rozhodování o potřebě plně vysokorychlostní tratě pro velmi vysoké rychlosti je třeba provádět na základě individuálního přístupu. Toto rozhodnutí je důležité, protože vyšší návrhové rychlosti jsou spojeny s vyššími stavebními náklady. Tratě s maximální rychlostí do 160 km/h jsou nejméně o 5 % levnější než tratě s rychlostí přesahující tento limit. Koleje na vysokorychlostních tratích musí být totiž vedeny dále od sebe. U tratí do 160 km/h je standardní osová vzdálenost kolejí čtyři metry; u tratí pro vyšší rychlosti se vyžaduje osová vzdálenost kolejí alespoň 4,5 metru. To znamená, že musí být širší i tunely, což je dražší.“</i></p> <p>5. <b>Žádám, aby při zpracování dokumentace SEA byla posouzena celková kumulativní a synergická hluková zátěž a to v obci Modřice, konkrétně ul. Brněnská a to v souvislosti s navrhovaným vedením trasy RS 2 VRT Brno (Modřice) – Rakvice.</b></p> <p>Ta je již dnes v sevření konvenční železniční dopravy a silniční dopravy. Západní strana domů ul. Brněnská je zasažena hlukem z obslužné komunikace III/15268 sloužící jako vjezd do obce a zároveň je zde svedena veškerá autobusová doprava IDS JMK z jižně položených obcí a I/52 (52000 aut denně), která je bez protihlukových stěn. Z Jižní strany je silnice II/152 (20000 aut denně) a v roce 2030 dojde k výstavbě a provozu tzv. jižní tangenty (spojka dálnice D2 a I/52). Vzhledem k trvalému kolapsu dopravy na křižování D1 a D2 Brno jih, doprava přes uvedené silnice slouží jako alternativa a objízdňá trasa. Východní strana domů má hluk z konvenční železniční tratě, kde projede více jak 85 000 vlakových souprav za rok (cca 250 za den) a ta se má rozšířit o 2 koleje VRT. Dále je tato oblast v leteckém koridoru letiště Brno Tuřany. Je součástí vzletového a přistávacího koridoru Každá část našich domů, každá místnost v nich je zasažena nějakým hlukem. Ani stavebními úpravami na domech není možné zajistit snížení hluku alespoň v některé části domu.</p> <p>Jak je již z mapy patrné obyvatelé rodinných domů na ulici Brněnská, ( 80 rodinný domů) jsou středem této lokality kde již dnes dochází ke kumulaci třech, případně čtyř významných zdrojů hluku.</p> 	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Přeshraniční posouzení bylo provedeno a je součástí kapitoly 7 vyhodnocení. Nebyly identifikovány významné vlivy na území sousedních států, zároveň žádný stát nepožádal z vlastní iniciativy o konání mezistátních konzultací. Posuzované projekty RS jsou součástí TEN-t, které navazují na dopravní infrastrukturu sousedních států.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno, vztahuje se k bodům 5-10. Uvedené bylo vyhodnoceno v kapitole 6 vyhodnocení SEA. Podrobnější vyhodnocení kumulativních vlivů je předmětem projektové EIA. Principy ochrany složek životního prostředí obsahuje návrhová kniha v kapitole 3.2.3 soubor kritérií: životní prostředí. Do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ byla převzata opatření uvedená v kapitole 10: „5. Do akustických a rozptylových studií zahrnout analýzu kumulativních, případně synergických vlivů na lidské zdraví se všemi adekvátními zdroji hluku a emisí působícími v dotčeném území. Výsledky zohlednit při návrhu opatření ke splnění hlukových a imisních limitů.“</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>6. Dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, jsou pořizovány <b>hlukové mapy ČR</b>, jejichž cílem je prevence a omezování škodlivých či obtěžujících účinků hluku ve venkovním prostředí. Tyto údaje mají být podkladem pro přípravu hlukové politiky a legislativy EU, jejímž cílem je snížení hlukové zátěže obyvatelstva. Na základě výstupů z těchto strategických hlukových map mají být Ministerstvem dopravy a krajským úřadem zpracovány akční plány obsahující návrhy řešení. Ulice Brněnská v k.ú. Modřice dle těchto map patří k nejzasazenějším v rámci ČR. Výstupy z těchto strategických map nebyly respektovány a zapracovány v případě plánování VRT 2 Modřice- Rakvice a to především při průjezdu VRT Modřicemi.</p> <p>Přikládám hlukovou mapu r. 2022</p>  <p>7. Jak je již z mapy patrné, 80 rodinných domů leží v sevření těchto dopravních koridorů. Paradoxně má být tato stavba realizována zábořem zahrad rodinných domů na ulici Brněnská a přiblížením se zdrojem hluku a vibrací ještě blíže k těmto domům. Při vzdálenosti železničních kolejí cca 40m od rodinných domů (ul. Brněnská, komerční trať + VRT) a při plánovaném průjezdu 400 – 450 vlaků za den, to je <b>každé 4minuty ve dne v noci vlak</b>, budeme jako obyvatelé vystaveni soustavnému, nadměrnému hluku. Průjezd jednoho nákladního vlaku se pohybuje mezi 70 – 95dB. Již při hladině hluku <math>L_A</math> 60 až 65 dB jak uvádí Ministerstvo zdravotnictví vzniká možné nebezpečí a zdravotní riziko z nepřiměřené hlukové zátěže pro obyvatele. Pro tuto oblast je Správou železnic navržena pouze 3,5m vysoká protihluková stěna.</p> <p>Ul. Brněnská, Nádražní, U Hřiště, k. ú. Modřice – výška těchto rodinných domů, kdy většina je více podlažní, s případným využitím podkrovní pro bydlení, má už první nadzemní podlaží 5m nad terénem budoucí tratě. Navrhované protihlukové stěny 3,5m vysoké jsou nefunkční.</p>	

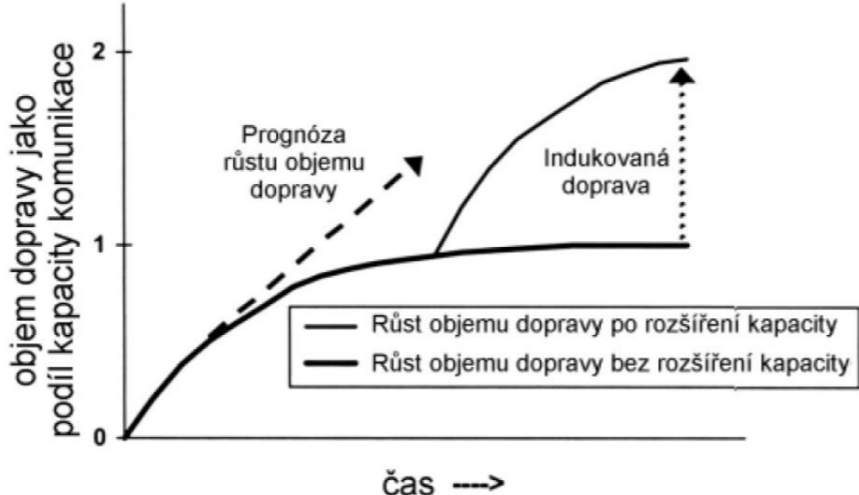
Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>8. V místech husté obytné zástavby jako jsou Modřice, v oblasti zatížené hlukem, prachem, exhalacemi z průjezdné dopravy jsme předpokládali, že bude navrženo takové řešení, které uvedené zatížení sníží a bude minimalizovat nepříznivé dopady budoucí železniční dopravy do okolí. Řešením, které jsme předpokládali, že bude dodrženo je uvedeno v ZUR JMK ve znění Aktualizací č. 1. a 2. kde v odstavci č. 129b kde se uvádí – e) <i>Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) zejména při průchodu trati lokalitami Modřice, Popovice, Rajhrad, Vranovice, Pouzdřany, Popice.</i> Právě ZUR JMK se při jejím schvalování zabývala posouzením vlivu na životní prostředí a vyhodnocením kumulativních a synergických vlivů v této oblasti. Ze strany Správy železnic, s.o., není respektováno toto ustanovení a z předložené dokumentaci k EIA už dnes víme, že je zde počítáno pouze s protihlukovou stěnou 3,5m. Na uvedené skutečnosti jsme Správu železnic, s.o. několikrát jak písemně, tak osobně na jednáních upozorňovali. A to i na setkání, které se uskutečnilo 3.8.2023 na KÚ JK za účasti radního pro územní plánování JK Mgr. Martina Malečka, vedoucí odboru územního plánování JK Ing.arch. Evou Hamrlovou, za město Modřice starostou Mgr. Ing. Liborem Procházkou a za spolek Pro Modřice Miroslavem Novákem a Alicí Přichystalovou. Ze strany Správy železnic, s.o. nebyla ani na písemné vyžádání doložena žádná právní analýza, která by opravňovala nedodržet ZUR JMK při výstavbě VRT. Přesto se nepodařilo uvedené skutečnosti zvrátit. Žádám, vzhledem k uvedeným skutečnostem, aby již dokumentace SEA se podrobně touto oblastí zabývala a v případě kladného stanoviska k této trase, již na úrovni dokumentace SEA přesně stanovila za jakých podmínek (protihlukových opatření) lze tuto stavbu v takto zastavěném území realizovat.</p> <p>9. Výstavbou VRT RS 2 má dojít k uvolnění kapacity na stávající komerční trati ve stejném úseku a jejímu využití pro nákladní železniční dopravu. Stávající trať Modřice – Šakvice, ale vede přímo obcemi. <b>Zvýšení intenzity indukované dopravy na konvenční trati</b> bude mít devastující dopad na obyvatele a obce okolo této tratě.</p> <p>10. Ještě bych zmínila několik dalších bodů, které budou mít vliv na hluk v uvedeném území</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- emisní hluk ze styku pantografu s trakčním vedením, dále kompresorů a klimatizačních jednotek umístěných na lokomotivách.</li> <li>- hluk z výhybek, které jsou zde zachovány pro obsluhu dalších 2 kolejí tzv. vlečky, jejich opotřebení, stárnutí</li> <li>- hlukového zatížení při noční údržbě kolejového svršku VRT a to v době 23hod - 5hod a její dopad na noční klid v obytné zástavbě.</li> </ul> <p>11. V k.ú. Modřic dojde k souběhu tratě konvenční a VRT. Již dnes dochází na našich domech k velmi citelným vibracím. Celodenně dochází k vibracím dveří, podlahy, postelí, skel, skleniček. Tímto dochází k citelnému přenosu na člověka, včetně nočních hodin, kdy ruší spánek. Domy jsou postaveny v 30. letech 20. století, jejich základy nejsou koncipovány na uvedené otřesy. Už v procesu výstavby VRT budou použity pracovní stroje generující vibrace (ražba hlubinných základů/pilotů, použití těžkotonážních vibračních válců). Již na začátku schvalovacího procesu je třeba posoudit, zda skutečně vybrané území takovou zátěží zvládne a zda záměr, který je do stávajícího koridoru doslova nacpán, nezničí život lidem zde žijícím. Pokud má tato doprava již dnes takto devastující účinek na své okolí, nelze o ní hovořit jako o ekologické dopravě. A z vlastní zkušenosti vím, že okno si z důvodů jejího hluku otevřít také nemohu.</p> <p>12. Z dokumentace, která byla předložena při zjišťovacím řízení EIA již víme, že i když dojde ke kompletní modernizaci (přebudování) současné konvenční tratě v oblasti Modřic a zároveň nové výstavbě VRT v tom stejném koridoru, není na tuto stavbu pohlíženo jako na celek z pohledu hlukové zátěže. Přitom jde o jeden druh zdroje hluku (vlakové soupravy), jeden koridor, jeden vlastník a jeden provozovatel. Tato stavba musí být posouzena jako jeden celek a mohou pro ni být použity pouze hlukové limity pro nové stavby železnic. Je naprosto nepřijatelné, aby nově vznikající stavby a v tomto případě stavba s provozem nejméně na 100 let, plnily hlukové limity těsně u samé hranice nově schválených hlukových limitů. Protože případná další protihluková opatření už muset být realizována pouze přímo na našich rodinných domech (pevná, neotvíratelná okna).</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Při souběžném vedení obou tratí se posuzuje vliv obou tratí najednou a součtový hluk musí splnit hlukové limity. Hlukové limity se určují podle převažujícího zdroje hluku, lze však předpokládat, že v daném případě se bude jednat o limity pro nové stavby.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno V rámci koncepce nebyly předloženy varianty jednotlivých projektů, a proto nebyly ani vyhodnoceny. DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). Vyhodnocení stavu bez a s realizací koncepce je součástí kapitoly č.8.1 vyhodnocení. DSS3 je na úrovni strategie, která řeší propojení mezi jednotlivými aglomeracemi. Nezabývá se a ani nemůže se zabývat konkrétním vedením trasy, tzn., že zde nemůže být předloženo variantní řešení propojení.</p> <p>Návrh RS (Rychlých spojení) byl proveden na základě Studie proveditelnosti, která je zveřejněna na <a href="https://www.spravazeznic.cz/vrt/studie-proveditelnosti">https://www.spravazeznic.cz/vrt/studie-proveditelnosti</a>. Předmětem posuzované koncepce není studie proveditelnosti.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>13. Jako další možná varianta vedení trasy, která nebyla posouzena a zhodnocena, vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem je <b>varianta posunutí, případně přesunutí tratě VRT na východ od stávající konvenční tratě</b> a to vše v rámci vytýčeného koridoru dle ZUR, kde po celé délce v úseku Modřic se jedná o pozemky obecní, případně o pozemky ve veřejné správě. A tím by se nejen minimalizovalo vykoupení (vyvlastnění) soukromých pozemků, ale především by se trať oddalovala od obytných domů v ul. Brněnská.. Toto vedení tratě by nemělo mít vliv ani na navazující území Přízřenic, Dolních Heršpic a Horních Heršpic, kde v celé délce je tato východní strana nezastavěná.</p> <p>14. Nebyla posouzena <b>varianta zahloubení celé tratě</b> (cca3m), čímž by se eliminoval především valivý hluk a to převážně z narůstající nákladní železniční dopravy (Modřice) a překrytý obloukovou protihlukovou stěnou.</p> <p>15. Domy na ul. Brněnská zde stojí spolu s tratí už skoro 100let a po celou dobu se provoz stále zvyšuje a zvyšuje. Stát zde ve svém plánování výstavby jakékoliv budoucí tratě selhal, protože ještě před 30. lety byla celá východní strana koridoru nezastavěná (široko, daleko, pole) a mohla být pro budoucí koridor vyčleněna. Nyní ve jménu veřejného zájmu má dojít k opakovanému vyvlastnění soukromých pozemků (zahrad) u rodinných domů a zároveň paradoxně k přiblížení se tratě k těmto domům na vzdálenost 40m. Stát zde svým záměrem opakovaně zabírá části pozemků soukromých vlastníků a uvedeným záměrem znehodnocuje tento majetek. Ale především <b>ohrožuje zdraví lidí žijících v těsném sousedství tratě včetně samotného bydlení (nemovitosti) těchto lidí.</b> Je toto skutečně způsob moderní výstavby, kdy stát bezohledně staví lidem v zahradách liniové stavby, bez jakékoliv záruky ochrany jak pro ně, tak pro jejich nemovitosti? Jakákoliv výkupní cena vám nenahradí ani spánek ani otevřené okno. Vytýčením 100m ochranného pásma drah od kolejí znemožňuje vlastníkům domů samotné nakládání s tímto majetkem. <i>Zvláštní zprávu Evropského účetního dvora uvádí „Kvalita hodnocení skutečných potřeb v členských státech je nízká a alternativnímu řešení modernizace stávajících konvenčních tratí není často věnována patřičná pozornost, i když úspory, kterých lze dosáhnout použitím této varianty, mohou být významné. Rozhodnutí o výstavbě vysokorychlostních tratí bývá často založeno na politických faktorech a analýzy nákladů a přínosů obecně nepředstavují nástroj podporující nákladově efektivní rozhodování.“</i></p> <p>Nelze bez širších dopravních, ekonomických a ekologických souvislostí předložit jednu variantu záměru, vytvořenou bez lokálních znalostí, nerespektující ÚP, ZUR, stanoviska a postoje kraje, obcí a i široké veřejnosti. Nechceme být pilotním projektem ani politickým nástrojem Ministerstva dopravy a Správy železnic, s.o.. Způsob jakým se snaží tuto stavbu protlačit za jakoukoliv cenu, zde byla smutnou praxí v 80.letech minulého století.</p> <p>Obchvaty, modernizace jak pro automobilovou, tak železniční dopravu, se budují proto, aby pomohly a ulevily přetížené dopravě v obydlených lokalitách. Stavba tak jak je navržena jde proti těmto zásadám. Může to způsobit nenávratné poškození krajiny, obcí a životů lidí na sto let.</p>	Principy ochrany složek životního prostředí obsahuje návrhová kniha v kapitole 3.2.3 soubor kritérií: životní prostředí. Do návrhu koncepce části „Východiska“, kapitoly 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“ byla převzata opatření uvedená v kapitole 10 vyhodnocení.	
19	22.1.2024	MHMP 109368/2024	Hlavní město Praha	<p>1. Předkládaná koncepce je zpracována jako strategický dokument s tím, že celá řada detailů projektového charakteru není v této fázi řešena. Ty bude třeba řešit v dalších krocích ve fázi zpracování projektových návrhů, a to včetně posouzení vlivů jednotlivých záměrů na životní prostředí. Z výše uvedených důvodů odkazujeme k jednotlivým záměrům obsažených v koncepci na vyjádření hlavního města v procesu EIA k těmto záměrům.</p> <p>2. Při přípravě záměru VRT Praha – Lovosice zohlednit záměr terminálu Praha – Sever a Líbeznické spojky.</p> <p>3. Záměr RS1 VRT Praha Zahradní Město – Praha Běchovice, jehož řešení není dosud dostatečně prověřeno, požadujeme koordinovat s dalšími připravovanými dopravními stavbami a sledovanými urbanistickými záměry v území.</p> <p>4. Nesouhlasíme se splavněním Berounky do Černošic. Upozorňujeme rovněž, že hlavní město se v minulosti stavělo rovněž proti realizaci plavební komory Praha – Staré Město, protože zvýšení kapacity plavebních komor v centru Prahy představuje</p>	<p>Bereme na vědomí. Ve vyhodnocení SEA navrhované koncepce bylo přihlédnuto k již zpracovaným vyhodnocením EIA. V rámci koncepce nebyly doloženy situace jednotlivých projektů.</p> <p>Bereme na vědomí.</p> <p>Bereme na vědomí.</p> <p>Akceptováno. Projekt Splavnění Berounky do Černošic byl z návrhu koncepce vyloučen. Ve vyhodnocení upraveno, odstraněno hodnocení tohoto projektu z celého textu vyhodnocení.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>riziko nežádoucího nárůstu rekreační vodní dopravy na Vltavě v historickém centru hlavního města se všemi negativními důsledky.</p> <p>5. Jak sama dokumentace Dopravní sektorové strategie uvádí, zkapacitnění dálniční sítě kolem Prahy může přinést nepříznivé dopady na komunikační síť hlavního města, atraktivní podmínky pro IAD na úkor paralelních tahů veřejné dopravy, a to včetně paralelních záměrů VRT či například vlakového spojení Praha – Mladá Boleslav. Souhlasíme se zkapacitněním dálnic od Prahy k první MÚK na okraji či za hranicí hlavního města z provozních důvodů, kdy se dopravní tok rozděluje před/po nájezdu z Pražského okruhu. Při úvahách o případném zkapacitnění dalších úseků dálnic za první MÚK má především být prioritou zkapacitnění a modernizace koridorů příměstských železnic a výstavba VRT. Podmínkou musí v každém případě být</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zohlednění stavu dokončení Pražského okruhu (D0),</li> <li>• financování dostavby Městského okruhu v Praze plně či většinou ze státního rozpočtu (s ohledem na nárůst zatížení na síti města),</li> <li>• vyhodnocení v kontextu národního multimodálního dopravního systému (vlivu na změnu přepravní práce mezi IAD a veřejnou dopravou).</li> </ul> <p>6. Požadujeme, aby v rozsáhlém seznamu navrhovaných staveb byla též stavba metra trasy D v Praze. V dokumentu nebyly zohledněny připomínky HMP z fáze „oznámení“ č. 2 zařazení linky metra D do projektového balíčku „Příspěvek na modernizaci a rozvoj MHD v elektrické trakci“. Tato významná investice, která enormně zatěžuje rozpočet hl. města, není určena pouze pro obyvatele Prahy, budou ji výrazně využívat i obyvatelé obcí ve Středočeském kraji, kteří každodenně do Prahy dojíždějí za prací. Systém metra výrazně využívají též zahraniční návštěvníci ČR atd. Bylo by proto logické, aby se stát na výstavbě systému metra v Praze investičně podílel tak, jako je to jinde ve světě zcela běžné.</p>	<p>Bereme na vědomí.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Metro D v Praze není projektem státu, ale hlavního města, proto je financováno rozpočtem hl. města a nikoliv ze SFDI a není v koncepci zahrnut. Nicméně prostřednictvím evropských fondů se projekt finančně podporuje i prostřednictvím SFDI. Tato finanční podpora je zahrnuta do balíčku 103 000, v rámci kterého se podporuje infrastruktura MHD v elektrické trakci ve všech městech a projekty se vybírají na základě předkládaných žádostí jednotlivých měst.</p>	
20	22.1.2024		Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu	<p>Podatel nesouhlasí s návrhem koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“. Některé části návrhu koncepce jsou v rozporu s Politikou územního rozvoje (PÚR), strategickými dokumenty a klimatickými závazky hl. m. Prahy, ČR a EU a budou mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Předložený návrh koncepce není objektivním odborným podkladem, který přispívá k udržitelnému rozvoji společnosti.</p> <p>1.1. Tendenční návrh koncepce s řadou nedostatků Předložený návrh koncepce je silně tendenční a obsahuje řadu nedostatků zejména z hlediska hodnocení konkrétních projektů. V rozporu se všeobecně známými poznatky v oblasti životního prostředí, udržitelné mobility, klimatu a v rozporu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů přeceňuje přínosy a bagatelizuje negativní dopady několika dálničních staveb, čímž významně zkresluje pořadí projektových klastrů a nastavuje chybně investiční priority. Realizace problematických projektů dle návrhu koncepce by měla významný negativní vliv nejen na životní prostředí a veřejné zdraví, ale i na socioekonomickou situaci ČR.</p> <p>1.2. Negativa pragocentrické dálniční sítě Koncepce dálniční sítě v ČR je extrémně pragocentrická, neboť do hlavního města směřuje osm dálničních radiál (po dostavbě D3 dokonce devět). Namísto budování a modernizace tangenciálních komunikací mezi městy a obcemi mimo pražskou aglomeraci se připravuje propojení všech radiál převážně na území Prahy (dostavba</p>		



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>D0) a zkapacitňování dálnic směrem do hlavního města. To je v naprostém rozporu s potřebou polycentrického rozvoje sídelní struktury ČR a přispívá k prohlubování nerovností mezi Prahou a ostatními regiony.</p> <p>D0 v prosazované trase nechrání Prahu před tranzitní dopravou, naopak ji zakonzervuje v hustě obydlené oblasti Černého Mostu a Horních Počernic a navíc přivede nákladní tranzit do rezidenčních, rekreačních a přírodních lokalit na severu Prahy, pouhých 6 km od centra.</p> <p>Požadujeme, aby z hlediska územního významu byly upřednostněny silniční projekty, které umožní tangenciální propojení měst a obcí dál od Prahy včetně propojení krajských měst v regionech.</p> <p>1.3. Podcenění indukce silniční dopravy</p> <p>Dopravně inženýrské podklady, odborné studie a zkušenosti z praxe potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity v městských aglomeracích vede k dalšímu nárůstu automobilové dopravy v důsledku dopravní indukce. Nabídka nové silniční kapacity umožní podnikat častější, delší a zbytečné cesty autem, znevýhodní alternativní (ekologické) druhy dopravy a podpoří nežádoucí výstavbu závislou na autech (rezidenční satelity, sklady, komerční objekty apod.).</p> <p style="text-align: center;">Graf 1: Dopravní indukce (Litman 1998)</p>  <p>Generated Traffic and Induced Travel (Generovaný provoz a indukované cesty)  <a href="http://www.vtpi.org/gentraf.pdf">www.vtpi.org/gentraf.pdf</a>          How highways make traffic worse (Jak dálnice zhoršují dopravu)  <a href="https://www.youtube.com/watch?v=2z7o3sRxA5g">https://www.youtube.com/watch?v=2z7o3sRxA5g</a>          Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists (Rozšiřování silniční kapacity v městských oblastech vedlo ke vzniku sídelní kaše, většímu provozu a více cestám autem)  <a href="https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/">https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/</a> „Výsledky matematického modelování, potvrzené zkušenostmi z praxe, jsou jednoznačné: výstavba městských silničních okruhů vede k růstu intenzity automobilové dopravy spojené s růstem spotřeby a energie a s růstem hluku i exhalací, tedy s poškozováním zdraví obyvatelstva:  <input checked="" type="checkbox"/> prodlužují se trajektorie jízd automobilů,  <input checked="" type="checkbox"/> roste zatížení návazných radiálních komunikací,</p>	<p>Neakceptováno, vysvětleno:_          Připomínka není konkrétní. Požadavek by musel být doložen konkrétními příklady. Obecně, územní a strategické plánování se vzájemně doplňují.</p> <p>Neakceptováno, vysvětleno:_          Jde o obecná tvrzení nedoložená konkrétními příklady a proto nelze relevantně reagovat. Koncepce dálniční sítě je stará 50 let a teď se po stránce realizace dokončuje, v této fázi ji již nelze měnit. Pragocentrická je proto, že Praha je nejvýznamnějším centrem ČR a leží v jejím centru. Je logické, že každý region ITI potřebuje především spojení právě s Prahou, přičemž tyto regiony Prahu obkružují. Rovněž tranzitní tahy procházejí přirozeně právě středem Čech. Z důvodů odlehčení tranzitu je definován klastr 504S zaměřený na modernizaci a zkapacitnění tahu Plzeň – Písek – Tábor – Pelhřimov – Humpolec - Havlíčkův Brod k odvedení tranzitu D1 – D5 mimo střední Čechy.</p> <p>DSS3 nepředjímá konkrétní vedení trasy D0, ta je dána projektovou přípravou na projektové úrovni. Nicméně D0 je potřebná k odvedení tranzitu, v současnosti je Spořilov nejvíce znečištěným územím dopravou v ČR. Pokud je nějaký projekt z hlediska hl. města problematický, je to městský okruh, který buduje hlavní město. Tangenciální propojení krajských měst v regionech je v klastrech provedeno, ne vždy musí ale jít o dálnici.</p> <p>Vysvětleno          S tím lze souhlasit, je to podchyceno v dopravním modelu, který byl použit k vyhodnocení navržených klastrů. V případě hl. města nejvyšší prioritu mají železniční projekty, DSS3 konstatují, že vyšší počty pruhů u dálnic problém městské mobility neřeší, je nutné zkapacitnit železnici tak, aby umožnila příměstskou dopravu v taktu alespoň 10 minut. Z hlediska prioritizace jsou dálnice až za těmito projekty. Dálnice do Prahy jsou ale s výjimkou D3 již v provozu, D3 je vedena jako cílová a nikoliv základní potřeba. Budování dalších pruhů do Prahy v DSS3 nejsou prioritou, jen jde o to, že některé z těchto projektů jsou již v realizaci.</p>

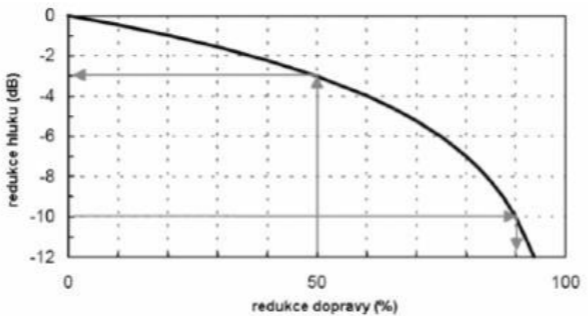
Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>☒ uvolněné ulice zaplňuje další automobilová doprava,  ☒ roste poptávka po dalších plochách pro parkování,  ☒ v důsledku mezioborových externalit klesá atraktivita pěší a hromadné dopravy (auta je zdržují).“  Zdroj: Prezentace dopravního odborníka Ing. Jiřího Pohla na besedě „Městská mobilita v časech klimatické krize“ 24. 9. 2019, str. 9:  <a href="https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2019/09/Beseda_vcetne-komentaru.pdf">https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2019/09/Beseda_vcetne-komentaru.pdf</a>  Například z dokumentace EIA k D0 518, 519 a 520 vyplývá, že vlivem zprovoznění záměru dojde k nárůstu dopravních výkonů o 1 560 tisíc vozokilometrů za den v pražské aglomeraci a cca 1/2 dopravy na uvedených úsecích D0 má být indukovaná. Navíc v důsledku dopravní indukce dojde časem k nárůstu IAD i na „odlehčených“ vnitroměstských komunikacích. Indukce silniční dopravy však není zohledněna v hodnocení silničních staveb, které se nacházejí na území metropolí či v jejich bezprostřední blízkosti a prokazatelně povedou k nárůstu dopravní zátěže s negativními dopady na dopravní situaci, životní prostředí a veřejné zdraví. Požadujeme zahrnout dopravní indukci do hodnocení projektů u všech relevantních kritérií.</p> <p>1.4. Silniční projekty v rozporu s kritérii TEN-T  Je zapotřebí revidovat zejména silniční projekty s ohledem na jejich (ne)soulad s evropskou legislativou TEN-T.  NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013  <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0812">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0812</a>  Mezi hlavní cíle transevropské dopravní sítě (čl. 4) patří:  ☒ udržitelnost (snižování emisí CO2, větší využívání udržitelných druhů dopravy, větší ochrana životního prostředí, snížení externích nákladů, zvýšení energetické bezpečnosti)  ☒ soudržnost (dostupnost a propojenost všech regionů, účinná koordinace a propojení mezi dopravní infrastrukturou pro dálkovou dopravu na jedné straně a regionální a místní dopravou a dopravními službami v městských uzlech na straně druhé)  ☒ účinnost (odstranění úzkých míst, interoperabilita vnitrostátních, regionálních a místních dopravních sítí atd.)  ☒ zvýšení přínosů pro uživatele (s ohledem na osoby se zdravotním postižením, bezpečnost, kvalita, udržitelnost, cenová dostupnost atd.)  Projekty společného zájmu (čl. 8):  1. Projekty společného zájmu přispívají k rozvoji transevropské dopravní sítě budováním nové dopravní infrastruktury, modernizací stávající dopravní infrastruktury nebo opatřeními na podporu využívání sítě způsobem účinně využívajícím zdroje.  2. Projekt společného zájmu musí:  a) přispívat k dosažení cílů spadajících alespoň do dvou ze čtyř kategorií stanovených v čl. 4;  b) být ekonomicky životaschopný na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů;  c) vykazovat evropskou přidanou hodnotu.</p>	<p>VysvětlenoProto není dobré budovat městský okruh a ani aglomerační okruh, avšak vybudovat obchvat prahy je nutné, proto má D0 nejvyšší prioritu. Konkrétní vedení trasy je věc jiná (kterou DSS3 neřeší), nicméně v posledních 15 – 20 letech k tomu bylo vypracováno hodně analýz, jejichž výsledkem je současná příprava dokončení D0  Vedle prodloužení trajektorie jízdy automobilů ale zároveň právě z tohoto důvodu dochází k odrazování od jízdy autem, pokud existuje kvalitní alternativa v podobě VHD. Úprava uličního prostoru je předmětem SUMP Praha – je potřeba podpořit jiné, než dopravní funkce – snižovat kapacitu parkovacích míst, zavést tržní zpoplatnění, mýto atp., vše je v kompetenci města, za to nemůže dálniční obchvat Prahy.</p> <p>Vysvětleno  Bylo by možné vést okruh dále od Prahy, je to ale v rozporu s územním plánem (rozpor z ÚP je mimochodem kritizován v úvodu připomínky), v území, kudy by trasa mohla vést, prochází rovněž urbanizací a místní občasně si vybudovaly své nemovitosti mj. s ohledem na to, že jejich místem se žádná kapacitní dopravní stavba neplánuje, zatímco v připravované trase jsou občané vyrozuměni již celá desetiletí.</p> <p>Vysvětleno  DSS3 má v rámci prioritizace jako nejvíce hodnocené právě projekty železniční infrastruktury, stejné nařízení obsahuje i vrstvu silniční a dálniční sítě TEN-T, pro kterou rovněž platí povinnost dokončení do roku 2030, 2040 a 2050. O rozpor s nařízením tedy nejde.  To obsaženo je, musí to být řešeno ves spolupráci s městy a jejich dokumenty (SUMP, SULP).</p> <p>Vysvětleno  Je řešeno (včetně návazných dokumentů a ostatních strategií) v rámci Dopravní politiky.</p> <p>Vysvětleno  To je hlavním cílem DSS3, dokument byl předložen EK a byl s EK diskutován</p> <p>Vysvětleno</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>Definice silniční sítě TEN-T (čl. 28 odst. 2):  „Pozemní komunikace jsou silnice, které plní důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě, integrují hlavní městská a hospodářská centra a poskytují propojení s jinými druhy dopravy.“  Další priority pro městské uzly (čl. 41):  Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s městskými uzly a vedle obecných priorit stanovených v člancích 12 a 13 se upřednostní tyto činnosti:  a) plynulé propojení mezi infrastrukturou transevropské dopravní sítě a infrastrukturou regionální a místní dopravy;  b) zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů;  c) podpora účinné dopravy a mobility s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi, včetně ekologizace městských vozových parků;  d) zvýšení podílu veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy;  e) digitální výměna informací o dopravě a dopravním provozu mezi městskými a mimoměstskými středisky řízení dopravy a se subjekty poskytujícími informační služby v souladu s normami ISO/CEN.</p> <p>Několik silničních projektů, které jsou součástí závazkového pilíře TEN-T (např. D0, D52 Pohořelice – Mikulov, D3 střeodočeská část, I/35 Úlibice – Turnov, I/49 Hulín – Horní Lideč), vykazuje nesoulad s některými cíli a prioritami TEN-T zejména z hlediska udržitelnosti a ochrany životního prostředí a neprokázané ekonomické životaschopnosti na základě analýzy přínosů a nákladů. Dálnice D0 (510, 511, 518, 519 a 520) je navíc v rozporu s prioritami pro městské uzly:  a) Nezajistí plynulé propojení mezi infrastrukturou transevropské dopravní sítě a infrastrukturou regionální a místní dopravy, neboť slučuje v jedné velkokapacitní komunikaci dálkovou, regionální a místní dopravu (např. stávající problematický úsek 510 u Černého Mostu).  b) Nechrání městskou oblast před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy, neboť se nejedná o obchvat, ale průtah městem. Vede skrz silně urbanizovanou oblast Horních Počernic a Černého Mostu a skrz rezidenční, rekreační a přírodní lokality na severu Prahy pouhých 6 km od centra.  c) Nepodporuje účinnou dopravu a mobilitu s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi, naopak hluková a emisní zátěž D0 bude obrovská.  d) Povede ke snížení podílu veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy, neboť výrazně snižuje jejich konkurenceschopnost a odsává finanční prostředky pro realizaci záměrů udržitelné dopravy.</p> <p>Požadujeme revidovat hodnocení silničních/dálničních projektů TEN-T s ohledem na plnění cílů a priorit legislativy TEN-T v oblasti udržitelnosti, ochrany životního prostředí, ekonomické životaschopnosti a funkčnosti městských uzlů.</p> <p>1.5. Emise skleníkových plynů  S výjimkou modernizace stávajících železničních tratí a některých stávajících silničních tahů každý nový projekt (novostavba) povede k nárůstu emisí skleníkových plynů, a to jak ve fázi výstavby, tak v provozu. U železničních koridorů celkový efekt však může mít pozitivní vliv na klima, pokud dojde zároveň k přesunu části cest ze silniční dopravy. U nových silničních staveb, zejména dálnic, však jednoznačně převáží negativní dopady na klima. Čím kapacitnější komunikace a čím blíže městu, tím bude</p>	<p>Každý klastr je podrobován ekonomické a finanční analýze, je řešen v rámci studie proveditelnosti, bez kladných výsledků není realizován.</p> <p>Vysvětleno  DSS3 je v souladu s touto definicí.</p> <p>Vysvětleno  Je to řešeno na národní úrovni a prostřednictvím balíčků i s infrastrukturou samosprávy. Podporuje se tvorba SUMP, který mají všechna statutární města. Obchvatem je právě kritizovaná D0, součástí jsou opatření na zmírnění negativ provozu. U železnice je snaha převádět řadičské práce mimo hlavní město, nákladní tahy přes město jsou vedeny méně obydlenými prostory.</p> <p>Vysvětleno  Podpora cyklostezek, Koncepce veřejné dopravy, podpora výstavby Rychlých spojení, Strategie ITS</p> <p>Vysvětleno  Ekonomická efektivita a souhlasné stanovisko EIÄ jsou vždy nutnou podmínkou realizace. Úlibice – Turnov, Horní Lideč, právě na základě vyhodnocení SESTRA 2 byly přehodnoceny a poníženy parametry komunikace.</p> <p>Vysvětleno  U žádné dálnice nelze vyloučit místní dopravu a není to ani nutné. Pokud by se D0 odsunula dále, stavba 510 zůstane, výsledkem bude další fragmentace krajiny z důvodů budování další kapacitní komunikace.</p> <p>Vysvětleno  Nejedná se o průtah městem, horní Počernice je původně samostatná obec, která s Prahou není stále stavebně propojena. Obdobné lokality by byly ovlivněny i u vzdálenějšího vedení obchvatu, nicméně tyto argumenty byly v minulosti analyzovány ze všech možných úhlů pohledu a dospělo se k sledované variantě, problém je v tom, že i nadále existují zastánci jiných řešení, avšak stoprocentní souhlas všech by nebylo možné docílit u žádné varianty. Protihluková opatření jsou součástí projektů, emise se budou snižovat s alternativními pohony. Snižování podílu VHD přinese městský okruh, vliv D0 bude minimální. Bude ale záležet na investicích do MHD a železnice a na zklidňujících opatřeních v uličním prostoru v celém městě.</p> <p>Viz výše uvedené argumenty.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>silnější efekt dopravní indukce a větší nárůst emisí CO<sub>2</sub>. Navíc je zapotřebí započítat i tzv. nepřímé emise, zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☒ emise spojené s materiálovými a energetickými nároky na vlastní realizaci stavby (vč. celého životního cyklu stavby jako takové),</li> <li>☒ emise spojené se spotřebou elektrické energie při provozu komunikace (zejména systémy tunelů a osvětlení komunikace),</li> <li>☒ emise spojené s údržbou komunikace – čištění, zimní údržba, péče o vysazenou vegetaci, opravy komunikace apod.,</li> <li>☒ emise spojené s nakládáním s odpady a odpadními vodami.</li> </ul> <p>Dále je zapotřebí zohlednit emise tzv. „well to tank“, které zahrnují proces těžby, zpracování a přepravy paliv. Well to Tank (WTT) analýza od zdroje do nádrže posuzuje energetickou náročnost a produkci emisí skleníkových plynů v jednotlivých fázích výroby paliva, které předcházejí spálení paliva ve vozidle. U fosilních paliv se jedná zejména o těžbu suroviny (ropy, zemního plynu), dopravu do rafinérií, výrobu paliva a distribuci do čerpacích stanic. <a href="https://biom.cz/cz/odborne-clanky/hodnoceni-zivotniho-cyklu-fosilnich-paliv-a-bioetanolu">https://biom.cz/cz/odborne-clanky/hodnoceni-zivotniho-cyklu-fosilnich-paliv-a-bioetanolu</a></p> <p>Mnoho silničních projektů je nesprávně hodnoceno jako „přínosných“ z hlediska emisí skleníkových plynů. Je zapotřebí toto hodnocení upravit na „negativní“.</p> <p>1.6. Emise znečišťujících látek v urbanizovaném území</p> <p>Železniční koridory (modernizace i novostavby), zejména pokud převedou část cestujících a nákladu ze silnic, mají významný přínos z hlediska snížení emisí znečišťujících látek v urbanizovaném území. U silničních staveb vliv na ovzduší může být ambivalentní a v některých případech dokonce negativní. Vliv bude záviset zejména na charakteru stavby, umístění stavby, technickém řešení a objemu a struktury dopravy na stávajících a na nových komunikacích. Je zapotřebí rozlišovat jednotlivé případy:</p> <p>Obchvaty obcí na silnicích I. a II. třídy – pokud se jedná pouze o obchvat obce s vysokým podílem tranzitní dopravy, přičemž obchvat je umístěn v dostatečné vzdálenosti od zástavby obce a nebude indukovat novou dopravu (dojde pouze k přesunu dopravy z průtahové komunikace na obchvat), lze očekávat pozitivní vliv na ovzduší, tedy snížení emisí znečišťujících látek v urbanizovaném území. Příklad: obchvat Olbramovic.</p> <p>Výstavba nového dálničního úseku v extravilánu – nová dálnice může částečně odvést dopravu ze stávajících komunikací v některých obcích. Zároveň však dojde k přesunu dopravy i z dalších silničních komunikací, a také z jiných druhů dopravy (např. železnice). Díky nové atraktivní nabídce silniční kapacity lze očekávat nárůst provozu i v důsledku dopravní indukce. Vliv na ovzduší bude ambivalentní až negativní. V obcích, odkud bude odvedena část dopravy, se ovzdušílepší, avšak v lokalitách poblíž dálnice se zhorší. Příklad: dostavba D35.</p> <p>Výstavba dálnic v městských aglomeracích – v městských aglomeracích tvoří drtivou většinu dopravy vnitroměstská doprava a dojížděka. Podle ročenky TSK (2016) podíl tranzitních cest na celkovém objemu cest automobilovou dopravou v Praze činí cca 5 %. Tranzitní doprava jezdí zejména po stávajících úsecích Pražského okruhu a některých nadřazených městských komunikacích. Výstavba či zkapacitnění dálničních komunikací v městských aglomeracích bude mít převážně negativní vliv na ovzduší. Dočasně dojde k mírnému poklesu dopravy na některých městských komunikacích, avšak v důsledku dopravní indukce se zase zaplní. Na nové dálniční úseky se přesune</p>	<p>Vysvětleno</p> <p>Z hlediska vlivů na klima, které jsou hodnoceny v příloze č.6 vyhodnocení je většina projektu silniční dopravy hodnoceno z hlediska vlivů na klima jako potenciálně mírně negativní vliv. Energetická náročnost nebyla v rámci vyhodnocení SEA hodnocena. V rámci vyhodnocení byly hodnoceny:</p> <p>Klima</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voda</li> <li>• Půdní fond</li> <li>• Příroda a krajina</li> <li>• Odpady</li> <li>• Kulturní památky</li> <li>• Přírodní zdroje</li> </ul> <p>Vysvětleno</p> <p>Připomínka se zčásti shoduje s hodnocením, obsažením v kap. 12 vyhodnocení SEA, zčásti s ní nelze souhlasit.</p> <p>Konkrétně např. železniční koridory mají mírný a nikoli významný přínos z hlediska snížení emisí znečišťujících látek v urbanizovaném území, což lze doložit multimodálními dopravními modely a z nich odvozenými rozptylovými studiemi. U silničních staveb vliv na ovzduší může být ambivalentní a takto i bylo postupováno, zde lze s připomínkou souhlasit, totéž platí pro obchvaty atd.</p> <p>Další pasáž je poněkud méně přehledná, nicméně konstatujeme, že právě pro Pražský okruh bylo z hlediska vlivů na ovzduší zvoleno ambivalentní hodnocení, tedy zde rovněž nespátřujeme rozpor. Argumentaci vlivy na zdraví řidičů považujeme za neakceptovatelné, tuto část připomínky jistě nelze reflektovat. Celkově však nespátřujeme mezi připomínkou a použitým hodnocením podstatný rozpor, snad s výjimkou výše uvedených vlivů železnic na ovzduší, které jsou skutečně mírné (často až velmi mírné).</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>část dopravy z některých městských a krajských silnic, ale i tranzitní doprava ze vzdálenějších lokalit, která dosud využívala jiné trasy. Dále lze díky ztraktivnějších podmínek pro automobilovou dopravu očekávat i přesun z jiných druhů dopravy (zejména VHD) a nárůst zbytných cest a cest za vzdálenějšími cíli. Celkově dojde k významnému nárůstu dopravy v důsledku dopravní indukce a v delším časovém horizontu realizací výstavby závislé na IAD (rezidenční satelity, sklady, komerční objekty atd.). Větší využívání aut na úkor VHD, kol či pěší dopravy bude mít negativní dopady na zdraví řidičů v důsledku vystavení výrazně vyššímu množství škodlivých látek uvnitř vozidla a nižší pohybové aktivitě. Příklad: Pražský okruh v prosazované trase skrz městské části na severu a na východě Prahy.</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení u silničních/dálničních staveb dle výše popsaných scénářů.</p> <p>1.7. Energetická náročnost dopravy Projekty nových železničních koridorů či elektrizace stávajících tratí lze hodnotit jednoznačně kladně, zejména pokud vedou k přesunu části cestujících a nákladu ze silniční dopravy.</p> <p>U modernizace některých stávajících úseků silnic (pokud zároveň nedojde ke zkapacitnění a k následnému nárůstu dopravy) lze projekt rovněž označit jako přínosný z hlediska energetické účinnosti. U nových dálničních staveb, které povedou k nárůstu dopravních intenzit IAD a spotřeby energie mj. v důsledku vyšší rychlosti (zejména oproti silnicím I. třídy), jednoznačně převáží negativa. Nejhorší dopady na energetickou náročnost budou mít velkokapacitní silniční komunikace v městských aglomeracích, které způsobí silnou dopravní indukci, přesun části cest ze železnice a MHD na silnice a zahrnují energeticky náročné stavby (zejména tunely).</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení u výše zmíněných dálničních staveb na „negativní“.</p> <p>1.8. Hluková zátěž Modernizace stávajících železničních koridorů a stávajících silničních úseků (pokud zároveň nedojde k jejich zkapacitnění) má pozitivní vliv na snižování hladiny hluku. Vliv železničních a silničních novostaveb může být různý v závislosti na jejich umístění, technickém řešení a intenzitě a skladbě dopravního proudu.</p> <p>Obecně lze konstatovat, že celková hluková zátěž ze železnice (zejména pokud se jedná o moderní tratě a moderní soupravy) je nižší, neboť generuje hluk v intervalech, zatímco silnice/dálnice generují nepřetržitý hluk. Umístění novostavby v tunelu, kvalitní protihlukové stěny, kvalitní povrch silnice/trati přispívají ke snížení hladiny hluku. Silnice I. třídy díky převážně nižší intenzitě dopravy a zejména díky nižší rychlosti generují méně hluku než dálnice. Nová dálnice je vždy obrovským zdrojem hluku (pokud není vedena v tunelu) a její dopady budou záviset na vzdálenosti obytné zástavby, počtu exponovaných obyvatel, intenzitě a skladbě dopravního proudu. Některé dálniční stavby mohou sice přispět k poklesu dopravy v intravilánu obce/města a tedy i ke snížení hladiny hluku v urbanizovaných územích. Avšak pokud nedojde k významnějšímu snížení intenzity dopravy na stávajících komunikacích, může být pokles hluku znehodnocen vyšší rychlostí. V městských aglomeracích výstavba nových dálnic způsobuje přesun problémů do jiných lokalit a celkové zvýšení hlukové zátěže mj. v důsledku celkového nárůstu IAD (dopravní indukce).</p>	<p>Vysvětleno V rámci vyhodnocení SEA nebyla hodnocena energetická náročnost dopravy, byly hodnoceny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, hodnocené determinanty jsou uvedeny v kapitole 6 vyhodnocení. Vlivy dálniční a silniční infrastruktury na veřejné zdraví jsou vyhodnoceny v kapitole 12 vyhodnocení a mezi hodnocenými determinantami jsou: Kvalita ovzduší Hluková zátěž Dopravní nehodovost Socioekonomické faktory Pohoda bydlení</p> <p>Vysvětleno Připomínka se zčásti shoduje s hodnocením, obsažením v kap. 12 vyhodnocení SEA, zčásti s ní nelze souhlasit. Konkrétně např. železniční koridory jsou často významným zdrojem hluku, obzvláště u vysokorychlostních koridorů; na druhé straně vlivy modernizace silnic a železnic popisuje připomínka vcelku správně. Vliv silničních staveb je popsán v zásadě shodně s přístupem, který byl v hodnocení použit.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p style="text-align: center;">Obr. 12: Vliv snížení intenzity dopravy</p>  <p style="text-align: right;">Zdroj: [19]</p> <p>Intenzita dopravy a rychlost spolu souvisejí, avšak snížení intenzity je zpravidla spojeno se zvýšením rychlosti. V důsledku toho nemusí být dosaženo optimálního přínosu z hlediska redukce dopravního proudu.</p> <p>Zdroj: Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2019, Ekola Group s.r.o. (str. 60)</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení hlukové zátěže u dálničních staveb na „neutrální“ či „negativní“.</p> <p>1.9. Nehodovost V železniční dopravě je nehodovost výrazně nižší než v silniční dopravě. Přínos železničních projektů lze tedy označit za významný. Modernizace stávajících silnic (zejména odstranění rizikových míst na infrastruktuře) lze rovněž hodnotit pozitivně z hlediska vlivu na nehodovost. U nových silnic a dálnic jsou dopady ambivalentní. Na jednu stranu převedení části dopravy ze stávajících nevyhovujících silnic na nové komunikace může přispět ke snížení nehodovosti, na druhou stranu, zejména v případě dálnic, vyšší rychlost a vyšší intenzity dopravy mohou tato pozitiva částečně či úplně znehodnotit. Za nejproblematictější je zapotřebí označit nové dálniční úseky v městských aglomeracích, kde dochází k nebezpečnému mísení městské osobní a dálkové nákladní dopravy a kde je výrazně vyšší hustota MÚK a zahrnují tunelové úseky. Tyto „městské“ dálnice navíc indukují velké množství IAD a způsobují přesun části cest ze železnice a MHD na silnici.</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení nehodovosti u dálnic v městských aglomeracích na „neutrální“ či „negativní“.</p> <p>1.10. Zábor území ☑ Klastř při své modernizaci je veden ve stejné stopě, a má tak neutrální vliv na zábor území (5 bodů). ☑ Klastř má malý vliv na nový zábor území (vysokorychlostní tratě, rozšíření stávajících silnic, projekty 2+1 bez další doprovodné komunikace (0 bodů). ☑ Velký vliv mají komunikace 2+2 s doprovodnou silnicí (-5 bodů). Kritérium je definováno správně, avšak u některých dálničních novostaveb je hodnocení chybné. Požadujeme upravit hodnocení u všech nových dálničních projektů na „velký vliv“.</p> <p>1.11. Odstranění omezujících míst Nové silniční/dálniční stavby sice mohou přispět k odstranění úzkých hrdel na stávající síti, avšak v důsledku celkového nárůstu dopravy a přesunu dopravy do jiných lokalit mohou zároveň vytvořit nová omezující místa. Týká se to zejména dálničních úseků na území městských aglomerací, kde bude docházet k mísení tranzitní a městské</p>	<p>Neakceptováno S připomínkou zcela nesouhlasíme, obsahuje dvě tvrzení, která jsou v rozporu s odbornými poznatky. Za prvé, u železnic se patrně jedná o nepochopení (pokud se tedy jedná o novostavby železnic). Zde nelze srovnávat železniční a silniční nehodovost, ale vliv nové trati na změnu výchozího stavu (bez trati), a ten je v principu dán přerozdělením přepravní práce a z toho vyplývajícím poklesu intenzity dopravy. Uvážíme-li efekt jednotlivých „železničních“ projektů ve smyslu redukce intenzit dopravy na silnicích, je zřejmé, že vliv na nehodovost bude opravdu v nejlepším případě mírný, častěji velmi mírný.</p> <p>Co se týče druhé části připomínky, je tomu zcela naopak. Nejproblematictější jsou obecně silnice nižších tříd, naopak na kapacitních komunikacích je počet nehod s následky na zdraví v relaci k intenzitě dopravy podstatně nižší, a to z mnoha důvodů – směrové oddělení, mimoúrovňové křižovatky, omezení vjezdů na vozovku, lepší rozhledové poměry atd.</p> <p>Vysvětleno Návrhy bodového hodnocení vzniklo na základě zprůměrování nezávislého návrhu bodového hodnocení expertů (zohledněn aritmetický průměr a medián), nelze tedy stanovit na základě takto stanoveného požadavku připomínkujícího místa (jedná se o subjektivní názor)</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Vše bylo vyhodnoceno dopravním modelem, smyslem multimodálních koridorů bylo mj. k dálničním stavbám mít adekvátní doprovodná opatření (nejen) na železniční síti. Nejvíce bodů u jednotlivých klastřů vyplývá z příslušnosti k síti TEN-T, která je stanovena evropským zákonem platným v ČR. Zde je stanovena povinnost dokončit tyto tahy do roku 2030, 2040 a 2050. S výjimkou D3 jsou dálnice vedoucí do Prahy již dokončeny a výstavba dalších pruhů s ohledem na městskou mobilitu není prioritou (prostory pro PaR na okraji Prahy není možné zajistit). Dálnic D0 je ale nutné chápat jako obchvat Prahy a jako klíčovou část hlavní sítě TEN-T.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Je to připravováno pro období se zákazem výroby spalovacího motoru a očekávaného dojezdu elektrokamionu. Ten zvládne zajistit z terminálu 2 cykly obsluhy za den, na obyčejné silnici do</p>

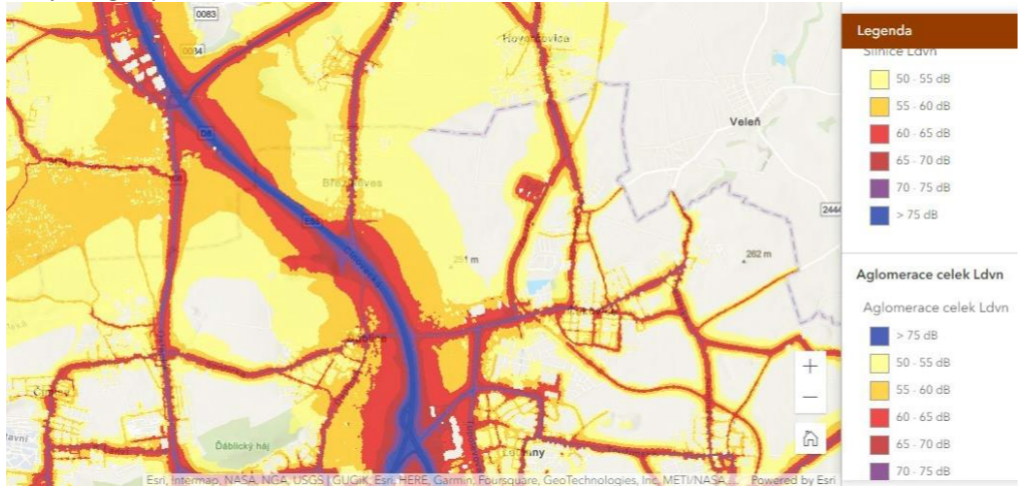
Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>dopravy, dojde k masivnímu nárůstu dopravní zátěže a kde je vyšší hustota MÚK a tunelové úseky.</p> <p>Požadujeme snížit bodové hodnocení pro dálniční úseky v blízkosti městských aglomerací.</p> <p>1.12. Multimodální nákladní doprava            Definice kritéria jako „přínos klastru dopravní infrastruktury pro multimodální nákladní dopravu“ pro silniční úseky navazující na terminály multimodální dopravy je poněkud zavádějící. Některé nové silniční/dálniční stavby sice mohou navazovat na terminály multimodální dopravy, avšak zároveň silně konkurují železniční dopravě a povedou k přesunu části nákladu ze železnice na silnici.            Požadujeme snížit bodové hodnocení zejména u dálničních staveb minimálně na polovinu, neboť zvýhodňují nákladní silniční dopravu oproti železniční.</p> <p>1.13. Multimodální osobní doprava            Definice kritéria jako „přínos klastru dopravní infrastruktury pro multimodální osobní dopravu“ pro silniční úseky navazující na terminály osobní dopravy je poněkud zavádějící.            Některé nové silniční/dálniční stavby sice mohou navazovat na terminály osobní dopravy, avšak zároveň silně konkurují železniční a veřejné hromadné dopravě a povedou k přesunu části cestujících z VHD do aut. Navíc řada terminálů pro osobní dopravu nebude ani kapa-citně dostatečná pro auta ze stávajících komunikací (omezená kapacita P+R), natož pro auta z nových dálničních úseků.            Požadujeme snížit bodové hodnocení zejména u dálničních staveb na „0“, neboť zvýhodňují individuální automobilovou dopravu oproti železniční, VHD a aktivním druhům dopravy.</p> <p>1.14. Soubor kritérií: Technologie            V těchto kritériích jsou překvapivě lépe hodnoceny silniční a dálniční stavby, i když není jasné o jaké konkrétní technologie v oblasti optimalizace kapacity infrastruktury a zvyšování bezpečnosti dopravy se jedná.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klastry, které obsahují digitální projekty s významnými přínosy v oblasti optimalizace kapacity infrastruktury, jsou hodnoceny 20 body, s částečnými přínosy 5 body.</li> <li>• Klastry obsahující digitální projekty přispívající k významnému zvyšování bezpečnosti dopravy, jsou hodnoceny 20 body, částečnému zvyšování bezpečnosti 5 body.</li> </ul> <p>Bodové rozdíly „významné“ oproti „částečné“ přínosy jsou markantní. Silniční a dálniční projekty zde dostávají o 30 bodů více (20+20) oproti železničním (5+5). Vystává otázka, zda nebylo účelem zvýhodnit některé dálniční stavby, aby dohonily ztracený náskok v kritériích „životní prostředí“.</p> <p>Požadujeme specifikovat digitální projekty v oblasti optimalizace kapacity infrastruktury a zvyšování bezpečnosti u silničních/dálničních staveb a snížit bodové hodnocení pro „významný přínos“ z 20 na 10.</p> <p>1.15. Soubor kritérií: Vyváženost rozvoje multimodálního klastru            Každý druh dopravy plní specifické funkce a v podmínkách České republiky by měly všechny definované multimodální klastry vykazovat rovnoměrný rozvoj silniční a železniční infrastruktury. Kritérium zvýhodňuje ty klastry, které přispívají k tomuto rovnoměrnému vývoji v rámci svého multimodálního klastru:</p>	<p>vzdálenosti 50 km, na dálnici do 80 km. To zvýší konkurenceschopnost kombinované dopravy, neboť příliš vysoká hustota sítě terminálů tříští přepravní proudy a obtížně se dá pro pravidelnou linku KD dohromady potřebný počet přepravních jednotek požadovaným směrem.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno            Kromě toho dálniční stavby s výjimkou D0 mají nižší hodnocení než významem odpovídající železniční tahy, což je kritizováno jinými připomínkami místy.            Požadavek nařízení o TEN-T je vybudovat u každého městského uzlu terminál osobní a nákladní dopravy s odpovídající vazbou na TEN-T. Zhoršení v oblasti městské mobility je nutné eliminovat vhodnými opatřeními ve městě na základě SUMP (např. zavedení ekonomického parkovného, myto na vjezd do centra, omezování parkovacích ploch a humanizace uličního prostoru, zkvalitňování VHD, snižování požadavků na budování parkovacích míst v bytové výstavbě po vzoru vídeňské čtvrti Aspern atp.). navíc požadavků na úpravu bodového hodnocení je víc a většinou jsou protichůdné. Proto se vychází z bodového hodnocení expertní skupiny.            Neakceptováno, Vysvětleno            Tvzení se nezakládá na pravdě. Vedle D0 (obchvat hlavního města – viz problémy s největším znečištěním ovzduší z dopravy v republice na Spořilově) je první dálniční stavba až v 7. pásmu priority, a to ta, která navazuje na již dokončenou dálnici na polské straně.</p> <p>ITS optimalizuje kapacitu, díky čemuž není nutné budovat další kapacity.</p> <p>Je nutné podpořit dynamické řízení provozu s cílem optimalizovat kapacitu.            Neakceptováno, Vysvětleno            Tímto jsou podpořeny multimodální klastry, kde je největší zaostávání právě železnice, např. Praha – Liberec nebo Praha – Most a Karlovy Vary. U D3 probíhaly dlouhé odborné diskuse, nakonec převážilo řešení obsažené v DSS3.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<ul style="list-style-type: none"> <li>Klaster železniční nebo silniční infrastruktury svou realizací zajistí funkčnost multimodálního klasteru (v současnosti existuje výrazný rozdíl v kvalitě mezi silniční a železniční infrastrukturu v klasteru nebo naopak, realizace tento rozdíl vyrovná) 20 bodů.</li> <li>Klaster železniční nebo silniční infrastruktury svou realizací zvýší funkčnost multimodálního klasteru (v současnosti existuje menší rozdíl v kvalitě mezi silniční a železniční infrastrukturu v klasteru nebo naopak, realizace tento rozdíl vyrovná) 5 bodů. U některých projektů je hodnocení problematické, neboť není jasné, jakým způsobem přispívají k vyváženosti. Například KŽ Praha – Tábor – České Budějovice nedostal ani bod, přitom jeho modernizace je naprosto klíčová pro zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy z Prahy na jih Čech. Zatímco dálnice D3 Praha – Tábor – České Budějovice získala 20 bodů, přitom dostavba D3 přes středočeské Posázaví by prohloubila nevyváženost silniční a železniční infrastruktury mezi hlavním městem a Českými Budějovicemi. Velmi diskutabilní je také hodnocení dostavby D0 20 body za vyrovnání rozdílů mezi silniční a železniční infrastrukturou. Přitom železniční (resp. kolejové) tangenciální spojení na území hlavního města i v pražské aglomeraci je naprosto nedostatečné. S ohledem na potřeby udržitelné mobility je žádoucí upřednostnit projekty železniční dopravy, i když to v některých případech může zvýšit rozdíl v kvalitě mezi silniční a železniční infrastrukturou. Požadujeme upravit bodování vyváženosti rozvoje multimodálních klastrů tak, aby byla zajištěna vyšší konkurenceschopnost železniční dopravy oproti silniční.</li> </ul> <p>1.16. Účelové a chybné hodnocení klasteru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520)</p> <p>Mezi nejzávažnější nedostatky návrhu koncepce patří naprosto účelové a chybné hodnocení klasteru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520), který je prezentován jako obchvat Prahy. Ve skutečnosti šestiproudá dálnice vedená převážně na území Prahy zakonzervuje tranzitní dopravu v silně urbanizované oblasti Černého Mostu a Horních Počernic a navíc přivede nákladní tranzit do rezidenčních, rekreačních a přírodních lokalit na severu Prahy, pouhých 6 km od centra. Kvůli své poloze v intravilánu města a početným mimoúrovňovým křižovatkám D0 se jedná o průtahovou hybridní komunikaci pro městskou, příměstskou a dálkovou dopravu, která je v rozporu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů ČR, Prahy a EU.</p> <p>Kritérium: Hlavní síť TEN-T</p> <p>Klaster D0 obdržel 30 bodů. Na mapě je sice vyznačen jako součást transevropské dopravní sítě, avšak tento projekt nepřispívá k plnění cílů a priorit nařízení TEN-T v oblasti udržitelnosti, ochrany životního prostředí, ekonomické životaschopnosti a funkčnosti městského uzlu, viz Silniční projekty v rozporu s kritérii TEN-T a Příloha 2 – Nefunkční dopravní řešení, nesoulad s evropskou legislativou TEN-T a zákonem o pozemních komunikacích Požadujeme snížit bodové hodnocení na 0 bodů.</p> <p>Kritérium: Propojení metropolí – základní a doplňkové potřeby</p> <p>Kritérium se týká základních a doplňkových potřeb, tedy zajištění takové infrastruktury, která umožňují kvalitní napojení pomocí jednoho dálničního tahu, v případě železnic pomocí konvenční tratě. Klaster D0 obdržel 50 bodů, což je silně nadhodnocené. Ve skutečnosti Praha už je se všemi uvedenými metropolemi propojená:</p> <p>☑ Brno – D1</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Je třeba vzít na vědomí fakt, že železniční doprava není schopna převzít, zejména v nákladní dopravě, všechny funkce, proto není možné tvrdit, že žádné dálnice nejsou potřeba. Železniční nákladní doprava je vhodná jen u silných pravidelných a dálkových přepravních proudů. Ani VHD v osobní dopravě není všechna železniční, jsou nutné i páteřní autobusové linky. Ty by na vstupu do Prahy měly být vybaveny vyhrazenými pruhy (viz SUMP Praha – Polad Praha). Obchvat Praha potřebuje, byť dotčené místní části požadují vedení mimo jejich území, nicméně někudy tah jít musí, vždy bude nějaké území dotčeno. Silně urbanizované jsou dnes celé střední Čechy. D0 není vedena v intravilánu, pokud ano, je připravováno tunelové řešení (Suchdol).</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Takto je to uvedeno v nařízení 1315/2013/EU.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>D0 není v rozporu s kritérii TEN-T.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Praha propojená je, nicméně bez obchvatu extrémně zatěžuje řadu hustě osídlených míst, z toho důvodu nemůže být takové spojení považováno za dokončené, nelze počítat jen se spojením na okraj města, ale až do cílové destinace.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Pokud bude D0 vybavena telematikou, půjde o plynulý proud vozidel. V současnosti probíhají i tranzitní přepravy přímo přes hlavní město.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p>



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>☒ Ostrava – D1 a do budoucna i D11 a D35</p> <p>☒ Dresden – D8</p> <p>☒ München a Nürnberg – D5</p> <p>☒ Wrocław – D11 (chybí pouze dostavět úsek Jaroměř – státní hranice)</p> <p>Požadujeme snížit hodnocení na 15 bodů (doplňková potřeba).</p> <p>Kritérium: Emise skleníkových plynů</p> <p>Klastr D0 obdržel 5 bodů a je hodnocen jako přínosný. Toto hodnocení je naprosto scestné, neboť dle dokumentace EIA k D0 518, 519 a 520 záměr povede k nárůstu emisí skleníkových plynů mj. v důsledku vysoké indukce silniční dopravy a převodu ze železniční dopravy, resp. VHD na silniční.</p> <p>Požadujeme snížit hodnocení na –5 bodů (negativní).</p> <p>Kritérium: Emise znečišťujících látek v urbanizovaném území</p> <p>Klastr D0 obdržel 10 bodů (vysoce přínosné). Přitom dopravně inženýrské podklady a rozptylová studie dle dokumentace EIA k D0 518, 519 a 520 potvrzují, že záměr povede k celkovému nárůstu dopravy v pražské aglomeraci, více než ½ dopravy na uvedených úsecích má být indukovaná a dojde k přesunu cest ze železniční dopravy, resp. VHD na silnici.</p> <p>Zanedbatelný pokles emisí na několika málo komunikacích bude znehodnocen výrazným nárůstem znečišťujících látek zejména v dotčených urbanizovaných lokalitách.</p> <p>Citujeme mezinárodně uznávaného odborníka na emise z dopravy prof. Vojtíška:  „Záměr povede k obecnému navýšení emisí zdravotně rizikových látek a tím k obecnému zhoršení imisní situace v pražské aglomeraci. K nárůstu dojde prakticky u všech sledovaných kategorií (oxidy dusíku, částice, benzo[a]pyren) i legislativou výslovně nelimitovaných látek (amoniak, formaldehyd, ostatní reaktivní sloučeniny dusíku, ostatní polycyklické aromatické uhlovodíky, sekundární částice). Dle rozptylové studie, která je součástí oznámení záměru, sou pro všechny sledované látky relativní navýšení koncentrací vyvolané záměrem o řád (desetinásobně i více) vyšší než maximální snížení koncentrací vyvolané záměrem.“</p> <p>Jeho celé vyjádření k D0 je ke stažení zde: <a href="https://www.dchabry.cz/sites/default/files/prilohy/2023/10/05/20231004_fin_vojti sek.pdf">https://www.dchabry.cz/sites/default/files/prilohy/2023/10/05/20231004_fin_vojti sek.pdf</a></p> <p>Požadujeme snížit hodnocení na –5 bodů (negativní).</p> <p>Kritérium: Energetická náročnost dopravy</p> <p>Klastr D0 obdržel 15 bodů (přínosné). Toto hodnocení je naprosto scestné, neboť se jedná o jeden z energeticky nejnáročnějších projektů v ČR. Zahrnuje výstavbu a energeticky náročný provoz několika tunelových úseků pro energeticky nejnáročnější druh dopravy.</p> <p>Klastr přináší vyšší indukci silniční dopravy, převod ze železniční dopravy a VHD na dopravu silniční a bude znamenat obrovskou spotřebu energie v silniční dopravě.</p> <p>Požadujeme snížit hodnocení na –15 bodů (negativní).</p> <p>Kritérium: Hluková zátěž</p> <p>Klastr D0 obdržel 10 bodů (pozitivní). Přitom se jedná o umístění nového obrovského zdroje hluku v převážně osídleném území. Pokles dopravy a tedy i hlukové hladiny na některých stávajících komunikacích je nepatrný v porovnání s významným nárůstem hlukové zátěže vyvolaným realizací dálnice D0.</p>	<p>Indukce dopravy vznikne zejména při dokončení městského okruhu.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Benzo(a)pyren není produkován dopravou (resp. je to zanedbatelné, 98,3 % je dle ČHMÚ z lokálních zdrojů). K těmto negativním vlivům dojde v důsledku dokončení městského okruhu. Tranzit kolem Prahy někudy být převeden musí. Navíc je nutné počítat s tím, že bude docházet k elektrifikaci dopravy a od roku 2035 nebudou spalovací motory již vyráběny.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>U D0 dojde k převedení významného tranzitu z mnoha hustě osídlených oblastí Prahy, z toho je nutné vycházet.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Obrázek ze strategických hlukových map Ministerstva zdravotnictví (2022) potvrzuje, že osídlené lokality v blízkosti dálničních tahů jsou vystaveny nadměrnému hluku.  <a href="https://geoportal.mzcr.cz/shm/?locale=cs">https://geoportal.mzcr.cz/shm/?locale=cs</a></p>  <p>Překračování hlukových limitů v oblasti Zdib, Ďáblic, Březiněvsí.                  Požadujeme snížit hodnocení na 0 bodů.                  Kritérium: Nehodovost                  Klastr D0 obdržel 10 bodů. Přitom dostavba D0 povede k významnému nárůstu dopravy v pražské aglomeraci, nebezpečnému mísení tranzitní nákladní a osobní městské dopravy a vzniku nových úzkých hrdel a rizikových míst: např. úsek D0 510 s denním provozem více než 130 000 vozidel denně včetně 24 000 nákladních a vysokou hustotou MÚK v rozporu s normami pro vzdálenost křižovatek nebo problematické tunelové úseky na severu Prahy.                  Dalším rizikem z hlediska nehodovosti je výrazně vyšší návrhová rychlost na dálnici ve srovnání s nadřazenými městskými komunikacemi.                  Požadujeme snížit hodnocení na 0 bodů.                  Kritérium: Zábor území                  Klastr D0 obdržel 0 bodů (malý vliv). Přitom zahrnuje desítky kilometrů dálničních úseků s mnoha mimoúrovňovými křižovatkami a další související stavby (např. přeložka I/12, přivaděče, Hostivařská spojka, přeložky II/244 a II/610). Jedná se tedy o obrovský zábor území. Navíc komunikace 2+2 či více pruhů jsou uváděny, že mají velký vliv.                  Požadujeme snížit hodnocení na -5 bodů (velký vliv).                  Kritérium: Odstranění omezujících míst                  Klastr D0 obdržel 20 bodů. Jeho dopad je však ambivalentní. Na některých komunikacích sice dojde k mírnému dočasnému poklesu dopravy (než se opět zaplní v důsledku dopravní indukce), zatímco v dotčených lokalitách vzniknou nová omezující místa: obrovský nárůst dopravní zátěže a tedy vznik úzkého hrdla nastane např. na úseku 510 v hustě obydlené oblasti Černého Mostu a Horních Počernic, u sjezdu z přivaděče Rybářka na Kamýcké, dále na Čimické, na úseku D0 517 v oblasti Ruzyně atd.                  Požadujeme snížit hodnocení na 0 bodů.                  Kritérium: Multimodální nákladní doprava</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno                  Je to ale nutné vztáhnout k dnešním hlukovým limitům např. v oblasti Spořilova a dalších míst, kudy tranzit prochází.                  Obecně na dálničních komunikacích je nižší nehodovost v porovnání se silnicemi nižších tříd. Vycházelo se z nehodových map.                  K mísení s místní dopravou bude docházet v kterékoliv trase, pokud jde o indukci, je nutné uvést, že neexistuje vhodné spojení Prahy 6 a 9. To se dnes řeší komplexem Blanka, který bývá pravidelně ve špičkách uzavírán, a ulicí V Holešovičkách, kde je neudržitelný stav. Tomu může i D0 pomoci, nicméně indukci musí výrazně zmírnit pražské projekty komplexu tramvajových tratí Suchdol – Dejvice – Bohnice – Kobylisy – Zdiby. DSS3 počítá s podporou těchto projektů v rámci balíčku podpory infrastruktury MHD v elektrické trakci. Pro Prahu je to vhodnější projekt než dokončování městského okruhu, který má negativní vliv na indikci mnohem větší.                  Neakceptováno, Vysvětleno                  Vycházelo se z toho, že významná část trasy bude vedena v tunelech (vč. stavby 520).</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno                  Dojde ke zlepšení stavu, byť v metropolitní oblasti se 2 miliony obyvateli se výstavbou infrastruktury zcela zamezit kongescím nedá. Proto ale v multimodálním hodnocení byly železniční projekty zajišťující příměstské vztahy hodnoceny výše, než projekty dálniční. Obchvat Prahy nutný je a diskuse nad vedením trasy jsou vedeny již mnoho let, v DSS3 se vycházelo ze závěrů odborných analýz. Nicméně v DSS3 není předmětem zájmu konkrétní vedení trasy, což je věc projektové úrovně, ale skutečnost, že je nutné obchvat Prahy vybudovat. Z toho vyplývá bodové hodnocení, které není vztaheno k vedení trasy, ale k funkcím tahu.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno                  Pokud vznikne logistické centrum při některém z hlavních železničních tahů, je potřebné z něho zajistit obsluhu celého města, přičemž je potřebné, aby tento vnitřní okruh obsluhy město zatěžoval co nejméně, proto je třeba pro tuto funkci využít okruh.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno                  Pokud vznikne např. terminál u VRT v Jirnech, bude v systému PaR i pro dálkovou dopravu z celého regionu potřeba zajistit propojení. V tomto směru jsou funkce D0 důležité.</p>

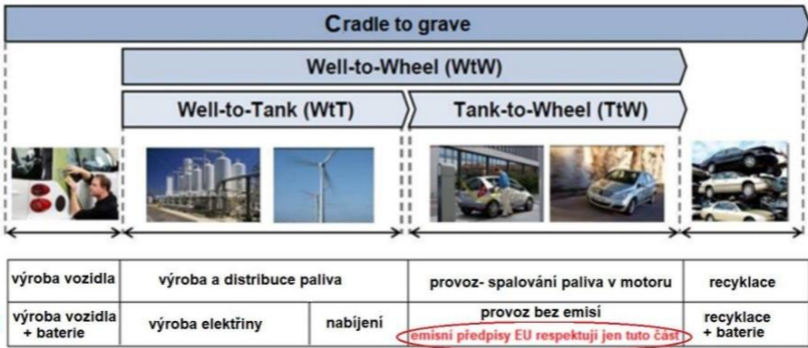
Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Klastr D0 obdržel 25 bodů. Jeho přínos pro multimodální dopravu je však ambivalentní. Úsek D0 511 s Hostivařskou spojkou sice navazuje na multimodální terminál v Uhříněvsi, avšak realizace velkokapacitní dálniční komunikace na území hl. města výrazně sníží konkurenceschopnost železniční dopravy a povede k přesunu části nákladních cest ze železnice na silnici. Požadujeme snížit hodnocení na 10 bodů. Kritérium: Multimodální osobní doprava</p> <p>Klastr D0 obdržel 15 bodů. Jeho přínos pro multimodální dopravu je však záporný. Podél dálnice D0 se sice nachází či plánuje pár terminálů pro osobní dopravu (Černý Most, Výhledy, Sever), avšak tyto terminály nebudou kapacitně stačit ani pro vozidla ze stávajících komunikací. Jejich P+R kapacita je velmi omezená. Naopak dostavba D0 výrazně sníží konkurenceschopnost osobní multimodální/udržitelné dopravy oproti automobilové a povede k přesunu části cestujících z VHD ba silnici. Požadujeme snížit hodnocení na 0 bodů. Soubor kritérií: Technologie</p> <p>Klastr D0 obdržel celkem 40 bodů (20+20) za digitální projekty v oblasti optimalizace kapacity a zvýšení bezpečnosti. Není jasné, o které konkrétní projekty se jedná. Navíc je zde markantní nepoměr v bodování za významný přínos (oproti částečnému přínosu) ve prospěch silničních staveb. Požadujeme snížit hodnocení na 20 bodů (10+10), neboť v těchto kritériích jsou silniční stavby nepřiměřeně (účelově?) nadhodnoceny. Soubor kritérií: Vyváženost rozvoje multimodálního klastru</p> <p>Klastr D0 obdržel 20 bodů. Jeho přínos pro zajištění funkčnosti multimodálního klastru a vyrovnání výrazného rozdílu v kvalitě mezi silniční a železniční infrastrukturou je velmi sporný. Výrazný kvalitativní rozdíl v infrastruktuře pro tangenciální vazby na území Prahy je ve prospěch silniční dopravy, nikoliv železniční. Veřejná hromadná a železniční doprava má především radiální charakter. Dostavbou D0 se rozdíl ještě zvýší a multimodální klastr bude více nevyvážený. Nové tangenciální silniční komunikace dávají mnohem větší smysl dál od Prahy, nikoliv na jejím území. Požadujeme snížit hodnocení na 0 bodů.</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Jedná se o dynamické řízení provozu proměnnými značkami, což umožňuje optimalizovat rychlost, omezovat předjíždění nákladní dopravy a mnoho dalších funkcí.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

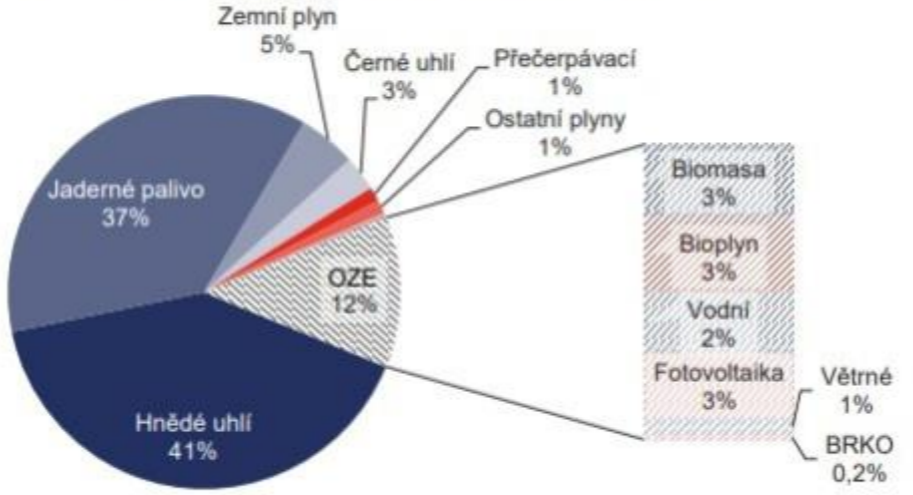
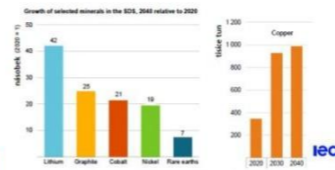
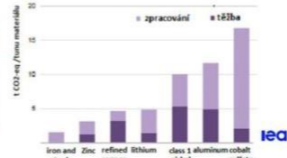
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání																																																																																
				<p>TABULKA v hodnocení D0</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Hodnocení klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520)</th> </tr> <tr> <th>Kritérium</th> <th>Hodnocení DSS</th> <th>Hodnocení odpovídající realitě</th> <th>Komentář</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hlavní síť TEN-T</td> <td>30</td> <td>0</td> <td>základní rozpor s cíli a prioritami TEN-T v oblasti udržitelnosti, ochrany životního prostředí, ekonomické životaschopnosti a funkčnosti městského uzlu</td> </tr> <tr> <td>Propojení metropolí – základní a doplňkové potřeby</td> <td>50</td> <td>15</td> <td>základní potřeby propojení s ostatními metropolemi již zajišťují radiální dálnice</td> </tr> <tr> <td>Základní potřeby (stav klastru)</td> <td>25</td> <td>25</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Emise skleníkových plynů</td> <td>5</td> <td>-5</td> <td>významný nárůst emisí CO2, silná dopravní indukce, přesun cest z VHD/železnice na silnici</td> </tr> <tr> <td>Emise znečišťujících látek v urbanizovaném území</td> <td>10</td> <td>-5</td> <td>celkové zhoršení ovzduší, mírné zlepšení na několika málo komunikacích znehodnoceno významným zhoršením v dotčených urbanizovaných lokalitách</td> </tr> <tr> <td>Energetická náročnost dopravy</td> <td>15</td> <td>-15</td> <td>energeticky extrémně náročná stavba (tunely) pro energeticky nejnáročnější druh dopravy, silná dopravní indukce, přesun cest z VHD/železnice na silnici</td> </tr> <tr> <td>Hlukové zátěže</td> <td>10</td> <td>0</td> <td>mírné zlepšení na několika málo komunikacích znehodnoceno významným zhoršením v důsledku umístění nového obrovského zdroje hluku</td> </tr> <tr> <td>Nehodovost</td> <td>10</td> <td>0</td> <td>celkový nárůst osobní a nákladní dopravy, nebezpečné mísení tranzitní (nákladní) a městské dopravy, nová kapacitní hrdla, rizikové tunelové úseky, porušování technických norem na bezpečnou vzdálenost MÚK, výrazně vyšší rychlost na dálnici</td> </tr> <tr> <td>Fragmentace krajiny</td> <td>-5</td> <td>-5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Zábor území</td> <td>0</td> <td>-5</td> <td>desítky kilometrů dálničních úseků s mnoha MÚK a další související stavby (přeložky, přiveděče)</td> </tr> <tr> <td>Průměrná rychlost dosažení center vzdáleností pro vztahy mezi metropolemi a aglomerací k metropolím</td> <td>10</td> <td>10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Odstranění omezujících míst</td> <td>20</td> <td>0</td> <td>v důsledku dopravní indukce a přesunu velké (v současnosti celkem rovnoměrně rozložené) zátěže do několika lokalit vzniknou nová úzká hrdla</td> </tr> <tr> <td>Multimodální nákladní doprava</td> <td>25</td> <td>10</td> <td>snížení konkurenceschopnosti nákladní železniční/multimodální dopravy oproti silniční, přesun části nákladu ze železnice na silnici</td> </tr> <tr> <td>Multimodální osobní doprava</td> <td>15</td> <td>0</td> <td>snížení konkurenceschopnosti železniční/VHD/multimodální dopravy oproti automobilové, přesun části cest ze železnice/VHD na silnici; naprosto nedostatečná kapacita P+R na terminálech nejen pro novou dopravu z D0</td> </tr> <tr> <td>Optimalizace kapacity</td> <td>20</td> <td>10</td> <td>nejasnosti ohledně konkrétních digitálních projektů, nepřiměřené nadhodnocení silničních staveb (významný přínos x částečný přínos)</td> </tr> <tr> <td>Zvýšení bezpečnosti</td> <td>20</td> <td>10</td> <td>nejasnosti ohledně konkrétních digitálních projektů, nepřiměřené nadhodnocení silničních staveb (významný přínos x částečný přínos)</td> </tr> <tr> <td>Klaster žel. nebo sil. infrastruktury svou realizací zajišťují funkčnost multimod. klastru</td> <td>20</td> <td>0</td> <td>prohloubení nevyváženosti multimodálního klastru ve prospěch silniční dopravy (zejména v tangenciálních relacích)</td> </tr> <tr> <td><b>Celkem</b></td> <td><b>285</b></td> <td><b>45</b></td> <td><b>Požadujeme snížit bodové hodnocení klastru D0 na úroveň odpovídající realitě.</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí                  Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s. (dále „Platforma“) souhlasí se závěry vyhodnocení, že „předložená Dopravní sektorové strategie 3. fáze pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050 bude mít významně negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví“ a souhlasí s vydáním nesouhlasného stanoviska Ministerstvo životního prostředí k návrhu koncepce. Nicméně Platforma má zásadní výhrady k některým dílčím vyhodnocením koncepce a ke konkrétním projektům.                  2.1. Vztah strategie ke strategickým dokumentům na mezinárodní úrovni                  Agenda pro udržitelný rozvoj 2030 OSN (2030)                  Cíl: 9. Vybudovat odolnou infrastrukturu, podporovat inkluzivní a udržitelnou industrializaci a inovace                  Cíl 11: Vytvořit inkluzivní, bezpečná, odolná a udržitelná města a obce</p>	Hodnocení klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520)				Kritérium	Hodnocení DSS	Hodnocení odpovídající realitě	Komentář	Hlavní síť TEN-T	30	0	základní rozpor s cíli a prioritami TEN-T v oblasti udržitelnosti, ochrany životního prostředí, ekonomické životaschopnosti a funkčnosti městského uzlu	Propojení metropolí – základní a doplňkové potřeby	50	15	základní potřeby propojení s ostatními metropolemi již zajišťují radiální dálnice	Základní potřeby (stav klastru)	25	25		Emise skleníkových plynů	5	-5	významný nárůst emisí CO2, silná dopravní indukce, přesun cest z VHD/železnice na silnici	Emise znečišťujících látek v urbanizovaném území	10	-5	celkové zhoršení ovzduší, mírné zlepšení na několika málo komunikacích znehodnoceno významným zhoršením v dotčených urbanizovaných lokalitách	Energetická náročnost dopravy	15	-15	energeticky extrémně náročná stavba (tunely) pro energeticky nejnáročnější druh dopravy, silná dopravní indukce, přesun cest z VHD/železnice na silnici	Hlukové zátěže	10	0	mírné zlepšení na několika málo komunikacích znehodnoceno významným zhoršením v důsledku umístění nového obrovského zdroje hluku	Nehodovost	10	0	celkový nárůst osobní a nákladní dopravy, nebezpečné mísení tranzitní (nákladní) a městské dopravy, nová kapacitní hrdla, rizikové tunelové úseky, porušování technických norem na bezpečnou vzdálenost MÚK, výrazně vyšší rychlost na dálnici	Fragmentace krajiny	-5	-5		Zábor území	0	-5	desítky kilometrů dálničních úseků s mnoha MÚK a další související stavby (přeložky, přiveděče)	Průměrná rychlost dosažení center vzdáleností pro vztahy mezi metropolemi a aglomerací k metropolím	10	10		Odstranění omezujících míst	20	0	v důsledku dopravní indukce a přesunu velké (v současnosti celkem rovnoměrně rozložené) zátěže do několika lokalit vzniknou nová úzká hrdla	Multimodální nákladní doprava	25	10	snížení konkurenceschopnosti nákladní železniční/multimodální dopravy oproti silniční, přesun části nákladu ze železnice na silnici	Multimodální osobní doprava	15	0	snížení konkurenceschopnosti železniční/VHD/multimodální dopravy oproti automobilové, přesun části cest ze železnice/VHD na silnici; naprosto nedostatečná kapacita P+R na terminálech nejen pro novou dopravu z D0	Optimalizace kapacity	20	10	nejasnosti ohledně konkrétních digitálních projektů, nepřiměřené nadhodnocení silničních staveb (významný přínos x částečný přínos)	Zvýšení bezpečnosti	20	10	nejasnosti ohledně konkrétních digitálních projektů, nepřiměřené nadhodnocení silničních staveb (významný přínos x částečný přínos)	Klaster žel. nebo sil. infrastruktury svou realizací zajišťují funkčnost multimod. klastru	20	0	prohloubení nevyváženosti multimodálního klastru ve prospěch silniční dopravy (zejména v tangenciálních relacích)	<b>Celkem</b>	<b>285</b>	<b>45</b>	<b>Požadujeme snížit bodové hodnocení klastru D0 na úroveň odpovídající realitě.</b>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno                      Vztah k uvedeným strategickým dokumentům je komentován v kapitole 5 vyhodnocení SEA, kde je popsán i přístup k tomuto hodnocení, které odpovídá podrobnosti návrhu koncepce. Uvedená tvrzení jsou nepodložena žádnými fakty nebo konkrétními příklady a proto nelze relevantně reagovat.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno                      Hodnocení projektů je provedeno na základě metody, která je popsána v kapitole 6.7 vyhodnocení SEA.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno                      Vlivy na půdu jsou hodnoceny dle uvedené stupnice hodnocení v kapitole č.6 vyhodnocení. Vzhledem k tomu, že v rámci návrhu koncepce nebyly kvantifikovány nároky na zábor půdy je u většiny projektů, kde se předpokládá zábor vliv hodnocen jako potenciálně mírně negativní a to s ohledem, že není známa požadovaná plocha záboru, třída ochrany ZPF, plocha záboru PUPFL.</p>
Hodnocení klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520)																																																																																					
Kritérium	Hodnocení DSS	Hodnocení odpovídající realitě	Komentář																																																																																		
Hlavní síť TEN-T	30	0	základní rozpor s cíli a prioritami TEN-T v oblasti udržitelnosti, ochrany životního prostředí, ekonomické životaschopnosti a funkčnosti městského uzlu																																																																																		
Propojení metropolí – základní a doplňkové potřeby	50	15	základní potřeby propojení s ostatními metropolemi již zajišťují radiální dálnice																																																																																		
Základní potřeby (stav klastru)	25	25																																																																																			
Emise skleníkových plynů	5	-5	významný nárůst emisí CO2, silná dopravní indukce, přesun cest z VHD/železnice na silnici																																																																																		
Emise znečišťujících látek v urbanizovaném území	10	-5	celkové zhoršení ovzduší, mírné zlepšení na několika málo komunikacích znehodnoceno významným zhoršením v dotčených urbanizovaných lokalitách																																																																																		
Energetická náročnost dopravy	15	-15	energeticky extrémně náročná stavba (tunely) pro energeticky nejnáročnější druh dopravy, silná dopravní indukce, přesun cest z VHD/železnice na silnici																																																																																		
Hlukové zátěže	10	0	mírné zlepšení na několika málo komunikacích znehodnoceno významným zhoršením v důsledku umístění nového obrovského zdroje hluku																																																																																		
Nehodovost	10	0	celkový nárůst osobní a nákladní dopravy, nebezpečné mísení tranzitní (nákladní) a městské dopravy, nová kapacitní hrdla, rizikové tunelové úseky, porušování technických norem na bezpečnou vzdálenost MÚK, výrazně vyšší rychlost na dálnici																																																																																		
Fragmentace krajiny	-5	-5																																																																																			
Zábor území	0	-5	desítky kilometrů dálničních úseků s mnoha MÚK a další související stavby (přeložky, přiveděče)																																																																																		
Průměrná rychlost dosažení center vzdáleností pro vztahy mezi metropolemi a aglomerací k metropolím	10	10																																																																																			
Odstranění omezujících míst	20	0	v důsledku dopravní indukce a přesunu velké (v současnosti celkem rovnoměrně rozložené) zátěže do několika lokalit vzniknou nová úzká hrdla																																																																																		
Multimodální nákladní doprava	25	10	snížení konkurenceschopnosti nákladní železniční/multimodální dopravy oproti silniční, přesun části nákladu ze železnice na silnici																																																																																		
Multimodální osobní doprava	15	0	snížení konkurenceschopnosti železniční/VHD/multimodální dopravy oproti automobilové, přesun části cest ze železnice/VHD na silnici; naprosto nedostatečná kapacita P+R na terminálech nejen pro novou dopravu z D0																																																																																		
Optimalizace kapacity	20	10	nejasnosti ohledně konkrétních digitálních projektů, nepřiměřené nadhodnocení silničních staveb (významný přínos x částečný přínos)																																																																																		
Zvýšení bezpečnosti	20	10	nejasnosti ohledně konkrétních digitálních projektů, nepřiměřené nadhodnocení silničních staveb (významný přínos x částečný přínos)																																																																																		
Klaster žel. nebo sil. infrastruktury svou realizací zajišťují funkčnost multimod. klastru	20	0	prohloubení nevyváženosti multimodálního klastru ve prospěch silniční dopravy (zejména v tangenciálních relacích)																																																																																		
<b>Celkem</b>	<b>285</b>	<b>45</b>	<b>Požadujeme snížit bodové hodnocení klastru D0 na úroveň odpovídající realitě.</b>																																																																																		

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Obecně lze říci, že cíle Agendy 2030 jsou zohledněny v DSS, nicméně některé konkrétní klastry (projekty) tyto cíle nenaplní.</p> <p>Zelená dohoda pro Evropu (EU Green Deal), 2019 a Fit for 55, 2021 DSS přispívá částečně k naplňování cílů Zelené dohody a Fit for 55, avšak některé konkrétní projekty jsou v přímém rozporu s cíli snižování emisí skleníkových plynů.</p> <p>Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha). EU, 03/2011 DSS přispívá částečně k naplňování cílů Bílé knihy, avšak některé konkrétní projekty jsou v přímém rozporu s cíli účinnějšího využívání zdrojů a snižování negativního dopadu na životní prostředí.</p> <p>2.2. Vztah strategie ke strategickým dokumentům na národní úrovni Dopravní politika ČR 2021–2027 s výhledem do roku 2050 DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Dopravní politiky jen částečně. Řada dálničních staveb je v rozporu s požadavky dopravního systému. Potřeby mobility lze uspokojit jiným udržitelnějším způsobem.</p> <p>„Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím... Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy.“</p> <p>Strategický rámec Česká republika 2030 DSS 3. fáze je sice obecně v souladu s hospodářským modelem a cílem ekonomické aktivity podporuje stabilní a funkční infrastrukturu, avšak některé konkrétní projekty jsou v rozporu s jinými cíli Strategického rámce:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☒ Hospodaření se zdroji: Přírodní zdroje jsou využívány co nejefektivněji a nejšetrněji tak, aby se minimalizovaly externí náklady, které jejich spotřeba působí.</li> <li>☒ Odolné ekosystémy: krajina a ekosystémové služby, biologická rozmanitost, voda v krajině, péče o půdu.</li> <li>☒ Obce a regiony: omezování suburbanizace, snižování regionálních nerovností, adaptace na změnu klimatu (utlumování IAD).</li> </ul> <p>Politika územního rozvoje České republiky, Aktualizace č. 6 DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Politiky územního rozvoje ČR jen částečně, některé projekty jsou v rozporu s cíli a zásadami PÚR, např. dálnice D0 v prosazované trase skrz Prahu, viz Příloha 7 – Rozpor s Politikou územního rozvoje (PÚR) Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050 Předkládaná koncepce je v souladu s cíli SPŽP ČR pouze částečně. Ztotožňujeme se s následujícím komentářem:</p> <p>„V některých ohledech mohou mít přesto konkrétní záměry realizace dopravní infrastruktury, jež jsou součástí DSS 3. fáze lokálně negativní vliv, především z hlediska ochrany půdy, snižování retenční schopnosti území, ovlivnění přírody a krajiny. Další potenciálně negativní vlivy souvisí s potenciálním narušením biotopů zvláště chráněných druhů.“</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno V rámci koncepce nebyly předloženy varianty jednotlivých projektů a proto nebyly ani vyhodnoceny.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno: Elektromobilita je řešena na úrovni dopravní politiky a na úrovni akčního národního plánu čisté mobility s tím, že se silniční elektromobilita nepřeceňuje. Proto dopravní politika před zaváděním silniční elektromobility řeší snižování potřeby po mobilitě, a vytváří podmínky pro multimodalitu. Kromě toho není pravda, že evropské předpisy řeší pouze provozní fázi.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání										
				<p>Nicméně zdůrazňujeme, že řada záměrů je rovněž v rozporu s cíli snižování hlukové zátěže asvětelného znečištění, zlepšování kvality ovzduší, snižování emisí CO<sub>2</sub> a zajištění ekologické stability krajiny.</p> <p>Politika ochrany klimatu v ČR</p> <p>DSS 3. fáze je v souladu s Politikou ochrany klimatu v ČR pouze částečně (projekty železniční dopravy). Naopak je zapotřebí revidovat silniční a dálniční projekty. S výjimkou modernizace stávajících silnic lze konstatovat, že silniční novostavby povedou k nárůstu emisí skleníkových plynů.</p> <p>Zároveň upozorňujeme na přeceňování pozitivního vlivu elektromobility (tzv. intramodálních úspor) u individuální automobilové dopravy. Často totiž nejsou zohledněny emise CO<sub>2</sub> v rámci celoživotního cyklu vozidla, který zahrnuje také výrobu vozidla a baterie, výrobu elektřiny a nabíjení, recyklaci vozidla a baterie. Viz obrázek níže „Emise za životní cyklus vozidla“ z prezentace Ing. Josefa Morkuse z Centra vozidel udržitelné mobility, FS ČVUT.</p> <p style="text-align: center;"><b>Emise za životní cyklus vozidla</b></p>  <p>The diagram illustrates the lifecycle of a vehicle from 'Cradle to Grave'. It is divided into 'Well-to-Wheel (WTW)' and 'Well-to-Tank (WtT) / Tank-to-Wheel (TtW)'. The WTW stage includes production, distribution, and use of the vehicle. The WtT/TtW stage includes production and use of fuel. The diagram also includes a table comparing emissions for conventional cars and electric vehicles.</p> <table border="1" data-bbox="744 1100 1620 1180"> <tr> <td><b>automobil</b></td> <td>výroba vozidla</td> <td>výroba a distribuce paliva</td> <td>provoz- spalování paliva v motoru</td> <td>recyklace</td> </tr> <tr> <td><b>elektromobil</b></td> <td>výroba vozidla + baterie</td> <td>výroba elektřiny</td> <td>nabíjení provoz bez emisí <i>emisní předpisy EU respektují jen tuto část</i></td> <td>recyklace + baterie</td> </tr> </table> <p>Vzhledem k tomu, že elektřina v ČR je vyráběna převážně z uhlí (cca 44 % v roce 2022), nelze provoz elektromobilů dobíjených z české přenosové soustavy, považovat za bezemisní.</p>	<b>automobil</b>	výroba vozidla	výroba a distribuce paliva	provoz- spalování paliva v motoru	recyklace	<b>elektromobil</b>	výroba vozidla + baterie	výroba elektřiny	nabíjení provoz bez emisí <i>emisní předpisy EU respektují jen tuto část</i>	recyklace + baterie	
<b>automobil</b>	výroba vozidla	výroba a distribuce paliva	provoz- spalování paliva v motoru	recyklace											
<b>elektromobil</b>	výroba vozidla + baterie	výroba elektřiny	nabíjení provoz bez emisí <i>emisní předpisy EU respektují jen tuto část</i>	recyklace + baterie											

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p><b>Podíl paliv a technologií na výrobě elektřiny brutto – 2022</b></p>  <p>Zdroj: Energetický regulační úřad <a href="https://eru.gov.cz/rocnizprava-o-provozu-elektrizacni-soustavy-cr-pro-rok-2022">https://eru.gov.cz/rocnizprava-o-provozu-elektrizacni-soustavy-cr-pro-rok-2022</a></p> <p>Brzdou pro další rozvoj elektromobility budou obrovské materiálové nároky a také hrozba přetížení elektrické sítě při současném dobíjení velkého množství vozidel.</p> <p><b>Materiálová náročnost</b> Pro scénář udržitelného rozvoje do roku 2040.</p> <p>Podle analýzy IEA uvedené ve zprávě <i>The Role of Critical Minerals in Clean Energy Transitions</i> do roku 2040 násobně vzroste potřeba materiálů, a to nejen lithia, grafitu, kobaltu ap. ale i materiálů běžně používaných jako je např. měď.</p> <p>Tytéž materiály jsou potřeba nejen pro elektromobily (baterie), ale i pro solární, větrné i další elektrárny a rovněž pro vojenské účely.</p> <p><b>Nedostatek materiálu může být limitem rozvoje elektromobility!</b> Například otevření nového dolu na měď trvá 15 - 20 let</p>  <p><b>S růstem spotřeby materiálů porostou i emise z jejich těžby a zpracování</b></p>  <p>Zdroj: Ing. Josef Morkus, CSc., Centrum vozidel udržitelné mobility FS ČVUT</p> <p>Odborníci doporučují využívání elektromobilů menších rozměrů s malou baterií ve městech, kde jsou krátké dojezdové vzdálenosti (do 100 km denně) a také pomalejší dobíjení (s nižší spotřebou a nižšími nároky na síť). Elektromobily však nelze považovat za univerzální řešení ke snížení emisí CO<sub>2</sub> z dopravy.</p> <p>Programy zlepšování kvality ovzduší</p> <p>DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Programů zlepšování kvality ovzduší (PZKO) pouze částečně. Řada konkrétních záměrů, zejména dálničních staveb v městských aglomeracích jsou v rozporu s cíli PZKO. Ve většině krajských PZKO jsou stanovena</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Hodnocení projektů je provedeno na základě metody, která je popsána v kapitole 6.7 vyhodnocení SEA.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Ve vyhodnocení je uvedeno následující.</p> <p>Realizace většiny projektů DSS 3. fáze je spojena se záborem ZPF a PUPFL, nicméně příspěvek koncepce v tomto směru lze považovat za velmi malý a je zřejmé, že i v případě jejího neprovedení lze očekávat pokračování současných trendů ve využití území, kde negativním trendem je právě úbytek zemědělské a lesní půdy na úkor zastavěných a ostatních ploch. Lze předpokládat, že uvedený trend bude pokračovat i přes deklarované snahy posílit ochranu zemědělské půdy, i když díky větší pozornosti věnované této tématice v rámci plánovacích a povolovacích procesů patrně pomalejším tempem než doposud.</p> <p>Vzhledem k navrženým minimalizačním opatřením a k očekávaným celkovým přínosům koncepce je toto akceptovatelné</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>podpůrná opatření ke snížení emisí z dopravy (např. Plány udržitelné mobility, rozvoj bezemisní dopravy, parkovací politika, nízkoemisní zóny apod.). Pouze u Prahy a Brna jsou nesmyslně uvedena jako hlavní opatření dostavba silničních okruhů a navazujících komunikací. Přitom je vědecky a empi-ricky dokázáno, že právě realizace dálničních staveb na území měst vede k dalšímu nárůstu IAD a ke zhoršení ovzduší. Nesouhlasné vyjádření k PZKO aglomerace Praha bylo zasláno na MŽP 31. 08. 2020 a obsahuje odborné argumenty proti dostavbě DO jako naprosto nevhodnému opatření ke zlepšování kvality ovzduší.</p> <p><a href="https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2020/09/N%C3%A1mitky-ke-koncepci-PZKO-Praha_Platforma_310820.pdf">https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2020/09/N%C3%A1mitky-ke-koncepci-PZKO-Praha_Platforma_310820.pdf</a></p> <p>Shrnutí vyhodnocení souladu DSS 3. fáze s cíli ochrany životního prostředí Nesouhlasíme se závěrem, že „z výše uvedeného vyhodnocení vyplývá soulad DSS 3. fáze s cíli v oblasti ochrany životního prostředí stanovenými v relevantních koncepčních dokumentech na mezinárodní i národní úrovni. Pozitivní je zejména zohlednění řady cílů v oblasti ochrany klimatu a adaptace na klimatickou změnu.“ Soulad s cíli v oblasti ochrany životního prostředí se týká pouze části projektů (zejména železnic, případně modernizace některých stávajících silnic). Naopak řada dálničních novostaveb je v rozporu s uvedenými cíli relevantních koncepčních dokumentů, např. dokončení dálnice DO, viz Příloha 8 – Rozpor s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů</p> <p>2.3. Souhrnný komentář k vyhodnocení vlivů na životní prostředí</p> <p>Téměř všechny projekty v rámci jednoho druhu dopravy jsou hodnoceny stejně ve vybraných kritériích v oblasti vlivu na životní prostředí (např. klima, půdní fond, příroda a krajina, odpady atd.) bez ohledu na to, zda se jedná o modernizaci stávajícího úseku či novostavbu a bez ohledu na rozsah a charakter záměru (silnice I. třídy versus nová dálnice).</p> <p>Níže uvádíme konkrétní příklady novostaveb rozsáhlých dálničních úseků versus zkapacitnění či novostavby kratších úseků silnic I. třídy</p> <p>☒ DO (str. 657, 658)</p> <p>☒ D3 Praha – Jílové – Nová Hospoda (od str. 663)</p> <p>☒ D52 Pohořelice – státní hranice (str. 690)</p> <p>☒ I/3 Olbramovice, přeložka (str. 696)</p> <p>☒ I/9 Nový Bor – Svor, zkapacitnění (str. 698)</p> <p>☒ I/14 Rychnov nad Kněžnou, obchvat (str. 709)</p> <p>Všechny uvedené projekty jsou hodnoceny –1 (mírně negativní) u kritérií klima, půdní fond, příroda a krajina a 0 u odpadů. Přitom uvedené dálniční novostavby budou mít bezpochyby výrazně horší dopady na složky životního prostředí. DO a D3 navíc zahrnují několik kilometrů tunelů, což povede k produkci velkého množství výkopové zeminy. Při srovnání silničních a železničních projektů považujeme za nesprávné stejné bodové hodnocení (–1) u dálničních novostaveb a optimalizací či elektrizací tratí u kritéria půdní fond. Zábory ZPF a PUPFL jsou u železniční dopravy výrazně nižší než u silniční. Navíc pokud se jedná o modernizaci stávající trati je rozdíl v záboru ještě výraznější ve srovnání s dálničními novostavbami. Dokonce u železničních novostaveb (včetně VRT) je zábor výrazně nižší oproti srovnatelně rozsáhlým dálničním úsekům. Požadujeme upravit hodnocení u uvedených složek životního prostředí pro velké dálniční stavby na –2 (významný negativní vliv).</p> <p>2.4. Výběr zkoumaných variant</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>V rámci koncepce nebyly předloženy varianty jednotlivých projektů a proto nebyly ani vyhodnoceny.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Ve vyhodnocení je uvedeno následující:</p> <p>Realizace většiny projektů DSS 3. fáze je spojena se zábořem ZPF a PUPFL, nicméně příspěvek koncepce v tomto směru lze považovat za velmi malý a je zřejmé, že i v případě jejího neprovedení lze očekávat pokračování současných trendů ve využití území, kde negativním trendem je právě úbytek zemědělské a lesní půdy na úkor zastavěných a ostatních ploch. Lze předpokládat, že uvedený trend bude pokračovat i přes deklarované snahy posílit ochranu zemědělské půdy, i když díky větší pozornosti věnované této tématice v rámci plánovacích a povolovacích procesů patrně pomalejším tempem než doposud.</p> <p>Vzhledem k navrženým minimalizačním opatřením a k očekávaným celkovým přínosům koncepce je toto akceptovatelné</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Ve vyhodnocení je uvedeno následující:</p> <p>Co se týče faktorů ovlivňujících stav přírody a krajiny mimo rámec DSS 3. fáze, do budoucna lze očekávat další rozšiřování zástavby ve volné krajině, s čímž souvisí prohlubování stávajících problémů, zejména zhoršování průchodnosti krajiny pro živočichy, degradace, fragmentace a ubývání přírodních biotopů a nízká ekologická stabilita krajiny. Naopak pozitivním trendem je realizace projektů zaměřených na druhovou ochranu, vytváření a obnovu krajinných prvků, obnovu vodního režimu, péči o přírodní biotopy nebo zelenou infrastrukturu v krajině.</p> <p>Vzhledem k navrženým minimalizačním opatřením a k očekávaným celkovým přínosům koncepce je toto akceptovatelné.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Ve vyhodnocení je uvedeno následující:</p> <p>Lze očekávat, že i v případě nerealizace DSS 3. fáze nedojde k žádné významné změně v produkci či nakládání s odpady.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Celá připomínka se týká jednotlivých bodových hodnocení, které požaduje rozlišným způsobem pozměnit. Zde je nutno konstatovat, že použitá metoda je semi-kvantitativní v tom smyslu, že sice používá kvantitativní stupnici, ale sama o sobě je kvalitativní a vychází tedy z názoru zpracovatele na povahu jednotlivých vlivů. Připomínkované položky by sice bylo možné individuálně rozporovat, ale nepovažujeme to za účelné. Konstatujeme, že trváme na použitém hodnocení jako celku, které považujeme za založené na objektivních podkladech a vnitřně konzistentní. Naopak požadované úpravy jsou zjevně tendenční (připomínkovatel nadhodnocuje negativní a podhodnocuje pozitivní vlivy dálničních staveb), účelové, často zjevně věcně nesprávné.</p>



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Velkým nedostatkem koncepce je invariantnost, neboť části koncepce (konkrétní projekty) budou mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Chybí variantní řešení, které by spočívalo ve vypuštění problematických projektů a návrhu udržitelných a efektivních alternativ.</p> <p>Porovnání návrhu koncepce s nulovou variantou (str. 166 a 167) je velmi tendenční a v některých případech chybné.</p> <p>Hodnocení: Půdní fond</p> <p>Nelze souhlasit se shodným hodnocením realizace koncepce a nulové varianty (+/-). Realizace většiny projektů DSS 3. fáze je spojena se zábořem ZPF a PUPFL a mnoho záměrů, zejména dálniční novostavby, může vyvolat další záboř zemědělské a lesní půdy v důsledku výstavby skladových a komerčních areálů či rezidenčních satelitů, což je v posledních 20 letech běžná praxe (viz nové sklady a satelity podél dálnic u Prahy). Požadujeme upravit hodnocení realizace koncepce na (-) a nulovou variantu na (+).</p> <p>Hodnocení: Příroda a krajina</p> <p>Nelze souhlasit se shodným hodnocením realizace koncepce a nulové varianty (+/-). Realizace většiny projektů DSS 3. fáze je spojena se zásahem do přírody a krajiny, některé záměry budou mít dokonce významný negativní vliv na biodiverzitu, zvláště chráněná území, VKP, ÚSES. Tvzení, že bez realizace koncepce lze očekávat do budoucna další rozšiřování zástavby je zavádějící. Naopak právě výstavba dopravní infrastruktury vyvolá další výstavbu v okolí nově realizovaných záměrů. Z ekologického a socioekonomického hlediska mají nejhorší dopady dálniční novostavby, protože představují největší zásah do přírody a krajiny a vyvolávají novou výstavbu (zejména sklady a rezidenční satelity), jejíž náklady pro společnost jsou výrazně vyšší než přínosy.</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení realizace koncepce na (-) a nulovou variantu na (+).</p> <p>Hodnocení: Odpady</p> <p>Nelze souhlasit se shodným hodnocením realizace koncepce a nulové varianty (0/0). Realizace mnoha projektů DSS 3. Fáze je spojena s produkcí odpadů. Nejedná se jen o výkopovou zeminu, ale i o stavební odpad a následný provoz a údržbu. Každopádně realizace koncepce povede k výrazně větší produkci odpadů než nulová varianta.</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení realizace koncepce na (-).</p> <p>Hodnocení: Vlivy na veřejné zdraví</p> <p>Nelze souhlasit s hodnocením realizace koncepce (+) a s naprosto scestným hodnocením dálničních a silničních novostaveb. Citujeme (doslovně):</p> <p>„Realizace DSS 3. fáze představuje potenciálně pozitivní vlivy na úrovni mírných až významných vlivů mají na hlukovou zátěž, kvalitu ovzduší, dopravní nehodovost a socioekonomické faktory záměry týkající se významných novostaveb dálnic, městských okruhů a silnic.“</p> <p>Pozitivní vlivy lze očekávat u železničních projektů a modernizací stávajících silničních úseků, nikoliv však u novostaveb dálnic a městských okruhů, kde ve většině případů převáží negatívni vlivy na veřejné zdraví.</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení realizace koncepce na (+/-).</p> <p>2.5. Postup vyhodnocení vlivů návrhové části DSS na veřejné zdraví</p> <p>Zásadně nesouhlasíme s následujícím postupem hodnocení:</p> <p>+2 potenciální významný pozitivní vliv</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Realizace projektu významně pozitivně ovlivní příslušné determinanty vlivů na zdraví. Hodnocení bylo uplatněno u jednotlivých determinant v následujících případech: u projektů silniční dopravy pro determinanty Kvalita ovzduší, Hluková zátěž a Dopravní nehody v případech nejvýznamnějších staveb s potenciálem převedení značných objemů dopravy mimo soustřeďenou zástavbu velkých sídel (nebo většího počtu menších sídel), pro Socioekonomické faktory pak kromě uvedených případů též u projektů významně zlepšující dopravní obslužnost velkých měst, pro železniční dopravu pak pouze pro determinantu Socioekonomické faktory v případě projektů rychlých spojení.</p> <p>Naopak velké silniční novostavby, zejména na území městských aglomerací a v blízkosti sídel budou mít převážně negativní vliv na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž. Čím větší aglomerace, tím nižší podíl tranzitní dopravy a tím menší potenciál převedení dopravy mimo osídlené lokality (např. v Praze dle TSK činí podíl tranzitní dopravy cca 5 %). Mírný pokles dopravy a tedy i hlukové zátěže podél stávajících komunikací může být znehodnocen vyšší rychlostí a následně opětovným nárůstem IAD v důsledku dopravní indukce. Dálniční novostavba bude navíc představovat obrovský zdroj hluku, který zasáhne mnohem větší oblast než hluk ze stávajících komunikací v městských sídlech. Zlepšení kvality ovzduší podél stávajících komunikací je rovněž zanedbatelné ve srovnání zhoršením ovzduší v lokalitách dotčených dálniční novostavbou, která v důsledku dopravní indukce bude převádět významný objem dopravy s vyšším podílem nákladní dopravy a zároveň kvůli vyšší návrhové rychlosti (100-130 km/h) bude generovat výrazně větší hlukovou a emisní zátěž.</p> <p>U nových dálničních staveb požadujeme upravit vliv na hlukovou zátěž a kvalitu ovzduší na „-1“ až „-2“. Pokud dojde k prokazatelnému zlepšení podél stávajících komunikací, tak lze upravit na „+1 N, -1 až -2 P“.</p> <p>Dopravní nehody: V železniční dopravě je nehodovost výrazně nižší než v silniční dopravě. Přínos železničních projektů lze tedy označit za významný. Modernizace stávajících silnic (zejména odstranění rizikových míst na infrastruktuře) lze rovněž hodnotit pozitivně z hlediska vlivu na nehodovost. U nových silnic a dálnic jsou dopady ambivalentní. Na jednu stranu převedení části dopravy ze stávajících nevyhovujících silnic na nové komunikace může přispět ke snížení nehodovosti, na druhou stranu, zejména v případě dálnic, vyšší rychlost a vyšší intenzity dopravy mohou tato pozitiva částečně či úplně znehodnotit. Za nejproblematictější je zapotřebí označit nové dálniční úseky v městských aglomeracích, kde dochází k nebezpečnému mísení městské osobní a dálkové nákladní dopravy a kde je výrazně vyšší hustota MÚK a zahrnují tunelové úseky. Tyto „městské“ dálnice navíc indukují velké množství IAD a způsobují přesun části cest ze železnice a MHD na silnici.</p> <p>U nových dálničních staveb požadujeme upravit vliv na nehodovost na „0“ až „-1“.</p> <p>Socioekonomické faktory: U nových dálnic a silnic se sice zlepší obslužnost automobilovou dopravou, avšak celospolečenský dopad není jednoznačný. V oblastech (zejména v odlehlých regionech), kde je špatná dopravní dostupnost, nízká životní úroveň a vysoká nezaměstnanost, může mít nová silniční/dálniční stavba pozitivní vliv. V městských aglomeracích, které mají hustou síť silnic a dálnic, vysokou životní úroveň a nízkou nezaměstnanost, socioekonomické náklady pro společnost budou výrazně vyšší než přínosy. Dálnice omezují městotvorné funkce (bydlení, vzdělávání, zdravotní a sociální služby, rekreace apod.) a podporují nežádoucí výstavbu závislou na autech, zejména skladové a komerční areály s nízkou přidanou</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>hodnotou. Nedaleko dálnic pak vznikají rezidenční satelity (velmi nákladné na provoz a údržbu z veřejných rozpočtů), jejichž obyvatelé denně dojíždí autem do metropole. U nových dálničních staveb v městských aglomeracích požadujeme upravit vliv na socioekonomické faktory na „-1“ až „-2“.</p> <p>2.6. Vyhodnocení návrhové části DSS na veřejné zdraví na úrovni projektových a multimodálních klastrů a projektových balíčků V důsledku nesprávného postupu hodnocení vlivů na veřejné zdraví je chybně vyhodnoceno několik klastrů zahrnujících dálniční stavby, např.: Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520), D52 Mikulov st. hr. – Brno, D3 Praha – Tábor – České Budějovice atd. Požadujeme upravit hodnocení u těchto klastrů dle našich připomínek v předchozí kapitole.</p> <p>2.7. Hodnocení projektů DSS na veřejné zdraví a jeho determinant – silniční doprava Zásadně nesouhlasíme s následujícím tvrzením: „Potenciálně pozitivní vlivy na úrovni mírných (+1) až významných (+2) vlivů mají na hlukovou zátěž, kvalitu ovzduší, dopravní nehodovost a socioekonomické faktory záměry týkající se významných novostaveb dálnic, městských okruhů a silnic. Tyto projekty mají předpoklady pro odvedení dopravní zátěže a tím pádem zlepšení kvality ovzduší a dopravní bezpečnosti, a také snížení hlukové zátěže v obydlených oblastech. V případě že se tyto záměry přibližují k obytné zástavbě, může v těchto oblastech docházet ke zhoršení kvality ovzduší a nárůstu hlučnosti, a to na úrovni velmi mírně negativních (0/-1) až mírně negativních (-1) vlivů. Přesto u většiny novostaveb dálnic, rychlostních silnic a městských obchvatů výrazně převažují přínosy záměru nad negativními dopady.“ Naopak velké silniční novostavby, zejména na území městských aglomerací a v blízkosti sídel budou mít převážně negativní vliv na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž. Čím větší aglomerace, tím nižší podíl tranzitní dopravy a tím menší potenciál převedení dopravy mimo osídlené lokality (např. v Praze dle TSK činí podíl tranzitní dopravy cca 5%). Mírný pokles dopravy a tedy i hlukové zátěže podél stávajících komunikací může být znehodnocen vyšší rychlostí a následně opětovným nárůstem IAD v důsledku dopravní indukce. Dálniční novostavba bude navíc představovat obrovský zdroj hluku, který zasáhne mnohem větší oblast než hluk ze stávajících komunikací v městských sídlech. Zlepšení kvality ovzduší podél stávajících komunikací je rovněž zanedbatelné ve srovnání zhoršením ovzduší v lokalitách dotčených dálniční novostavbou, která v důsledku dopravní indukce bude převádět významný objem dopravy s vyšším podílem nákladní dopravy a zároveň kvůli vyšší návrhové rychlosti (100-130 km/h) bude generovat výrazně větší hlukovou a emisní zátěž. Nárůst atraktivity a větší využívání IAD na úkor udržitelných druhů dopravy povede ke snížení pohybových aktivit (chůze, jízda na kole), což bude mít rovněž negativní vliv na zdraví obyvatel. Navíc řidiči a jejich spolujezdci aut jsou vystaveni násobně vyšším koncentracím škodlivých látek, než kdyby využili udržitelný druh dopravy (VHD v kombinaci s chůzí, kolo). <a href="https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/znecistení-ovzduší-auta-deti.A170612_153219_zahranicni_san">https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/znecistení-ovzduší-auta-deti.A170612_153219_zahranicni_san</a> U nových dálničních staveb požadujeme upravit vliv na hlukovou zátěž a kvalitu ovzduší na „-1“ až „-2“. Pokud dojde k prokazatelnému zlepšení podél stávajících komunikací, tak lze upravit na „+1 N, -1 až -2 P“. Rovněž následující tvrzení je velmi zavádějící a v některých částech nepravdivé:</p>	

**Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA**

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>„Potenciální vliv na socioekonomické faktory lze u těchto záměrů hodnotit na škále od mírně pozitivních vlivů (+1) po významně pozitivní vlivy (+2), a to vzhledem k tomu, že přispívají ke zlepšení dopravní obslužnosti, plynulosti dopravy, podpoře rozvoje města atd...“</p> <p>(Pro kontext citujeme celý odstavec)</p> <p>„V případě, že se novostavby silnic, dálnic a městských obchvatů přibližují k obytné zástavbě, mohou mít v nejbližší zástavbě mírně negativní (-1) vliv na socioekonomické faktory (navýšení hluku, zhoršení kvality ovzduší, snížení pohody bydlení a tím i negativní vlivy na obyvatelstvo dané lokality). Z hlediska bariérového efektu jsou tyto projekty hodnoceny na úrovni velmi mírně negativních (0/-1) a mírně negativních (-1) vlivů, neboť zpravidla rozdělují krajinu, případně obemykají sídlo.“</p> <p>Socioekonomické faktory: U nových dálnic a silnic se sice zlepší obslužnost automobilovou dopravou, avšak celospolečenský dopad není jednoznačný. V oblastech (zejména v odlehlých regionech), kde je špatná dopravní dostupnost, nízká životní úroveň a vysoká nezaměstnanost, může mít nová silniční/dálniční stavba pozitivní vliv. V městských aglomeracích, které mají hustou síť silnic a dálnic, vysokou životní úroveň a nízkou nezaměstnanost socioekonomické náklady pro společnost budou výrazně vyšší než přínosy. Dálnice omezují městotvorné funkce (bydlení, vzdělávání, zdravotní a sociální služby, lokální obchody a služby, rekreace apod.) a podporují nežádoucí výstavbu závislou na autech, zejména skladové a komerční areály s nízkou přidanou hodnotou. Nedaleko dálnic pak vznikají rezidenční satelity (velmi nákladné na provoz a údržbu z veřejných rozpočtů), jejichž obyvatelé denně dojíždí autem do metropole. U novostaveb silnic, dálnic a městských obchvatů, které se přibližují obytné zástavbě, nejsou rozlišovány (či odstupňovány) vlivy novostaveb či zkapacitnění silnic I. třídy v lokalitách s nižší hustotou obyvatel a vlivy nových dálničních úseků s mnohem vyšší intenzitou provozu v lokalitách s výrazně vyšší hustotou obyvatel.</p> <p>Z hlediska bariérového efektu jsou novostavby silnic a dálnic hodnoceny na úrovni velmi mírně negativních (0/-1) a mírně negativních (-1) vlivů. Přitom zejména dálniční novostavby představují obrovský zásah do krajiny a vytváří masivní bariéru v území. Požadujeme upravit hodnocení bariérového efektu na (-1) až (-2) v závislosti na rozsahu stavby.</p> <p>Další zavádějící tvrzení:</p> <p>„Vzhledem k tomu, že zkapacitněním komunikace nebo její přestavbou na dálnici dojde ke zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpoře rozvoje města atd., jsou vlivy na socioekonomické faktory zkapacitnění komunikací hodnoceny na úrovni velmi mírně pozitivních (0/+1) a vlivy přestaveb rychlostních silnic na dálnice na úrovni mírně pozitivních vlivů (+1).“</p> <p>Velmi problematické je zkapacitnění komunikací zejména v městských aglomeracích. Na zkapacitněním úseku dálnice/silnice v extravilánu sice může dojít ke zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, avšak problém se přesun do města, kde je omezená kapacita komunikací a budou se tvořit kolony uvnitř urbanizovaného území. Zkapacitnění dálnic/silnic (a samozřejmě novostavby) zvýší atraktivitu automobilové dopravy na úkor veřejné hromadné dopravy a v důsledku dopravní indukce dojde k celkovému nárůstu IAD.</p> <p>Jak bylo vysvětleno výše, dopady na rozvoj města budou negativní, neboť kapacitní</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

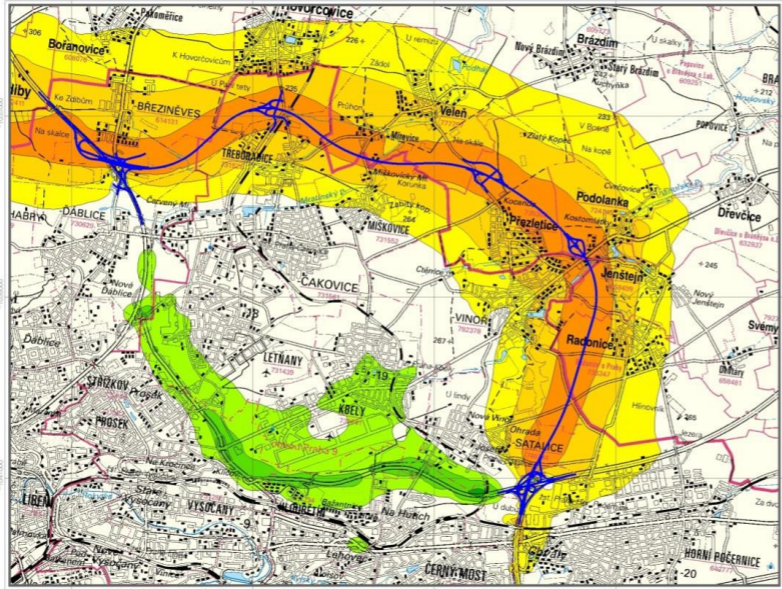
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>komunikace omezují městotvorné funkce a naopak bude vznikat nežádoucí zástavba podél či v blízkosti dálnic (skladové a komerční areály, rezidenční satelity), která vyvolá další nárůst nákladní a osobní automobilové dopravy.</p> <p>U nových dálničních staveb a zkapacitnění komunikací v městských aglomeracích požadujeme upravit vliv na socioekonomické faktory na „-1“ až „-2“.</p> <p>Nelze zcela souhlasit s tímto tvrzením:          „Potenciálně pozitivní vlivy na všechny determinanty hodnocení lidského zdraví – a to na škále velmi mírně (0/+1) až mírně až významně (+1/+2) pozitivních vlivů – působí záměry realizace tunelů. Tyto záměry odvádějí dopravu zpravidla z osídlených území do tunelů a tím pozitivně ovlivňují kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a dopravní nehodovost, přičemž zároveň zmírňují bariérový efekt v území. Lepší dopravní dostupnost a plynulost dopravy pak přináší pozitivní vliv na socioekonomické faktory obyvatel.“</p> <p>Pokud se jedná o zahloubení či zakrytí stávající přetížené komunikace (např. ulice v Holešovičkách), tak lze tunely hodnotit pozitivně z hlediska vlivů na lidské zdraví. Avšak pokud se jedná o tunelové novostavby v blízkosti obytné zástavby, jejich vlivy jsou převážně negativní. Nejvíce zasaženy budou oblasti u portálů tunelů, kde bude nejvyšší koncentrace emisí škodlivých látek a hluku, které se budou šířit do okolí. Novostavby tunelů v městských aglomeracích budou rovněž indukovat novou dopravu a povedou k celkovému nárůstu dopravních výkonů. Na rozdíl od komunikací vedených po povrchu jsou tunely výrazně rizikovější z hlediska nehodovosti. Časté uzavírky či omezení vjezdu do tunelů v důsledku kolon, nehod či pravidelné údržby povedou k přesunu obrovského množství dopravy na místní komunikace se všemi negativními dopady na lidské zdraví.</p> <p>U tunelových novostaveb zejména v městských aglomeracích, které neznamenaají zahloubení či zakrytí stávajících komunikací, požadujeme upravit vliv na všechny determinanty hodnocení lidského zdraví na „-1“ až „-2“.</p> <p>Hodnocení projektů DSS na veřejné zdraví a jeho determinant – železniční doprava          Ve vyhodnocení na str. 218 je uvedeno:          „Z hlediska hluku jsou mírně až významně negativně (-1/-2) hodnoceny všechny rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT), kde dojde k navýšení rychlosti na trati a tím i emisí hluku. Na úrovni mírně negativního vlivu (-1) jsou pak hodnoceny novostavby železničních tratí, kde vzniká nový zdroj hluku. U modernizací, optimalizací a rekonstrukcí traťových úseků se jedná o vliv ambivalentní (-1, +1) podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti, případně intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření).“</p> <p>Modernizace stávajících železničních koridorů má převážně pozitivní vliv na snižování hladiny hluku díky novým technologiím (tišší tratě či vlakové soupravy). Vliv železničních novostaveb může být různý v závislosti na jejich umístění, technickém řešení a intenzitě dopravního proudu.</p> <p>Obecně lze konstatovat, že celková hluková zátěž ze železnice (zejména pokud se jedná o moderní tratě a moderní soupravy) je nižší než ze silnic/dálnic, neboť generuje hluk v intervalech, zatímco silnice/dálnice generují nepřetržitý hluk. Je absurdní, že dálniční novostavby, které jsou obrovským zdrojem nepřetržitého hluku, jsou hodnoceny výrazně lépe než železniční rychlostní spojení a vysokorychlostní tratě. Dálniční novostavby navíc mohou způsobit přesun části cest ze železnice/VHD na</p>	

**Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA**

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>silnici a indukovat úplně nové cesty, což povede k celkovému nárůstu dopravních intenzit s negativními dopady na hlukovou situaci v území. Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, případný pokles dopravy a hluku na některých stávajících komunikacích může být znehodnocen vyšší rychlostí a (zejména v městských aglomeracích) opětovným nárůstem IAD v důsledku dopravní indukce. U železničních novostaveb požadujeme revidovat hodnocení vlivů na hlukovou zátěž tak, aby bylo minimálně na stejném stupni či o stupeň lepší než u dálničních novostaveb.</p> <p>U železničních novostaveb (RS a VRT) navrhuje tedy hodnocení -1 a u dálničních novostaveb „-1 až -2“ v závislosti na intenzitě provozu a blízkosti obytné zástavby. Ve vyhodnocení na str. 219 je uvedeno:</p> <p>Vzhledem k bariérovému efektu v území mají nejvýznamnější negativní vliv, a to na úrovni mírného až významného vlivu (-1/-2) rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT).</p> <p>Záměry modernizací, jejichž předmětem je i výstavba nové trati, jsou z hlediska bariérového efektu vyhodnoceny jako mírně negativní (-1). Velmi mírně negativně (0/-1) jsou pak hodnoceny některé modernizace, optimalizace, rekonstrukce, revitalizace a zdvoukolejnění tratí. V případě, že je v rámci modernizace trati nově navrhováno vedení trati v železničním tunelu, je tato skutečnost z hlediska bariérového efektu hodnocena velmi mírně (0/+1), případně mírně pozitivně (+1).</p> <p>Je absurdní, že železniční tratě jsou hodnoceny z hlediska bariérového efektu hůře než silniční a dálniční novostavby, které vzhledem k šířce komunikace a téměř nepřetržitému provozu vytváří v území nepropustnou bariéru. Zatímco železnice zabírá výrazně méně prostoru (z hlediska šířky tratě) a nepředstavuje tak velkou překážku např. pro migrující živočichy, neboť vlaky jezdí v intervalech, nikoliv nepřetržitě.</p> <p>U železničních novostaveb (RS a VRT) požadujeme revidovat hodnocení vlivů z hlediska bariérového efektu tak, aby bylo o stupeň lepší než u dálničních novostaveb. U železničních novostaveb (RS a VRT) navrhuje tedy hodnocení (-1) a u dálničních novostaveb (-2).</p> <p>2.9. Podmínky implementace strategií z hlediska jejich vlivů na veřejné zdraví U silničních/dálničních a železničních staveb požadujeme doplnit do podmínek „posouzení variant“. U dálničních staveb se může jednat jak o alternativní trasování dálnice, tak o jiné dopravní alternativy (např. silnice v užším profilu v kombinaci s kolejovou dopravou ap.).</p> <p>2.10. Souhrnné vyhodnocení DSS</p> <p>Následující tvrzení považujeme za zavádějící:</p> <p>„Celkově je možné realizaci dopravních sektorových strategií hodnotit z hlediska dlouhodo-bých vlivů na veřejné zdraví jako neutrální až ambivalentní s převahou pozitivních vlivů.“ Projekty železniční dopravy mají dlouhodobý pozitivní vliv na veřejné zdraví zejména díky přesunu části cest z aut na koleje, zlepšení ovzduší a snížení nehodovosti. Některé železniční novostavby mohou vést ke zhoršení hlukové situace v přilehlých obytných oblastech, avšak díky moderním technologiím a protihlukovým opatřením lze jejich negativní dopady mini-malizovat. U silničních projektů mohou mít pozitivní vliv modernizace stávajících silničních úseků (pokud zároveň nedojde k výraznějšímu nárůstu dopravy) a obchvaty obcí s vysokým podílem tranzitní dopravy, jejichž realizace nebude indukovat novou dopravu. Avšak dálniční</p>	

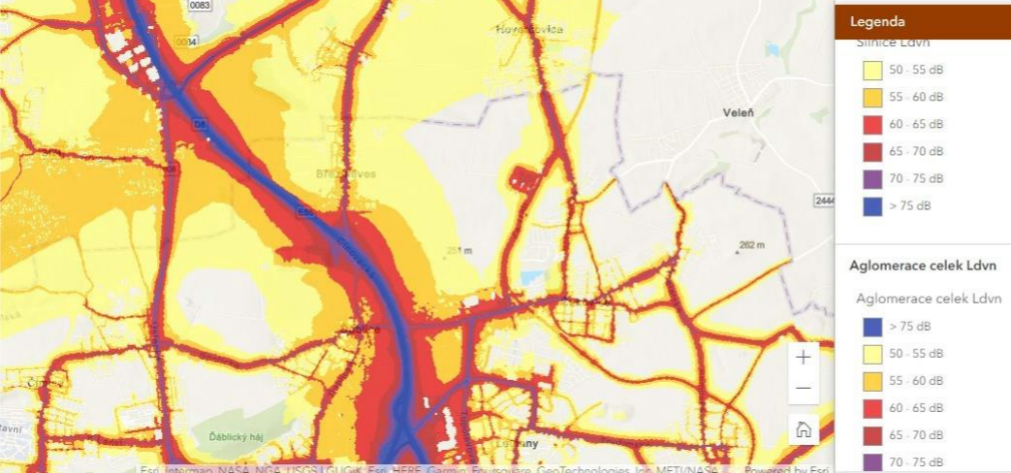
Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>novostavby včetně městských okruhů mají jednoznačně negativní vliv na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci ve svém okolí. Na místních komunikacích, odkud by byla část dopravy odvedena, může dojít sice k mírnému zlepšení, avšak výsledný efekt záleží na podílu tranzitní dopravy a indukčním potenciálu. Odborné studie, dopravně inženýrské podklady a zkušenosti z praxe potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity zejména v městských aglomeracích s vysokým podílem cílové/zdrojové dopravy vede k dalšímu nárůstu dopravních výkonů, přesunu části cest z VHD/železnice do aut a prohloubení problému suburbanizace (skladové a komerční areály, rezidenční satelity závislé na autech apod.). Nárůst atraktivity a větší využívání IAD na úkor udržitelných druhů dopravy povede ke snížení pohybových aktivit (chůze, jízda na kole), což bude mít rovněž negativní vliv na zdraví obyvatel. Navíc řidiči aut a jejich spolujezdci jsou vystaveni násobně vyšším koncentracím škodlivých látek, než kdyby využili udržitelný druh dopravy (VHD v kombinaci s chůzí, kolo). Lze tedy konstatovat, že celkový vliv dálničních novostaveb a městských okruhů na veřejné zdraví je negativní.</p> <p>Nesouhlasíme s následujícím tvrzením:  „U žádného klastru nebyly identifikovány převažující negativní vlivy, ani vlivy potenciálně významně negativní.“</p> <p>Zejména klastry zahrnující dálniční stavby mají převážně negativní a některé dokonce potenciálně významně negativní vlivy na veřejné zdraví, jak bylo vysvětleno výše a v před-chozích kapitolách.</p> <p>2.11. Účelové a chybné hodnocení klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520)</p> <p>Mezi nejzávažnější nedostatky vyhodnocení koncepce patří naprosto účelové a chybné hodnocení klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520), který je prezentován jako obchvat Prahy. Ve skutečnosti šestiproudá dálnice vedená převážně na území Prahy zakonzervuje tranzitní dopravu v silně urbanizované oblasti Černého Mostu a Horních Počernic a navíc přivede nákladní tranzit do rezidenčních, rekreačních a přírodních lokalit na severu Prahy, pouhých 6 km od centra. Na základě odborných poznatků v oblasti udržitelné mobility a dat z dokumentace EIA k D0 lze konstatovat, že tento klastr bude mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Vyhodnocení vlivu na veřejné zdraví  Vyhodnocení: Kvalita ovzduší</p> <p>Klastr je hodnocen +2(N), -1 (P). Přitom dopravně inženýrské podklady a rozptylová studie dle dokumentace EIA k D0 518, 519 a 520 potvrzují, že záměr povede k celkovému nárůstu dopravy v pražské aglomeraci, více než ½ dopravy na uvedených úsecích má být indukovaná a dojde k přesunu cest ze železniční dopravy, resp. VHD na silnici. Zanedbatelný pokles emisí na několika málo komunikacích bude znehodnocen výrazným nárůstem znečišťujících látek zejména v dotčených urbanizovaných lokalitách.</p> <p>Citujeme mezinárodně uznávaného odborníka na emise z dopravy prof. Vojtíška:  „Záměr povede k obecnému navýšení emisí zdravotně rizikových látek a tím k obecnému zhoršení imisní situace v pražské aglomeraci. K nárůstu dojde prakticky u všech sledovaných kategorií (oxidy dusíku, částice, benzo[a]pyren) i legislativou výslovně nelimitovaných látek (amoniak, formaldehyd, ostatní reaktivní sloučeniny dusíku, ostatní polycyklické aromatické uhlovodíky, sekundární částice). Dle rozptylové studie, která je součástí oznámení záměru, jsou pro všechny sledované</p>		

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>látky relativní navýšení koncentrací vyvolané záměrem o řád (desetinásobně i více) vyšší než maximální snížení koncentrací vyvolané záměrem.“                      Jeho celé vyjádření k D0 je ke stažení zde:  <a href="https://www.dchabry.cz/sites/default/files/prilohy/2023/10/05/20231004_fin_vojti sek.pdf">https://www.dchabry.cz/sites/default/files/prilohy/2023/10/05/20231004_fin_vojti sek.pdf</a>                      Obrázek níže z Rozptylové studie dokumentace EIA D0 520 jasně dokazuje, že realizací záměru dojde k významnému navýšení koncentrací škodlivých látek (např. NOx) v dotčených osídlených oblastech, zatímco pokles emisí v urbanizovaném území kolem stávajících komunikací je zanedbatelný. Mírné zlepšení ovzduší pocítí pouze část zástavby Kbel a okrajové části Letňan a Proseka. Navzdory významnému poklesu dopravy (o cca 50 %) na Mladoboleslavské ve Vinoři, dojde ke zhoršení ovzduší v obytné zástavbě této městské části právě v důsledku realizace záměru D0. K významnějšímu poklesu dopravy má dojít i na dvou komunikacích v Čakovicích. To se však téměř neprojeví na kvalitě ovzduší v této oblasti, zatímco severní část Čakovic (Třeboradice) bude vystavena výraznému navýšení koncentrací škodlivých látek z dálnice.</p> <p><b>OXID DUSÍČITÝ</b>                      průměrné roční koncentrace</p>  <p><b>Rok 2030</b>                      Stav E.3.a - Stav D                      varianta zahloubená</p> <p>Dále je zapotřebí zdůraznit, že znečištěnému ovzduší nebudou vystaveni pouze obyvatelé v okolí komunikace, ale i řidiči a jejich spolujezdci. Navíc koncentrace škodlivých látek uvnitř vozidel je násobně vyšší než venku. Vzhledem k tomu, že realizace záměru D0 způsobí významný nárůst IAD včetně přesunu části cest z VHD do aut, bude zdraví škodlivým emisím dotčeno výrazně více lidí, viz Příloha 3 – Negativní vliv dálnice D0 na ovzduší  <a href="https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/zneistení-ovzduší-auta-detí.A170612_153219_zahranicni_san">https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/zneistení-ovzduší-auta-detí.A170612_153219_zahranicni_san</a>                      Požadujeme upravit hodnocení na -2(P), +1/0(N).                      Vyhodnocení: Hluková zátěž                      Klástr je hodnocen +2(N), -1 (P). Přitom se jedná o umístění nového obrovského zdroje hluku v převážně osídleném území. Pokles dopravy a tedy i hlukové hladiny na</p>	



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>některých stávajících komunikacích je nepatrný v porovnání s významným nárůstem hlukové zátěže vyvolaným realizací dálnice D0. Mírný pokles hlukové zátěže na některých komunikacích bude zřejmě znehodnocen vyšší rychlostí a opětovným nárůstem dopravy v důsledku dopravní indukce, viz Příloha 4 – Negativní vliv dálnice D0 na hlukovou situaci</p> <p>Obrázek ze strategických hlukových map Ministerstva zdravotnictví (2022) potvrzuje, že osídlené lokality v blízkosti dálničních tahů jsou vystaveny nadměrnému hluku.  <a href="https://geoportal.mzcr.cz/shm/?locale=cs">https://geoportal.mzcr.cz/shm/?locale=cs</a>                      Překračování hlukových limitů v oblasti Zdib, Ďáblic, Březiněvsi</p>  <p>Požadujeme upravit hodnocení na -2(P), +1/0(N).                      Vyhodnocení: Dopravní nehodovost                      Klastř D0 byl hodnocen +1/+2(N). Přitom dostavba D0 povede k významnému nárůstu dopravy v pražské aglomeraci, nebezpečnému mísení tranzitní nákladní a osobní městské dopravy a vzniku nových úzkých hrdel a rizikových míst: např. úsek D0 510 s denním provozem více než 130 000 vozidel denně včetně 24 000 nákladních a vysokou hustotou MÚK v rozporu s normami pro vzdálenost křižovatek nebo problematické tunelové úseky na severu Prahy. Dalším rizikem z hlediska nehodovosti je výrazně vyšší návrhová rychlost na dálnici ve srovnání s nadřazenými městskými komunikacemi. Celkový efekt na nehodovost je při nejlepším ambivalentní, spíše mírně negativní.</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení na 0.                      Vyhodnocení: Socioekonomické faktory                      Klastř D0 je hodnocen +2 (N). Realizace záměru sice zlepší obslužnost okrajových částí Prahy automobilovou dopravou, avšak zároveň sníží konkurenceschopnost udržitelných druhů dopravy, což je velmi nežádoucí. Vzhledem k tomu, že pražská aglomerace má hustou síť silnic a dálnic, vysokou životní úroveň a nízkou nezaměstnanost socioekonomické náklady nové dálnice pro společnost budou výrazně vyšší než přínosy. Dálnice omezuje městotvorné funkce (bydlení, vzdělávání, zdravotní a sociální služby, rekreace apod.) a podporuje nežádoucí výstavbu závislou na autech, zejména skladové a komerční areály s nízkou přidanou hodnotou. Nedaleko dálnic pak vznikají rezidenční satelity (velmi nákladné na provoz a údržbu z veřejných rozpočtů), jejichž obyvatelé denně dojíždí autem do metropole.                      Hlavní město Praha nepotřebuje další dálnice na svém území, ale udržitelný a polycentrický rozvoj založený na konceptu města krátkých vzdáleností s cílem snížit</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>poptávku po (automobilové) dopravě. Klíčovou prioritou je také výstavba a zkapacitnění železniční sítě, rozvoj veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy v kombinaci se sdílenou mobilitou.</p> <p>Kdyby se ty desítky miliard investovaly do rozvoje udržitelných druhů dopravy, budování měst krátkých vzdáleností a tvorbě pracovních příležitostí s vysokou přidanou hodnotou, byl by socioekonomický přínos násobně vyšší. Realizace záměru D0 podporuje rozvoj energeticky a prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy a na autech závislé výstavby. Posílí také roli pražské aglomerace jako skladiště Evropy.</p> <p style="text-align: center;"><b>Socioekonomický „přínos“ D0 518 a 519? Sever Prahy jako skladiště Evropy</b></p>  <p style="font-size: small; text-align: center;">Logistické haly u D8 v katastru obcí Zdíby a Klecany</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení na -2(N).</p> <p>Vyhodnocení: Pohoda bydlení Klastr je hodnocen -1(P). Záměr povede k výraznému snížení životní pohody obyvatel v dotčených lokalitách. Kromě zhoršení hlukové situace, kvality ovzduší a zvýšení zdravotních rizik místní obyvatelé mohou být vystaveni psychické zátěži v důsledku realizace záměru. Stavební práce probíhající v blízkosti obytné zástavby a objektů občanské vybavenosti budou obtěžovat hlukem, prachem, škodlivými látkami, vibracemi a navíc ohrozí bezpečnost obyvatel, zejména dětí a seniorů. Lidé přijdou o důležitá místa pro setkávání, rekreaci a procházky včetně cenných přírodních památek na obou březích Vltavy. Stres vyvolaný radikálním zásahem do života místních obyvatel může u citlivých jedinců vést k rozvoji řady nemocí, zejména kardiovaskulárního systému, viz Příloha 5 – Snížení pohody bydlení v důsledku realizace dálnice D0</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení na -2(P).</p> <p>Vyhodnocení: Syntéza – vlivy na veřejné zdraví a obyvatelstvo Zásadně nesouhlasíme s komentáři z hlediska vlivů na veřejné zdraví a obyvatelstvo na straně 93 a požadujeme přeformulovat následovně:</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA


číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Potenciální významně negativní vliv na ovzduší a hluk, socioekonomické faktory, a tím i obyvatelstvo, ambivalentní vliv na dopravní bezpečnost. Jedná se o nekoncepční, extrémně nákladnou a škodlivou stavbu, která zatíží rezidenční lokality Prahy tranzitní nákladní dopravou, povede k celkovému nárůstu dopravních výkonů a zároveň ke zhoršení kvality ovzduší a zvýšení akustické zátěže v pražské aglomeraci. Mírné zlepšení ovzduší a hlukové situace na stávajících vnitroměstských komunikacích bude zřejmě znehodnoceno opětovným nárůstem dopravy v důsledku dopravní indukce. Významný negativní vliv na ovzduší, hluk a tím i obyvatelstvo: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k obrovskému zvýšení zátěže oproti současnému stavu, přitom v dotčených lokalitách již nyní dochází k překročení imisních a hlukových limitů. Dokud nedojde ke zprovoznění navazujícího úseku SOKP č. 520, je nutno očekávat též nárůst zátěže v prostoru zástavby Proseka a částečně Letňan.</p> <p>Negativní dopady záměru výrazně převažují nad diskutabilními přínosy. Negativním vlivem může být také následná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která povede k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení. Zatímco pokračující expanze rezidenčních satelitů, pro kterou záměr vytváří příznivé předpoklady, povede k dalšímu nárůstu individuální automobilové dopravy do a uvnitř metropole.</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení na -2.</p> <p>Vyhodnocení vlivu na životní prostředí</p> <p>Vyhodnocení: Vlivy na klima</p> <p>D0 obdržel hodnocení -1. S ohledem na celkové dopady takto rozsáhlého a energeticky náročného projektu a ve srovnání s jinými silničními stavbami by měl být vliv klustru D0 na klima hodnocen jako významný negativní. Například dle dokumentace EIA k D0 518 a 519 záměr povede k výraznému nárůstu emisí skleníkových plynů: „celková produkce emisí CO2 ekvivalentu z automobilové dopravy se na komunikační síti zvýší cca o 27–82 kt/rok, což představuje nárůst emisí z dopravy cca o 0,6–1,8 % (dle výpočetního stavu).“</p> <p>Tento údaj však nezahrnuje nepřímé emise, produkováné v souvislosti se záměrem, zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☒ emise spojené s materiálovými a energetickými nároky na vlastní realizaci stavby (vč. celého životního cyklu stavby jako takové),</li> <li>☒ emise spojené se spotřebou elektrické energie při provozu komunikace (zejména systémy tunelů a osvětlení komunikace), emise spojené s údržbou komunikace – čištění, zimní údržba, péče o vysazenou vegetaci, opravy komunikace apod.,</li> <li>☒ emise spojené s nakládáním s odpady a odpadními vodami.</li> </ul> <p>Dále je zapotřebí zohlednit emise tzv. „well to tank“, které zahrnují proces těžby, zpracování a přepravy paliv. Well to Tank (WTT) analýza od zdroje do nádrže posuzuje energetickou náročnost a produkci emisí skleníkových plynů v jednotlivých fázích výroby paliva, které předcházejí spálení paliva ve vozidle. U fosilních paliv se jedná zejména o těžbu suroviny (ropy, zemního plynu), dopravu do rafinérií, výrobu paliva a distribuci do čerpacích stanic.</p> <p><a href="https://biom.cz/cz/odborne-clanky/hodnoceni-zivotniho-cyklu-fosilnich-paliv-a-bioetanolu">https://biom.cz/cz/odborne-clanky/hodnoceni-zivotniho-cyklu-fosilnich-paliv-a-bioetanolu</a> Při zahrnutí nepřímých emisí včetně „well-to-tank“ bude celkový nárůst emisí v důsledku realizace D0 pravděpodobně výrazně vyšší a násobně překročí míru určenou pro stanovení podrobné uhlíkové stopy dle metodiky EIB (20 kt/rok). Vliv na klima je signifikantní v kontextu národních i mezinárodních klimatických závazků.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Negativní vlivy klastru D0 na klima souvisí i s významným rozšířením nepropustných ploch, vznikem nových tepelných ostrovů a zhoršením mikroklimatických podmínek v oblasti záměru, viz Příloha 6 – Významný negativní vliv dálnice D0 na klima</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení na -2.</p> <p>Vyhodnocení: Vlivy na vodu</p> <p>Klastr D0 dostal hodnocení 0, tedy neutrální. Přitom např. z dokumentace EIA k D0 518 a 519 vyplývá, že záměr bude mít negativní vliv zejména na podzemní vody. Z výsledků rešeršních a průzkumných prací vyplynuly úseky, které budou nejvíce ovlivněny stavbou:</p> <p>Tunel Suchdol 36,075–38,045 km</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zmenšení infiltrační oblasti.</li> <li>– Vzduť hladiny podzemní vody (HPV) proti proudu.</li> <li>– Snížení HPV ve směru proudu.</li> <li>– Změna proudění podzemní vody (PV).</li> <li>– Ovlivnění prameniště pravostranného přítoku Unětického potoka – 36,600–36,800 km.</li> <li>– Trvalé ovlivnění hladiny v kvartérní zvodni a zvodně vázané na přípovrchovou vrstvu zvětralých proterozoických hornin.</li> </ul> <p>Tunel Rybářka na přivaděči</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zmenšení infiltrační oblasti.</li> <li>– Vzduť HPV proti proudu.</li> <li>– Snížení HPV ve směru proudu.</li> <li>– Trvalé ovlivnění hladiny v kvartérní zvodni a zvodně vázané na přípovrchovou vrstvu zvětralých proterozoických hornin.</li> </ul> <p>Závěr HG dokumentace EIA uvádí:</p> <p>„Velikost a míra vlivu na podzemní a povrchové vody odpovídá charakteru dotčeného území a rozsahu záměru. Vlivy jsou hodnoceny jako středně významné s ohledem na rozsah nově vzniklých zpevněných ploch a očekávané lokální ovlivnění hladiny podzemní vody.“</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení na -1/-2.</p> <p>Vyhodnocení: Vliv na půdní fond</p> <p>Klastr D0 dostal hodnocení -1. Dálnice D0 (511, 518, 519, 520) o délce cca 42 km vede po pozemcích ZPF s nejvyšší ochranou a v blízkosti rezidenčních lokalit hlavního města a středočeských obcí. Jedná se o šestiproudou dálnici kategorie D34/100 s mimoúrovňovými křižovatkami, tunelovými úseky o délce cca 10, 3 km a dvěma přeložkami silnic I/12, II/244 a II/610 a několika přivaděči (Rybářka, Čimický, Hostivařská spojka). Záměr bude představovat obrovský zábor půd nejvyšší kvality mimo jiné i ve srovnání s mnoha dalšími silničními stavbami výrazně menšího rozsahu. Dále je zde velké riziko, že realizace záměru vyvolá nežádoucí výstavbu (skladové a komerční areály, rezidenční satelity), která povede k dalšímu významnému záboru ZPF.</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení na -2.</p> <p>Vyhodnocení: Vliv na přírodu a krajinu</p> <p>Klastr D0 dostal hodnocení -1. Přitom z odborných posudků (nejen k dokumentaci EIA) vyplývá, že dálnice bude mít významný negativní vliv na přírodu a krajinu. Vede</p>	

**Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA**

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání												
				<p>skrz či v těsné blízkosti mnoha zvláště chráněných území, přírodních památek, rezervací, parků a EVL Natura 2000. Ve srovnání s řadou dalších silničních záměrů, které rovněž dostaly hodnocení -1, jsou dopady D0 výrazně horší. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001–2002 varianta jižní (D0 518 a 519):</p> <p>„nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná, ...“</p> <p>SEA k Metropolitnímu plánu z dubna 2022 vyhodnotila D0 518 a 519 jako záměr s významným negativním vlivem na zvláště chráněná území, prvky ÚSES, krajinný ráz a biodiverzitu.</p> <p>V této souvislosti upozorňuje také na kumulativní a synergické vlivy a degradaci přírodních a krajinných hodnot v důsledku realizace záměru. Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy nevyklučuje významný negativní vliv na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce.</p> <p>Další odborné posudky rovněž potvrzují negativní dopady záměru na životní prostředí.</p> <p style="text-align: center;"><i>Vyhodnocení vlivů Územního plánu hl. města Prahy na životní prostředí - návrh k projednání dle § 52 stavebního zákona</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Tabulka 75</b> <b>Přehled nejvýznamnějších vlivů ploch a koridorů dopravní infrastruktury na zvláštní a obecnou ochranu přírody</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>NAZEV</th> <th>KOD</th> <th>POPIS</th> <th>VLIV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pražský okruh, stavba č. 518 (Ruzyně - Suchdol)</td> <td>610/-/2</td> <td>Trasa obchvatu ve V části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních roklí s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.</td> <td>-2</td> </tr> <tr> <td>Pražský okruh, stavba č. 519 (Suchdol - Březiněves)</td> <td>610/-/3</td> <td>Trasa obchvatu v Z části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních roklí s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.</td> <td>-2</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>PROSTORY ZJIŠTĚNÝCH VÝZNAMNÝCH KUMULATIVNÍCH A SYNERGICKÝCH VLIVŮ</b> <b>Prostor A045, B017, C09 (MČ Praha 8, Praha-Suchdol)</b></p> <p>Vltavské údolí včetně navazujícího pravobřežního území vázaného na údolní polohy Čimického a Dražanského potoka se vyznačuje vysokou koncentrací přírodních hodnot (oblast B17). Vltava je nadregionálním biokoridorem K59, který je v dotčeném prostoru zaústěn do NRBC 2001 Údolí Vltavy. Součástí biocentra jsou PP Zámky, PP Bohnické údolí, PR Podhoří a PP Sedlecké skály, která mají stanovená OP. PP Čimické údolí včetně OP již leží mimo plochu biocentra. Mimo správní obvod Prahy se na levém břehu dále nachází PR Roztocký háj-Tiché údolí. Vltavský kaňon je součástí EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Přírodně cenná území jsou zpravidla zalesněna. Při hranici Prahy na vyvýšeném místě nad Vltavou se nachází bývalé hradiště Zámka. Území hradiště je tzv. archeologickou stopou (kulturní památkou zapsanou na seznamu nemovitých kulturních památek). Lokalita se vyznačuje zvýšenou kulturně-krajinnou hodnotou (oblast C/9). Celá pravobřežní oblast</p>	NAZEV	KOD	POPIS	VLIV	Pražský okruh, stavba č. 518 (Ruzyně - Suchdol)	610/-/2	Trasa obchvatu ve V části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních roklí s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.	-2	Pražský okruh, stavba č. 519 (Suchdol - Březiněves)	610/-/3	Trasa obchvatu v Z části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních roklí s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.	-2	
NAZEV	KOD	POPIS	VLIV														
Pražský okruh, stavba č. 518 (Ruzyně - Suchdol)	610/-/2	Trasa obchvatu ve V části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních roklí s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.	-2														
Pražský okruh, stavba č. 519 (Suchdol - Březiněves)	610/-/3	Trasa obchvatu v Z části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních roklí s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.	-2														

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>je součástí přírodního parku Drahaň - Troja. Převážně zorněná zemědělská půda se místy vyznačuje vyšší bonitou (II. třída ochrany).</p> <p>Zdrojem významně negativních vlivů v tomto prostoru jsou zejména úseky SOKP Ruzyně – Suchdol (610/-2) a Suchdol – Březiněves (610/-/3), jmenovitě ve vztahu k ZPF, resp. k přírodním a krajinným hodnotám tohoto území. Předmětná část SOKP, s výjimkou krátkého tunelového úseku vedená převážně po povrchu, prochází přírodně a krajinně cenným územím přírodního parku Drahaň-Troja a 2x prochází plochou NRBC 2001, kde zároveň zasahuje do lesních porostů. Z maloplošných ZCHÚ v tomto prostoru zasahuje PP Zámky a PP Sedlecké skály a okrajově prochází archeologickým územím hradiště Zámka. Všechny tyto vlivy jsou klasifikovány jako významné. Jejich synergické působení je spojeno s významným rizikem degradace přírodních a krajinných hodnot jižní části přírodního parku Drahaň – Troja, vázaných především na údolí Drahanského potoka a jeho nejbližší okolí.</p> <p style="text-align: center;"><b>D0 518 a 519 vedoucí skrz chráněné přírodní památky na severu Prahy</b></p>  <p style="font-size: small;">Zdroj: Dokumentace EA D0 518 a 519, rok 2023.</p> <p>Vyhodnocení: Vlivy na odpady Klaster dostal hodnocení 0. Vzhledem k rozsahu a technickému řešení stavby (mnoho tunelových a zahlobených úseků) a ve srovnání s ostatními silničními projekty bude mít dálnice D0 negativní vlivy na odpady zejména ve fázi výstavby. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina z tunelů a zahlobených úseků. Významnou položku představuje i odpad ze stavebních materiálů. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu bude úklid a údržba komunikací, což u dálničních projektů má mnohem větší dopad než u silnic I. třídy. Požadujeme upravit hodnocení na -1.</p> <p>Vyhodnocení: Celkové hodnocení vlivů na životní prostředí Nesouhlasíme s komentáři na str. 657 a 658 a požadujeme přeformulovat následovně: V lokalitě EVL Kaňon Vltavy u Sedlce byl účelově vymezen desítky metrů široký úsek pro dálnici D0, přičemž skalní společenstva v tomto úseku nejsou předmětem ochrany. Budou však významně zasaženy výstavbou a provozem dálnice podobně jako oficiální stanoviště EVL v bezprostřední blízkosti záměru. Vliv depozice NOx byl již na úrovni hodnocení záměru vyhodnocen na úrovni negativního vlivu. Projekt</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný.</p> <p>Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vzhledem k velkému rozsahu tunelových a zahloubených úseků jsou vlivy na odpady hodnoceny jako mírně negativní.</p> <p>V bezprostřední blízkosti záměru se nachází hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie sahá do doby kamenné. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt bude mít negativní vliv na podzemní vody (zejména v tunelových úsecích) a pokud nebudou přijata účinná opatření, výrazně zvýší riziko záplav z Mratínského potoka. Projekt zasahuje do několika zvláště chráněných území: vede skrz či v bezprostřední blízkosti přírodních památek a rezervací (Housle, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecké skály, Zámky, přírodní park Drahaň–Troja s údolím Čimického potoka a Drahanským údolím, Bažantnice v Satalicích, Vinořský park, Chvalský lom, Xaverovský háj, Počernický rybník, Lítožnice). Projekt kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně významně negativní.</p> <p>Vzhledem k vysoké produkci emisí skleníkových plynů, rozsáhlému rozšíření nepropustných ploch, vzniku nových tepelných ostrovů a velkému záboru lesů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně významně negativní.</p> <p>Požadujeme upravit hodnocení na -2.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
-------	-------	---------------	--------------	-----------------	------------

TABULKA s hodnocením D0

**Hodnocení klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520)**

Kritérium	Hodnocení DSS	Hodnocení odpovídající realitě	Komentář
<b>Vliv na veřejné zdraví</b>			
Kvalita ovzduší	+2(N), -1(P)	-2(P), +1/0(N)	významné zhoršení ovzduší v dotčených obytných lokalitách oproti zanedbatelnému zlepšení podél několika málo městských komunikací
Hlukové zátěž	+2(N), -1(P)	-2(P), +1/0(N)	významné zvýšení hlukové zátěže v důsledku umístění obrovského zdroje hluku v blízkosti obytné zástavby oproti mírnému poklesu hluku podél několika málo městských komunikací
Dopravní nehodovost	+1/+2(N)	0	celkový nárůst osobní a nákladní dopravy, nebezpečné mísení tranzitní (nákladní) a městské dopravy, nové kapacitní hrdla, rizikové tunelové úseky, porušování technických norem na bezpečnou vzdálenost MÚK, výrazně vyšší rychlost na dálnici
Socioekonomické faktory	+2(N)	-2(N)	jediný přínos: zlepšení obslužnosti IAD, avšak na úkor VHD; omezení městotvorných funkcí (bydlení, vzdělávání, rekreace atd.) a podpora nežádoucí výstavby závislé na sutech (skladové a komerční areály, satelity); odčerpání obrovských finančních prostředků, které by mohly být použity na mnohem smysluplnější projekty s vysokou přidanou hodnotou
Pohoda bydlení	-1(P)	-2(P)	radikální zhoršení ovzduší, hluku a zvýšení zdravotních rizik v důsledku realizace záměru; ztráta míst pro setkávání, rekreaci a procházek v cenných přírodních lokalitách; negativní ovlivnění psychiky dotčených obyvatel; možné škody na majetku/nemovitost v důsledku stavebních prací
<b>Syntéza - vlivy na veřejné zdraví a obyvatelstvo</b>	<b>+2, -1</b>	<b>-2</b>	<b>významné zhoršení ovzduší, hluku a pohody bydlení v dotčených lokalitách oproti zanedbatelnému zlepšení ovzduší a hluku podél několika málo komunikací; ambivalentní vliv na dopravní nehodovost; omezení městotvorných funkcí a podpora nežádoucí výstavby závislé na sutech; náklady obětované příležitosti: desítky miliard do škodlivé a nekoncepční dálnice namísto do udržitelné dopravy, vzdělávání a pracovních příležitostí s vysokou přidanou hodnotou</b>
<b>Vliv na životní prostředí</b>			
Vlivy na klima	-1	-2	významný nárůst emisí CO2 (násobné překročení míry pro stanovení uhlíkové stopy dle metodiky EIB), navíc nepřímé emise spojené s výstavbou, provozem a údržbou a emise „well to tank“; významné rozšíření nepropustných ploch, vznik nových tepelných ostrovů, velký zábor ZPF a PUPFL
Vlivy na vodu	0	-1/-2	dle dokumentace EIA D0 518 a 519: významný negativní vliv na podzemní vody zejména v důsledku realizace tunelů
Vlivy na půdní fond	-1	-2	obrovský zábor ZPF nejvyšší kvality: cca 42 km dálnice + související stavby (přeložky silnic, přívoděče, MÚK); riziko následné výstavby skladových a komerčních areálů a rezidenčních satelitů závislých na sutech
Vlivy na přírodu a krajinu	-1	-2	vede skrz či v těsné blízkosti mnoha ZCHÚ (např. PP Housle, Sedlecké Skály, Zámky, Litošnice, PR Rostocký háj atd.), EVL Natura 2000 Kaňon Vitavy u Sedlce; kříží prvky ÚSES a poškozuje krajinný ráz; významný negativní vliv dle odborných posudků (např. SEA k Metropolitnímu plánu)
Vlivy na odpady	0	-1	obrovský objem výkopové zeminy zejména z tunelů a hloubených úseků mj. v porovnání s mnoha ostatními silničními stavbami
<b>Celkem - vlivy na životní prostředí</b>	<b>-1</b>	<b>-2</b>	<b>Požadujeme snížit bodové hodnocení klastru D0 na úroveň odpovídající realitě.</b>

Požadavky a návrh na vydání nesouhlasného stanoviska

Na základě našich připomínek v tomto dokumentu požadujeme upravit hodnocení klastrů/projektů jak v návrhové části, tak ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Týká se to zejména klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520), ale i dalších silničních staveb. Na základě upraveného bodového hodnocení požadujeme přepracovat pořadí klastrů v hodnocení MKA (K8T3). Prioritou by měly být zejména železniční projekty, modernizace stávajících úseků silnic, obchvaty obcí s vysokým podílem



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>tranzitní dopravy a tangenciální silniční komunikace mimo pražskou aglomeraci, které přispívají k polycentrickému rozvoji ČR a zlepšují dopravní dostupnost regionů. Naopak je zapotřebí přehodnotit zejména dálniční projekty, které posilují pragocentrický charakter dálniční sítě (dálnice vedoucí do Prahy a na území pražské aglomerace) a které budou mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Pokud nebude koncepce přepracována dle našich připomínek, odborných poznatků v oblasti udržitelné mobility a v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů a klimatickými závazky Prahy, ČR a EU, navrhuje, aby Ministerstvo životního prostředí vydalo nesouhlasné závazné stanovisko.</p>	
21	23.1.2024		Obec Vyšehořice	<p>V informačním systému SEA na adrese: <a href="https://mzp.cz/sea">https://mzp.cz/sea</a> pod kódem koncepce MZP298K byl zveřejněn návrh koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“ a vyhodnocení vlivů této koncepce na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000 (dále „SEA“ a „koncepce“), včetně informace Ministerstva dopravy o možnosti podat vyjádření do 23. 1. 2024 včetně k Ministerstvu životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, ID DS: 9gsaax4, což nadepsaná obec tímto činí.</p> <p>[2] Součástí návrhu koncepce je mimo jiné hodnocení vlivů plánovaných vysokorychlostních železničních tratí (VRT). Soubor záměrů VRT má být součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a součástí systému Rychlých spojení (RS), jehož přípravu schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. 5. 2017</p> <p>[3] Nadepsaná obec se nachází na plánované trase VRT na úseku Praha-Brno, nicméně vzhledem k celostátnímu charakteru a funkční provázanosti všech úseků VRT jako součástí TEN-T a systému RS se nadepsaná obec považuje za dotčený územní samosprávný celek ve vztahu k úseku VRT Praha-Brno a též ke všem úsekům VRT.</p> <p>1. Návrh koncepce není zpracován variantně v rozporu se Směrnicí SEA</p> <p>[4] Koncepce je zpracována pouze v jedné variantě. Viz str. 165 návrhu koncepce: „DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). (...) Koncepce je navržena v jedné variantě a nebylo tak možné porovnat jednotlivé varianty. „</p> <p>[5] Z čl. 5 odst. 1 Směrnice SEA však vyplývá povinnost variantního zpracování. Vyplývá to z opravy českého znění závazné evropské Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále „Směrnice SEA“), která má přímý dopad na aplikaci Směrnice SEA, a dále z aktualizované Směrnice 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (dále „Směrnice o hodnocení hluku“). Podle těchto závazných evropských směrnic měly být ve vyhodnocení SEA určeny, popsány rozumné varianty a tyto posouzeny na stejné úrovni detailnosti, a měly být aplikovány předepsané společné metody hodnocení hluku včetně akustického plánování.</p> <p>[6] Platné znění čl. 5 odst. 1 Směrnice SEA po corrigendu C1 (viz konsolidované znění směrnice) zní: „Pokud je podle čl. 3 odst. 1 vyžadováno posouzení vlivů na životní prostředí, vypracuje se zpráva o vlivech na životní prostředí, ► C1 ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumných variant s přihlédnutím k cílům ◀ a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou</p>	<p>Bereme na vědomí.</p> <p>Bereme na vědomí.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). Postup je v souladu se směrnicí SEA. Směrnice SEA nepožaduje zpracování variant návrhu koncepce, směrnice SEA upravuje proces strategického posuzování vlivů na životní prostředí. Ukládá posouzení všech variant řešení koncepce, pokud jsou tyto zpracovány a v návrhu koncepce obsaženy. Vyhodnocení SEA vždy odpovídá podrobnosti hodnocené koncepce. Je-li předmětem posuzování koncepce obecného charakteru, která se nezabývá variantními řešeními (tj. na jejím základě nedojde k výběru mezi variantami), odpovídá tomu i vyhodnocení SEA.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). Ze směrnice SEA nevyplývá povinnost variantního zpracování koncepce, nýbrž posouzení předložených variant, jsou-li zpracovány (podrobněji výše).</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>uvedeny v příloze I.“</p> <p>[7] Účel Směrnice SEA stanovený v jejím čl. 1 dopadá na způsob, jak je nutno nahlížet na celou tuto směrnici, tedy „široce“ je třeba vyložit i povinnost vyhodnotit existenci rozumných variant ve zprávě o vlivech na životní prostředí ve smyslu čl. 5 odst. 1 Směrnice SEA. Tedy podle českého práva, ve vztahu k koncepci, ve vyhodnocení SEA je nutno zahrnout všechny rozumné varianty. Jejich vyhodnocení musí podle čl. 5 odst. 1 Směrnice SEA předcházet jejich určení (identifikace) a takový popis, který umožňuje jejich plnohodnotné vyhodnocení v souladu s požadavky evropské legislativy, tj. střety s předměty ochrany dle legislativy ochrany životního prostředí a krajiny, kumulativní vlivy hlučnosti a znečištění ovzduší na zdraví obyvatel, atd.</p> <p>[8] Stejný závěr vyplývá i z metodického dokumentu Evropské komise k implementaci Směrnice SEA1. V bodě 5.6 na str. 24 tohoto dokumentu se uvádí, že „The studying of alternatives is an important element of the assessment and the Directive calls for a more comprehensive assessment of them than does the EIA Directive.“, tj. že studium rozumných variant je důležitým prvkem posouzení a směrnice (SEA) požaduje jejich komplexnější posouzení než směrnice EIA. V bodě 5.11 na str. 25 tohoto dokumentu je uvedeno, že povinnost identifikovat, popsat a vyhodnotit rozumné varianty musí být naplněna v kontextu cílů Směrnice SEA, mezi něž patří, aby vlivy plánů byly vzaty v úvahu již pro jejich návrh, tj. před schválením plánu. V bodě 5.12 je pak uvedeno, že požadavek Směrnice SEA, aby byly identifikovány, popsány a vyhodnoceny pravděpodobné významné vlivy na životní prostředí, platí pro koncept plánu i jeho rozumné varianty. Je zde rovněž zdůrazněno, že na rozdíl od Směrnice EIA vyžaduje Směrnice SEA, aby vlivy konceptu plánu i všech jeho rozumných variant byly identifikovány, popsány a vyhodnoceny na stejné úrovni detailnosti. Orgánu odpovědnému za schválení plánu nebo programu a také veřejnosti musí být tedy předloženo vyhodnocení všech variant, aby měly přesný obraz o tom, jaké rozumné varianty existují a proč některé nejsou doporučovány jako nejlepší řešení. V bodě 5.13 citovaného dokumentu se dále uvádí, že pro územní plány jsou „zřejmými rozumnými variantami“ („obvious alternatives“) rozdílná užití území pro specifické účely nebo variantní území pro tyto účely. Pro dlouhodobé plány metodický dokument předpokládá, že budou posouzeny variantní scénáře vývoje a posouzeny jejich vlivy. V bodě 5.14 se pak požaduje, aby se jednalo o realistické varianty, přičemž odůvodněním pro studium rozumných variant je hledání cest k redukci významných negativních environmentálních vlivů navrhovaného plánu či programu.</p> <p>[9] Z uvedeného je zřejmé, že povinnost posoudit všechny rozumné varianty je povinností pro vyhodnocení vlivů plánů a programů na životní prostředí, kterou nesmí schvalující orgán opomenout ani omezit, neboť takový postup by bránil splnění základního cíle podle čl. 1 Směrnice SEA, tedy „zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a přispět k zahrnutí úvah o životním prostředí do přípravy a přijetí plánů a programů s cíle podporovat udržitelný rozvoj stanovením, aby v souladu s touto směrnicí některé plány a programy, které mohou mít významný vliv na životní prostředí, podléhaly posouzení vlivů na životní prostředí“.</p> <p>[10] Je vhodné zdůraznit, že postup podle Směrnice SEA není jen formálním úkonem, ale plní zásadní úkol, tj. zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí. Cílem srovnání je poskytnout transparentní a dobře odůvodněné srovnání. Projednání dokumentace SEA s veřejností zajišťuje transparentnost celého procesu v očích veřejnosti, ujištění, že byly zváženy alternativy a byly poskytnuty jasné důvody, proč</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Co se týče Směrnice 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí, máme za to, že se jedná o nesprávný vklad. Směrnice se mimo jiné týká akustického plánování, jedná se však o samostatnou kategorii, promítnutou do praxe Akčními (hlukovými) plány a v nich definovanými opatřeními, mezi něž patří i plánování dopravy; směrnice však nezavazuje členské státy k provádění SEA dopravních koncepcí tím či oním způsobem. DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). Ze směrnice SEA nevyplývá povinnost variantního zpracování koncepce, nýbrž posouzení předložených variant, jsou-li zpracovány (podrobněji výše).</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). Směrnice SEA nepožaduje zpracování variant návrhu koncepce. Ukládá rovnocenné posouzení všech variant řešení koncepce, pokud jsou tyto zpracovány a v návrhu koncepce obsaženy. Vyhodnocení SEA vždy odpovídá podrobnosti hodnocené koncepce. Neakceptováno, Vysvětleno DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). K výkladu směrnice SEA viz výše.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>byla zvolena právě konečná varianta jako nejvýhodnější. „Minimalistický postup“ s vyhodnocováním pouze invariantního řešení, jak je tomu v návrhu koncepce, by byl nepřípustným a přímým porušením čl. 5 odst. 1 a čl. 1 Směrnice SEA.</p> <p>[11] Z výše uvedeného vyplývá nutnost doplnění návrhu o předložení a řádné posouzení všech rozumných variant tras VRT (k tomu samostatně níže) a to ve standardu požadovaném zákonem č. 100/2001 Sb. a v souladu se EU Směrnicí SEA.</p> <p>2. Posuzování vlivů hluku z dopravy musí být provedeno v souladu s tzv. společnými metodami hodnocení dle evropské směrnice o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí, včetně akustického plánování</p> <p>[12] Závazná evropská Směrnice 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (dále „Směrnice o hodnocení hluku“), po novelizaci závaznou Směrnicí Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES), jejíž přílohou je mnohasetstránková metodika<sup>2</sup>, předpokládá konkrétní transparentní metodu vyhodnocení SEA, včetně tzv. akustického plánování.</p> <p>[13] Směrnice Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku je přímo vykonatelná v členských státech EU, a tedy není jí tedy třeba vydávat v ČR zvláštním právním předpisem.</p> <p>[14] Správná metoda SEA spočívá (stručně řečeno) v tom, že SEA musí obsahovat posouzení hlučnosti a to musí být provedeno správnou metodou, přičemž na oboje odpovídá článek 3 bod u) směrnice o hodnocení hluku, podle kterého se „akustickým plánováním“ rozumí „řízení postupu při vytváření budoucí akustické situace pomocí plánovaných opatření v rámci územního plánování (...)“.</p> <p>[15] Vzhledem k tomu, že v ČR nebyl plně naplněn čl. 14 Směrnice o hodnocení hlučnosti ukládající povinnost členským státům EU uvést v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 18. července 2004, jak je ostatně zřejmé z výše uvedeného, mohou se obce a občané dovolávat přímo ustanovení obou předmětných Směrnic, tedy i provádění „akustického plánování“ pro územní plánování, a to v souladu se Směrnicí o hodnocení hlučnosti, a to s aplikací společných metod hodnocení pro „hluk ve venkovním prostředí“ detailně rozpracovaných na více než 800 stranách Směrnice Komise (EU) 2015/996.</p> <p>[16] Směrnice o hodnocení hlučnosti ve spojení se směrnicí 2015/996 byla do národní legislativy ČR transponována vyhláškou č. 315/2018 Sb. Není podstatné, že název vyhlášky je zúžen na „Vyhláška o strategickém hlukovém mapování“, podstatné je, že v úvodním ustanovení je jednoznačně uvedeno, že „Tato vyhláška zapracovává příslušné předpisy Evropské unie<sup>1)</sup> a upravuje mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet pro hluk vytvářený silniční, železniční a leteckou dopravou ...“, přičemž v poznámce 1) pod čarou ve vyhlášce je jednoznačný odkaz: „Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Směrnice Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES“. To, že tato vyhláška je relevantní i pro akustické plánování dokládá i odkaz na tuto činnost v bodě 6 její přílohy č. 1 nadepsané „výpočet hlukových ukazatelů“ (tento odkaz navazuje na stejně znějící text v závěru části 1 Přílohy I. Směrnice o hodnocení hlučnosti).</p> <p>[17] Podle závazných evropských směrnic Směrnice SEA a Směrnice o hodnocení hluku</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). K výkladu směrnice SEA viz výše</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). K výkladu směrnice SEA viz výše</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Zde je celé zmíněné nedorozumění poměrně podrobně dokumentováno. Popisované požadavky dle Směrnice 2002/49/ES se skutečně vztahují k akustickému plánování, což je ale samostatná záležitost. V ČR se akustické plánování rozsáhle a dlouhodobě uplatňuje.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>měly být ve vyhodnocení SEA určeny, popsány rozumné varianty a tyto posouzeny na stejné úrovni detailnosti, a měly být aplikovány předepsané společné metody hodnocení hluku včetně akustického plánování, avšak to se nestalo.</p> <p>3. Musí být provedeno posouzení kumulativních a synergických vlivů</p> <p>[18] Posouzení kumulativních vlivů je požadováno přílohou ke stavebnímu zákonu. Jak vyložil NSS v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, zpracovatel povinen postupovat vždy v souladu se zásadou předběžné opatrnosti – vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá. Vyhodnocení kumulativních vlivů tedy znamená, že musí být vyhodnoceny všechny vlivy, tj. nejen vlivy železniční dopravy, ale i dopravy silniční a letecké, a to nejen pro zdroje emisí (např. hluku) již existující, ale i všechny záměry plánované. Společné vyhodnocení všech těchto vlivů pak vede k výsledku – hodnotám kumulativních vlivů. Jak na několika místech uvedl rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, jeví se třeba nejen identifikovat, ale posoudit, a to nejen kvantitativně, ale i kvalitativně. Toto vše přitom musí být provedeno přezkoumatelně v prováděném procesu, tedy zde při pořizování předmětné koncepce a ve vyhodnocení SEA. To, že se musí jednat o vyhodnocení kvantitativní, stvrzuje i výše Směrnice o posuzování hlučnosti, kde se hodnocení provádí výlučně kvantitativně, tj. numerickými indikátory. Tyto numerické indikátory musí být porovnány s numericky vyjádřenými veřejnoprávními limity a teprve poté lze činit závěry o významnosti negativních vlivů. Vyhodnocení vlivů SEA smí vycházet pouze z takových veřejnoprávních limitů, kde je zaručeno, že zdraví lidí nebude ohroženo. Nelze tedy akceptovat jako přijatelné žádné hodnocení SEA, kde by nebylo hodnocení provedeno plně v souladu s výše uvedenými postupy.</p> <p>[19] Lze dodat, že věc také má zákonný rámec už v zákoně č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, kde v části o Zásadách ochrany životního prostředí je kategoricky v § 11 stanoveno, že „Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“ Přitom v § 12 odst. 2 cit. zákona je hodnocení zatížení vázáno na „kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností“, tedy na kumulativní a synergické vlivy.</p> <p>[20] Chybí celkové posouzení celého systému Rychlých spojení ve spojitosti zejména s dálniční sítí z hlediska negativních kumulativních, popřípadě synergických vlivů na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti v rámci celé ČR – což je jeden z nejvýznamnějších negativních vlivů záměru VRT na českou krajinu.</p> <p>[21] Návrh koncepce ve vztahu k VRT prakticky nezohledňuje ekonomické újmy spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT, a v ekonomickém útlumu v dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst. Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních firem dotčených navrženými koridory a na potenciální turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno. Výsledky vyhodnocení vlivů, tyto zcela zjevné negativní vlivy ani nezmiňují.</p> <p>[22] Posuzování přínosu VRT vychází především pouze z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní přínosy pro dotčené kraje a obce se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech, jako je území</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Kumulativní a synergické vlivy byly hodnoceny v souladu s podrobností návrhu koncepce. Toto hodnocení je součástí kapitoly 6 vyhodnocení.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Každý klastr je podroben samostatnému hodnocení ekonomické efektivity, v rámci kterého se hodnotí jak náklady, tak přínosy projektu. Nejedná se jen o finanční hodnocení, ale v rámci ekonomického hodnocení jsou hodnoceny celospolečenské vlivy.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Informace o současném stavu ŽP v dotčeném území jsou uvedeny v kapitole 2 vyhodnocení. V kapitole 3 vyhodnocení jsou uvedeny charakteristiky ŽP v oblastech, které by mohly být provedením koncepce významně zasaženy.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Posouzení rychlých spojení je provedeno pro projekty a multimodální klastry.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>nadepsané obce, nejsou vyhodnoceny prakticky vůbec, neboť zde lze o pozitivních opadech hovořit jen stěží. Údajné zlepšení atraktivity bydlení a zrychlení dopravy se týká především Prahy a Brna, nikoli menších sídel v oblastech mezi terminály VRT. Např. trasa VRT Brno-Praha ve skutečnosti představuje přínos pouze pro Brno a Prahu, možná pro jednu mezizastávku, avšak pro zbytek území mezi Brnem a Prahou převažují jen samá negativa a realizace VRT by byla na jejich úkor. Realizací VRT se posílí hospodářský a správní význam hlavních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel, a zejména na úkor malých sídel v okolí trasy VRT, jako je území podatele. Jediným hlediskem je vnitřní trh EU a konkurenceschopnost, avšak dopady na přírodu a krajinu a na život v regionech mimo hlavní centra jsou bagatelizovány či zcela ignorovány. Není provedeno hodnocení vlivu VRT na krajinný ráz a celkové dopady na dotčené venkovské lokality. Tyto krajské a celorepublikové nepochybně způsobí, nebyly při přípravě koncepce vůbec popsány a vyhodnoceny, a přitom se jedná o naprosto zásadní otázky, které na dlouhá léta celostně ovlivní další vývoj osídlení a využívání území v krajském a celorepublikovém měřítku, a rovněž další život a vývoj území nadepsané obce. V případě nadepsané obce půjde o vliv především negativní, neboť realizace velké průmyslové stavby VRT na jejím území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváжено jakýmkoli reálnými pozitivy, neboť realizace VRT dopravní obslužnost obce nijak nezlepší. Těmito koncepčními dopady VRT se návrh koncepce vůbec nezabývá.</p> <p>4. Nutnost územně lokalizovaného posouzení vlivů</p> <p>[23] Kumulativní posouzení všech vlivů neznamená, že vyhodnocení SEA se má provádět nějak sumárně bez ohledu na to, kde a jak konkrétní negativní jevy mohou působit. Vzhledem k tomu, že je nutno chránit jedince, občana, člověka, musí být vyhodnocení SEA provedeno tak, aby obsahovalo srozumitelné a přezkoumatelné vyhodnocení vlivů na jednotlivá území, tedy v detailnosti, že vyhodnocení SEA musí obsahovat identifikaci různě zatížených území a pro každé takové území musí být vyhodnocení provedeno kvantitativně a porovnáno s veřejnoprávními limity souladnými se zákonem č. 17/1992 Sb., o životním prostředí. Tento principiální přístup je dán i Ústavou České republiky, která každému jednotlivému člověku na území České republiky dává právo na příznivé životní prostředí.</p> <p>[24] V koncepci nebylo provedeno specifické posouzení vlivů záměrů VRT na správní území jednotlivých obcí. Má-li být vymezení koridorů VRT důvěryhodné, musí být prováděno takové vyhodnocování SEA, aby jednotlivé obce a jejich občané zde nacházeli informace, které jsou pro ně specifické. Vyhodnocení SEA desítky km dlouhé trasy VRT se vůbec nezabývalo jejími vlivy na jednotlivé obce, tedy ani na území nadepsané obce. Vyhodnocení SEA je tak v tomto směru zcela nekonkrétní a paušalizované.</p> <p>5. Nedostatečné a chybné vyhodnocení vlivů VRT jako celku</p> <p>[25] Z povahy věci je zřejmé, že tratě VRT budou mít výrazné vlivy na své okolí, avšak tyto vlivy byly chybně a nedostatečně vyhodnoceny. Negativní vlivy VRT byly vesměs chybně podceněny a údajné pozitivní vlivy VRT byly chybně přeceněny. Není provedeno hodnocení vlivu VRT na krajinný ráz.</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Socioekonomické faktory jsou hodnoceny v rámci hodnocení vlivů na veřejné zdraví (kap. 12 vyhodnocení).</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Socioekonomické faktory jsou hodnoceny v rámci hodnocení vlivů na veřejné zdraví (kap. 12 vyhodnocení). Vlivy projektů rychlých spojení a multimodálních klastrů s projekty VRT jsou vyhodnoceny i vlivy na přírodu a krajinu. VRT nepředstavují průmyslovou stavbu. Jedná se o stavbu železniční infrastruktury.</p> <p>Vysvětleno Vyhodnocení kumulativních vlivů bylo provedeno v podrobnosti návrhu koncepce a je součástí kapitoly 6 vyhodnocení.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Vyhodnocení vlivů záměrů VRT bylo provedeno v podrobnosti návrhu koncepce. Neakceptováno, Vysvětleno Vyhodnocení vlivů tratí VRT bylo provedeno v souladu s metodou hodnocení, která je uvedena v kapitole 6.7. Vliv na krajinný ráz byl pro tratě VRT hodnocen: Výstavba tratí VRT představuje potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>[26] Na str. 159 vyhodnocení je uvedeno (cit.): „V případě nového vedení vysokorychlostních tratí, resp. rychlých spojení, je nutné volit taková technická řešení, která budou minimalizovat zásahy do území lokalit Natura 2000, ZCHÚ, prvků ÚSES, CHOPAV, OPVZ a CHLÚ (technické řešení stavby mostu, umístění výduchů a vyústění pomocných štol v případě tunelů, umístění hydrogeologických a dalších vrtů, minimalizace stavby obslužných a přístupových komunikací). Výstavba a rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území.“ Správně by však měly být výše uvedené vlivy zohledňovány již při volbě tras VRT a nikoli až v rámci „technického řešení“. Vhodné trasování VRT je z hlediska minimalizace negativních vlivů mnohem důležitější než „volba technického řešení“.</p> <p>[27] Obdobně na str. 34 posouzení vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno (cit.): „V případě nového vedení vysokorychlostních tratí, resp. rychlých spojení, je nutné volit taková technická řešení, která budou minimalizovat zásahy do území lokalit Natura 2000 (technické řešení stavby mostu, umístění výduchů a vyústění pomocných štol v případě tunelů, umístění hydrogeologických a dalších vrtů, minimalizace stavby obslužných a přístupových komunikací)“. Správně by měly být nové trasy VRT voleny tak, aby vůbec nezasahovaly území lokalit Natura 2000.</p> <p>[28] Na str. 159 vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Z hlediska vlivů na klima je možné hodnotit projekty výstavby a rekonstrukcí železničních tratí a vedení vysokorychlostních tratí pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy.“. Toto tvrzení není podloženo žádnými přezkoumatelnými daty a jedná se pouze o spekulaci. Trasy VRT řeší dopravu pouze mezi velkými aglomeracemi, zatímco na lokální úrovni zůstane intenzita automobilové dopravy stejná.</p> <p>[29] Na str. 159 vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Projekty výstavby a rekonstrukcí tratí a vedení vysokorychlostních tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Z tohoto důvodu je vliv na půdu vyhodnocen jako potenciálně mírně negativní.“. Toto hodnocení je zcela chybné a podhodnocené. Vzhledem k délce nových tras VRT ve stavebně nedotčené krajině půjde o mimořádně rozsáhlé zábory ZPF a PUPFL, v nížinách mnohdy vysoce kvalitní půdy, takže vliv VRT na ZPF a PUPFL bude ve skutečnosti výrazně negativní.</p> <p>[30] Na str. 160 vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Při realizaci výstavby a rekonstrukce tratí a vedení vysokorychlostních tratí se nepředpokládá zásah a ovlivnění památek a památkových zón.“. Toto hodnocení je zcela chybné a podhodnocené. Území ČR představuje, ve srovnání s jinými státy, hustě osídlenou kulturní krajinu s vysokým výskytem dochovaných předmětů památkové ochrany. VRT je výrazná liniová stavba vysoce průmyslového charakteru určující ráz dotčené krajiny, přičemž památková ochrana se vztahuje i na celkový obraz sídel a chráněných prvků. Vzhledem k výraznému pohledovému uplatnění nových tras VRT v krajině se na území ČR prakticky nelze vyhnout vizuálnímu ovlivnění památek a vizuálním zásahům do památkových zón. Tento vliv VRT je třeba si přiznat a pracovat s ním a nikoli jej zamlčovat.</p> <p>[31] Na str. 175 vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Při realizaci vysokorychlostních tratí, jež budou oploceny, je nutné respektovat zachování migračních koridorů a průchodnost v místech střetů s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců, a to pomocí ekoduktů, estakád a dostatečně kapacitních mostních objektů.“. Takové opatření je nedostatečné, neboť je nutné zajistit dostatečnou průchodnost nejenom</p>	<p>Vysvětleno Volbou technického řešení je myšleno i vedení trasy ať už směrové nebo výškové.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Hodnocení projektů RS je doloženo v příloze č. 5 k vyhodnocení, vyhodnocení vlivu na lokality soustavy NATURA 2000 je součástí přílohy č.1 k vyhodnocení a vlivy na veřejné zdraví byly vyhodnoceny v příloze č.2 k vyhodnocení. V rámci naturového posouzení byly hodnoceny navržené koridory. Vzhledem ke konfiguraci terénu, požadavkům na technické řešení a přítomnosti lokalit soustavy Natura 2000 se v některých případech realizace VRT přímým střetům nevyhne.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Uvedené vyplývá ze znaslosti zpracovatelky vyhodnocení při výpočtech uhlíkové stopy v rámci studií proveditelnosti v souladu s Rezortní metodikou SFDI.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Vyhodnocení z hlediska vlivů na půdu je klasifikováno na potenciálně mírně negativní, hodnocení odpovídá metodě hodnocení uvedené v kapitole 6.6. vyhodnocení.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Památková ochrana vyplývá ze zákona o památkové ochraně č.20/1987 Sb. v platném znění a s ohledem na tento zákon je provedeno i vyhodnocení vlivů na kulturní památky.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno V uvedené citaci je „zachování migračních koridorů“ toto specifikuje místa pro migraci ne jen místa zvláště chráněných druhů savců. V úrovni projektové EIA jsou následně zpracovávány migrační studie, které řeší tuto problematiku.</p>

**Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA**

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>pro „zvláště chráněné druhy velkých savců“, ale pro všechny živočichy obecně, a též pro občany.</p> <p>[32] Na str. 218 vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Z hlediska kvality ovzduší jsou pozitivně na úrovni mírného vlivu (+1) hodnoceny záměry s nejvýznamnějším potenciálem převzetí části výkonů automobilové dopravy, tzn. terminály veřejné hromadné dopravy a novostavby vysokorychlostních tratí či rychlých spojení. Jako záměry s velmi mírným pozitivním vlivem (0/+1) jsou hodnoceny optimalizace, modernizace a elektrifikace, případně novostavby tratí“. Toto hodnocení není pro VRT podloženo žádnými přezkoumatelnými daty a předpoklad převzetí dopravy je pouze spekulativní. Trasy VRT zajišťují dopravu pouze mezi velkými aglomeracemi, zatímco na lokální úrovni zůstane intenzita automobilové dopravy stejná.</p> <p>[33] Na str. 218 vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Z hlediska hluku jsou mírně až významně negativně (-1/-2) hodnoceny všechny rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT), kde dojde k navýšení rychlosti na trati a tím i emisí hluku.“. Toto hodnocení je zjevně podhodnocené. Správně by měl být vliv tras VRT z hlediska hluku hodnocen vždy jako výrazně negativní.</p> <p>[34] Na str. 218 vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Z hlediska bezpečnosti jsou pozitivně na úrovni mírného vlivu (+1) hodnoceny záměry významných železničních tratí, které mají potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tím snížit dopravní nehodovost. Jedná se zejména o rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT). „. Toto hodnocení není pro VRT podloženo žádnými přezkoumatelnými daty a předpoklad převzetí dopravy je pouze spekulativní. Trasy VRT zajišťují dopravu pouze mezi velkými aglomeracemi, zatímco na lokální úrovni zůstane intenzita automobilové dopravy stejná. Pro dotčené obce představuje VRT naopak výrazně nebezpečný prvek na jejich území.</p> <p>[35] Na str. 219 vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Z hlediska socioekonomických faktorů jsou významně pozitivně (+2) hodnoceny rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT), jejichž podpora vede ke zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpoře rozvoje města atd.“. V tomto hodnocení je údajně pozitivní vliv VRT výrazně nadhodnocený. Dopady na život v menších sídlech, jako je území nadepsané obce, nejsou vůbec vyhodnoceny, a přitom právě zde jakékoli pozitivní vlivy absentují. Údajné zlepšení atraktivity lokalit a dopravní obslužnosti se týká především velkých center a nikoli menších sídel v oblastech mezi terminály VRT, pro které VRT znamená jen samá negativa. Realizací VRT se posílí hospodářský a správní význam centrálních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel. Tyto efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT nepochybně způsobí, nebyly při přípravě koncepce vůbec popsány a vyhodnoceny. V případě nadepsané obce půjde realizace velké průmyslové stavby VRT na jejím území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváženo jakýmikoli pozitiviv, neboť realizace VRT dopravní obslužnost obce nijak nezlepší, spíše naopak. Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních podniků dotčených navrženými koridory a na turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno.</p> <p>[36] Na str. 219 vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Vzhledem k bariérovému efektu v území mají nejvýznamnější negativní vliv, a to na úrovni mírného až významného vlivu</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Domníváme se, že SEA vlivy VRT v tomto smyslu jistě nepřeceňují, což je patrné z toho, že i u zdaleka nejvýznamnějších železničních staveb – dálkových vysokorychlostních tratí – je vliv uvažován nejvýše jako „mírný“.</p> <p>Neakceptováno Výsledný vliv záleží vždy na finální poloze vůči zástavbě, výškovému vedení a zejména aplikovaných opatřeních, mezi nimiž může být i vedení trati v tunelu. Hodnocení „mírný až významný vliv“ je v tomto případě správné.</p> <p>Vysvětleno Uvedené tvrzení ve vyhodnocení vyplývá z údajů uvedených v CBA analýze, která byla zpracována pro studii proveditelnosti a je zveřejněna na <a href="https://www.spravazeleznic.cz/vrt/studie-proveditelnosti">https://www.spravazeleznic.cz/vrt/studie-proveditelnosti</a>.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Zde jsou uvedeny dva odlišné vlivy. Co se týče vlivů na kvalitu života na území sídel dotčených přítomností stavby – mimo jiné i z tohoto důvodu byly socioekonomické vlivy rozděleny do dvou sloupců, kde druhý je nadepsán „Pohoda bydlení“. Popis vlivů v připomínce je tedy pravdivý, ale máme za to, že hodnocení je s ní ve shodě. Co se týče první části připomínky [35], tedy že umístění VRT povede k nadměrnému rozvoji center a vytváření regionálních periferií, máme za to, že tento vliv bude kompenzován jednak uvolněním kapacit konvenčních tratí, jednak pozitivním efektem ekonomického rozvoje ČR jako celku. Vzhledem k velikosti ČR lze navíc předpokládat, že ekonomický efekt VRT se po jejich dobudování se dotkne v podstatě téměř celého území republiky.</p> <p>Neakceptováno S připomínkou nesouhlasíme, míra vlivů vždy záleží na projektovém řešení, stavu dotčeného území atd. Možné vlivy DSS3 a jejich významnost identifikované v rámci vyhodnocení odpovídají</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>(-1/-2) rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT).“. Toto hodnocení je podhodnocené. Správně by měl být vliv bariérového efektu tras VRT hodnocen vždy jako významně negativní. Je třeba zohlednit ekonomické újmy spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT. Dojde k ekonomickému útlumu v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst.</p> <p>[37] Na str. 225 vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Potenciálně pozitivní vlivy na úrovni mírných až významných vlivů mají na hlukovou zátěž, kvalitu ovzduší, dopravní nehodovost a socioekonomické faktory záměry týkající se významných novostaveb dálnic, městských okruhů a silnic. Z hlediska kvality ovzduší a vlivů na klima jsou pozitivně na úrovni mírného vlivu hodnoceny záměry s nejméně významným potenciálem převzetí části výkonů automobilové dopravy, tzn. terminály veřejné hromadné dopravy a novostavby vysokorychlostních tratí či rychlých spojení.“. Z výše uvedených důvodů nelze takové vyhodnocení akceptovat.</p> <p>[38] Na str. 477 až 478 vyhodnocení je v rámci Přílohy č. 3 „Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 28.3.2023 č.j. MZP/2023/710/397“ uveden bod č. 8 (cit.):</p> <p>„Vyhodnotit vliv koncepce ve vztahu k obecné ochraně přírody a krajiny, zejména potenciální vlivy na významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability (dále jen „ÚSES“) a jeho jednotlivé prvky, krajinný ráz, fragmentaci a migrační prostupnost krajiny, snižování retenční schopnosti krajiny, zabor přírodních biotopů, suchozemské i vodní ekosystémy apod. a navrhnout opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci případných negativních vlivů.“. Tento bod je zde vypořádán následovně (cit.): „Při výstavbě nové infrastruktury budou ze strany MD vždy navržena opatření v souladu s principy fragmentace a to vždy jako nezbytná podmínka při realizaci stavby. Do návrhu koncepce bylo převzato opatření: Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území). Při realizaci vysokorychlostních tratí, jež budou oploceny, je nutné respektovat zachování migračních koridorů a průchodnost v místech střetů s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců, a to pomocí ekoduktů, estakád a dostatečně kapacitních mostních objektů.“. Podle názoru nadepsané obce nebyl výše uvedený bod zjišťovacího řízení správně vypořádán, a to z důvodů podrobně rozvedených výše.</p> <p>[39] Na str. 492 vyhodnocení je v rámci Přílohy č. 4 „Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení“ pod bodem 15/23 uvedeno (cit.): „Při realizaci vysokorychlostních tratí, jež budou oploceny, je nutné respektovat zachování migračních koridorů a průchodnost v místech střetů s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců, a to pomocí ekoduktů, estakád a dostatečně kapacitních mostních objektů.“. Podle názoru nadepsané obce jde o nedostatečné opatření, neboť je nutné zajistit dostatečnou průchodnost nejenom pro „zvláště chráněné druhy velkých savců“, ale pro všechny živočichy obecně, a též pro občany. Nejvhodnější by bylo vést trasu VRT v souběhu se stávajícími bariérami, např. v souběhu s dálnicí D1.</p> <p>[40] Výše uvedené silně negativní vlivy VRT jsou naznačeny na str. 37 posouzení vlivu</p>	<p>obecnosti koncepce a strategické úrovni. Na projektové úrovni je pak možné vlivy určit přesněji a zajistit jejich další zmírnění či eliminaci.</p> <p>Viz výše (jedná se o shrnutí předchozího).</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno V rámci vyhodnocení byla řešena problematika vlivu na ZCHÚ, migraci a fragmentaci krajiny, křížení prvků ÚSES a krajinný ráz a lokality NATURA 2000. Z hlediska ovlivnění hlukové zátěže je třeba vycházet na úrovni projektů – projektové dokumentace, případně EIA dle provedeného hodnocení dle § 67 zákona č.114/1992 Sb.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Otázka hodnocení fragmentace krajiny (migrační prostupnost) a také kumulativních a synergických vlivů je komentována výše</p>



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA							
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání		
				<p>koncepce na lokality soustavy Natura 2000, avšak nejsou z toho vyvozeny patřičné důsledky pro celkové vyhodnocení koncepce (cit.): „S ohledem na migrační prostupnost území (biotop zvláště chráněných druhů velkých savců) je třeba konstatovat, že koncentrací dopravních staveb samozřejmě ke kumulacím vlivu dochází. Jedná se zejména o souběh dálničních staveb, navržených obchvatů a vedení nových železničních tratí a v podstatě všech připravovaných vysokorychlostních tratí. V případě těchto souběhů je možné řešení zachování územní prostupnosti vybudováním vhodných opatření (mostní objekty dostatečných parametrů, budování nových ekoduktů). V tomto případě však následně dochází k dalším, a to významným kumulacím se zástavbou rodinných domů, rekreačních objektů a průmyslových areálů, které jsou oploceny, resp. s paralelním vedením obslužných komunikací a cyklistických stezek. Pokud není dopravní infrastruktura oplocena, je její překonání, byť s určitým rizikem možné. V případě navazující oplocené zástavby však ani dostatečně kapacitní mostní objekty nemohou plnit svou funkci. Toto se týká zejména shlukování dopravních staveb a zástavby v údolích velkých řek (např. údolí Labe, Ohře apod.). V těchto případech se následně území stává kompletně neprostupné.“ Výše uvedené v podstatě vystihuje výhrady nadepsané obce, avšak tento popis problémů se nachází pouze v rámci naturového hodnocení a pro celkové vyhodnocení koncepce z něj nejsou vyvozeny dostatečné důsledky v podobě negativního hodnocení vlivu VRT.</p> <p>[41] Z konstatování na str. 38 posouzení vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 vyplývá, že hodnocení kumulativních a synergických vlivů na úrovni jednotlivých záměrů bylo v podstatě odsunuto až do procesů EIA a na úrovni SEA nebylo reálně provedeno, což je neakceptovatelné a ve svých důsledcích nezákonné (cit.): „Problematika hodnocení kumulativních a synergických vlivů na úrovni koncepce je spojena s jejich určitou obecností, absencí technických detailů a jejich přesného rozsahu. Na úrovni koncepce je tedy hodnocení kumulativních vlivů obtížné. Z tohoto důvodu je velmi důležité tato hodnocení provést v rámci procesu EIA pro konkrétní záměry.“</p> <p>6. Nedostatečné a chybné vyhodnocení vlivů úseku VRT Praha-Brno</p> <p>[42] V rámci tabulky č. 3 „Vliv navržených opatření posuzované koncepce na předměty ochrany EVL/PO“ byl záměr VRT Praha – Brno vyhodnocen stupněm -1 jako mírně negativní vliv. Podle názoru nadepsané obce, vzhledem k důvodům uvedeným v předchozích bodech, by zde měl být vliv správně vyhodnocen stupněm – 2 jako významný negativní vliv. Ve zdůvodnění v příslušné kolonce je uvedeno (cit.) „Vysokorychlostní tratě způsobují v území další fragmentaci krajiny (s ohledem na své oplocení)“. Podle názoru nadepsané obce fragmentace krajiny představuje významný negativní vliv (-2) z důvodů rozebraných v předchozích bodech. Nadto, fragmentaci krajiny způsobuje nejenom oplocení, ale též samotné kolejiště a provoz na něm.</p> <p>[43] Na str. 360 a násl. vyhodnocení je uvedena PŘÍLOHA 3a „Vyhodnocení projektů – železniční doprava“, v jejímž rámci jsou na str. 374 až 376 hodnoceny dílčí úseky rychlého spojení RS 1 VRT na trase Praha – Brno (RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany, RS 1 VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou, RS 1 VRT Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš, RS 1 VRT Velká Bíteš – Brno). Zde byly identifikovány četné střety trasy VRT s lokalitami soustavy Natura 2000 a četné střety s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Tyto střety jsou zde hodnoceny stupněm -1 jako mírně negativní vliv.</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Vyvozena jsou opatření 2 a 3 uvedená v kapitole 11 posouzení vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i.</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Vyňatému odstavci předchází na stranách 36 a 37 hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Na úrovni koncepce nebyl vyhodnocen pro žádnou z EVL a PO tak významný kumulativní vliv, který by některý z dopravních koridorů zcela vyloučil.</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Vyhodnocen byl mírně negativní vliv na EVL Blatov a Xaverovský háj, který vycházel ze znalosti konkrétního řešení záměru v území a navržených technických řešení. O správnosti hodnocení lze polemizovat, argumentace pro konstatování významně negativního vlivu v připomínce chybí. Fragmentaci způsobuje samozřejmě i kolejiště, v případě oploceného drážního tělesa však živočišné kolejiště nejsou schopni dosáhnout s ohledem na uvedené oplocení, které bylo z tohoto důvodu akcentováno.</p> <p>Bereme na vědomí. Ve vyjádření chybí odůvodnění pro významný negativní vliv. Autorka posouzení dle § 45i vyhodnotila záměry na úrovni koncepce, s využitím své zkušenosti a s částečnou znalostí technického řešení konkrétních záměrů.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA							
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání		
				<p>Podle názoru nadepsané obce je vyhodnocení negativního vlivu těchto střetů podhodnocené a správně by měl být vliv hodnocen stupněm – 2 jako významný negativní vliv. Podle názoru nadepsané obce by měla být trasa VRT na úseku Praha-Brno vedena v takové variantě, aby k takovým střetům vůbec nedocházelo, např. v souběhu s dálnicí D1.</p> <p>[44] Na str. 392 a násl. vyhodnocení je uvedena Příloha 2 „Hodnocení opatření Dopravní politiky České republiky pro léta 2021–2027 na veřejné zdraví“, v jejímž rámci jsou na str. 462 až 465 hodnoceny dílčí úseky rychlého spojení RS 1 VRT na trase Praha – Brno (RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany, RS 1 VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou, RS 1 VRT Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš, RS 1 VRT Velká Bíteš – Brno). Všechny dílčí úseky jsou zde hodnoceny stejnými bodovými stupni a shodným slovním hodnocením (cit.):</p> <p>„Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (= potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírně až významné riziko vzniku nové bariéry v území.“ Podle názoru nadepsané obce jde o chybné a zkreslení hodnocení, provedené pouze rétoricky tzv. „od stolu“, bez jakéhokoli zohlednění specifík jednotlivých úseků. Negativní vlivy VRT jsou zde podhodnoceny a pozitivní nadhodnoceny, a to z důvodů rozebraných výše v obecném bodu. Jedná se zejména o to, že bariérový efekt VRT bude mít na dotčená území mnohem horší dopady, než je uváděno, zatímco pozitivní efekt (dopravní obslužnost, atraktivita lokalit, rozvoj měst) se týká pouze centrálních sídelních aglomerací, kde budou terminály VRT, tj. Brno, Praha a možná Jihlava. Pozitivní efekt se netýká rozsáhlých dotčených území mezi terminály, jako je území nadepsané obce, kde k žádnému zlepšení dopravní obslužnosti a nárůstu atraktivity sídel nedojde, ale přesně naopak. Dojde k posilování správní a hospodářské centralizace (podrobně viz výše). Na území mezi terminály v místech trasy VRT dojde k podstatnému poklesu atraktivity a blokaci rozvoje obcí, což vyhodnocení vůbec nezohledňuje. Tyto vlivy by byly potlačeny volbou vhodnější trasy VRT Praha-Brno, např. v souběhu s dálnicí D1.</p> <p>[45] Na str. 526 a násl. vyhodnocení je uvedena Příloha 5 „Vyhodnocení projektů – železniční doprava“, v jejímž rámci jsou na str. 647 až 649 hodnoceny dílčí úseky rychlého spojení RS 1 VRT na trase Praha – Brno (RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany, RS 1 VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou, RS 1 VRT Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš, RS 1 VRT Velká Bíteš – Brno). Všechny dílčí úseky jsou zde hodnoceny obdobným slovním hodnocením, se kterým však nelze souhlasit (z důvodů podrobně rozebraných výše), přičemž navržená kompenzační opatření jsou nedostatečná.</p> <p>Negativní vlivy VRT jsou zde podhodnoceny a pozitivní nadhodnoceny. Na úseku VT Praha-Brno není provedeno hodnocení vlivu VRT na krajinný ráz. Bariérový efekt VRT bude mít na dotčená území mnohem horší dopady, než je uváděno, zatímco pozitivní efekt (dopravní obslužnost, atraktivita lokalit, rozvoj měst) se týká pouze centrálních</p>	Viz vypořádání bodu 35.		
					<p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Uvedené vyhodnocení považujeme za objektivní a vyplývá z podkladů – návrhu koncepce. Ve vyjádření je požadováno tendenční vyhodnocení bez konkrétního odůvodnění, s uvedeným nesouhlasíme.</p> <p>U RS jsou v tabulce 5 navržena tato opatření:</p> <p>„Zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance</p>		

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>sídelních aglomerací, kde budou terminály VRT. Pozitivní vlivy se však netýkají rozsáhlých území mezi terminály, včetně území nadepsané obce, kde dojde k podstatnému poklesu atraktivity a blokaci rozvoje obcí, což vyhodnocení vůbec nezohledňuje (podrobně viz výše). Negativní vlivy VRT by byly významně eliminovány volbou vhodnější trasy VRT Praha-Brno, např. v souběhu s dálnicí D1.</p> <p>[46] Nadto, definitivní trasa VRT na úseku Praha-Brno není dosud oficiálně vybrána, takže hodnocení vlivů VRT Praha-Brno je předčasné a pouze spekulativní (viz níže).</p> <p>7. Úsek VRT Praha-Brno nemá vybranou finální variantu trasy, takže nemohl být zahrnut do koncepce a vyhodnocen</p> <p>[47] Z podkladů koncepce není zcela zřejmé, jaká varianty trasy VRT Praha-Brno byla vyhodnocena, neboť finální varianta trasy nebyla dosud oficiálně vybrána. Trasa VRT Praha-Brno není dosud vymezena finální způsobem v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje ani v Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina. Úsek VRT Praha-Brno tedy nemohl být zahrnut do koncepce a vyhodnocen.</p> <p>[48] Pokud je podkladem vyhodnocené trasy VRT Praha-Brno Studie proveditelnosti Správy železnic a v ní vymezená trasa VRT SK4-320, pak je třeba namítnout, že tato trasa není řádně vybranou zákonnou trasou VRT, neboť Studie proveditelnosti SŽ nemá žádný právní status, nejedná se o zákonný územně plánovací podklad a nebyla ani promítnuta do územně plánovací dokumentace. Studie proveditelnosti SŽ byla sice schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR, avšak to z ní nečinní územně plánovací dokumentaci ani zákonný územně plánovací podklad. Do procesu výběru trasy VRT nebylo (a stále není) zapojeno Ministerstvo pro místní rozvoj ani jiná ministerstva a úřady. V neposlední řadě Studie proveditelnosti SŽ je již zcela zastaralá a nereflexuje aktuální krizovou situaci, včetně nárůstu cen, a tedy již nemůže reálně sloužit jako relevantní podklad přípravy VRT.</p> <p>[49] Podle Politiky územního rozvoje mělo být postupováno tak, že koridor VRT bude vymezen na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy, což se nestalo, neboť Ministerstvo dopravy nevybralo žádné varianty trasy ani konečnou variantu. Studii proveditelnosti Správy železnic nelze považovat za splnění požadavku PÚR. Hodnocení variant trasy VRT a jejich výběr se měl odehrávat na půdě Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dalšími ministerstvy a úřady, což se nestalo, a tento proces nemohl být nahrazen schválením studie Správy železnic.</p> <p>[50] Po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava Územního rozvoje plánu (ÚRP), nesměřuje již požadavek Politiky územního rozvoje na výběr varianty Ministerstvem dopravy do procesu ZÚR v gesci jednotlivých krajů, ale nově do procesu ÚRP v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, jak vyplývá ze zákonné hierarchie nástroj územního plánování (viz výše). Jinými slovy, po datu 1. 1. 2021, kdy nabyla účinnosti právní úprava ÚRP (§ 35a až § 35h stavebního zákona), mohlo Ministerstvo dopravy vybírat varianty trasy VRT pouze pro účely pořizování ÚRP, nikoli pro účely pořizování ZÚR, aniž by byla trasa VRT posouzena a vymezena na úrovni ÚRP.</p> <p>[51] Trasu VRT na úseku Praha-Brno lze vést ve jiných variantách s výrazně menšími negativními vlivy, např. v souběhu s dálnicí D1, což ale nebylo v návrhu koncepce vůbec zohledněno a vyhodnoceno.</p>	<p>zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Minimalizovat zásahy do ochranných pásem vod .“</p> <p>DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce).</p> <p>Výsledná trasa VRT byla formou územně analytických podkladů, což je v souladu se stavebním zákonem, již předána na všechny dotčené kraje a již všechny dotčené kraje zahájily zpracování Aktualizací ZÚR právě té vybrané varianty. Tam se bude také vyhodnocení SEA řešit. Dle platné Politiky územního rozvoje ČR je možné do 30.6.2024 na jejím základě vydat územní rozhodnutí, i když trasa není přesně graficky stanovena.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Podkladem pro vyhodnocené trasy VRT Praha Brno byla uvedená studie proveditelnosti. Předmětem vyhodnocení SEA ani návrhu koncepce není hodnocení této studie.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Podkladem pro vyhodnocené trasy VRT Praha Brno byla uvedená studie proveditelnosti. Předmětem vyhodnocení SEA ani návrhu koncepce není hodnocení této studie.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Je nesprávně interpretováno (viz Konzultační výbor PÚR), kde bylo řešeno, že úkol je za Ministerstvo dopravy splněn. Výběr varianty neprovádí žádný dotčený kraj, ale dle Kompetenčního zákona z roku 1969 dle §2 to je pouze v kompetenci MD.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). Porovnání těchto variant bylo provedeno v kap. 8 vyhodnocení.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). Porovnání těchto variant bylo provedeno v kap. 8 vyhodnocení.</p>
22	23.1.2024		Obec Okrouhlička	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice.

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
23	23.1.2024		Obec Leština u Světlé	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice
24	23.1.2024		Obec Květinov	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice
25	23.1.2024		Obec Klášterní Skalice	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice
26	22.1.2024		Obec Chrástany	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice
27	23.1.2024		Obec Chlístovice	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice
28	23.1.2024		Obec Hrobce	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice
29	18.1.2024	MK 4726/2024 OPP	Ministerstvo kultury	<p>Ochrana řešeného území z hlediska zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, mezinárodní Úmluvy o ochraně architektonického dědictví Evropy a mezinárodní Úmluvy o ochraně archeologického dědictví Evropy – legislativní rámec:</p> <p>V rámci území dotčeného koncepcí se nachází:</p> <p>☒ V území dotčeném koncepcí se nacházejí plošně památkově chráněná území a kulturní památky zapsané v Ústředním seznamu kulturních památek (dále jen ÚSKP) ČR pod příslušnými čísly rejstříku. Jejich seznam je k dispozici na webových stránkách NPÚ v rubrice Památkový katalog <a href="http://pamatkovykatalog.cz">http://pamatkovykatalog.cz</a>. Zároveň jsou plošně památkově chráněná území i kulturní památky zaneseny v mapové aplikaci NPÚ, která je přístupná na adrese <a href="https://geoportal.npu.cz/">https://geoportal.npu.cz/</a>.</p> <p>☒ Území dotčené koncepcí je územím s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. V případě jakékoliv činnosti zasahující do terénu je nutné postupovat v souladu s touto platnou legislativou.</p> <p>Státní archeologický seznam ČR (SAS ČR) je jedním ze zdrojů informací o územích s archeologickými nálezy (UAN). SAS ČR eviduje dosud rozpoznaná UAN dle míry výskytu archeologického dědictví. V současné době je formou veřejného přístupu na internetových stránkách <a href="http://isad.npu.cz/">http://isad.npu.cz/</a> nově umožněno prohlížení jednotlivých ÚAN v informačním systému SAS ČR také pro širokou veřejnost.</p> <p>Po posouzení z hledisek státní památkové péče, Ministerstvo kultury jako dotčený orgán ve smyslu § 10f odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, na základě Vaší informace, uplatňuje ke zveřejnění návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí - „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ následující připomínky a požadavky.</p> <p>Výrok: Ministerstvo kultury požaduje vyčíslení památek na str. 55 začátek první věty druhého odstavce kapitoly 2.9. Kulturní dědictví textu Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí opravit takto:</p>	<p>Bereme na vědomí..</p> <p>Bereme na vědomí..</p> <p>Akceptováno Uvedené v textu vyhodnocení bylo upraveno doslovně v kapitole 2.9 kulturní dědictví.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>„Ke dni 10. 1. 2024 je v Ústředním seznamu kulturních památek zapsáno 38 976 nemovitých kulturních památek, přičemž 354 z nich je klasifikováno jako národní kulturní památky. Jde o památky od těch nejstarších .... přes památky středověké ... a novověké ... až po památky z konce 20. století.“ Odůvodnění: V kapitole 2.9 Kulturní dědictví jsou uvedeny pouze národní kulturní památky, tedy nikoliv všechny kulturní památky, na něž se vztahují rejstříková čísla. Tato nepřesnost může vést k domněnce, že v ČR je pouze přes 300 NKP a nikoliv, že celkové množství nemovitých kulturních památek s rejstříkovým číslem dosahuje hodnoty téměř 39 000. Jejich ovlivnění a potenciální střety zájmů ochrany kulturních hodnot s předpokládanými dopravními stavbami jsou proto mnohem vyšší. Ovlivnění tohoto segmentu kulturního dědictví nelze opomíjet, neboť vzhledem k hustotě výskytu kulturních památek může být v detailu značné. Výrok: Ministerstvo kultury požaduje na str. 56 v kapitole 2.9. Kulturní dědictví v textu Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí doplnit do Seznamu světového dědictví UNESCO zapsanou památku: „Žatec a krajina žateckého chmele.“ Odůvodnění: „Žatec a krajina žateckého chmele“ zapsaná na Seznam světového dědictví UNESCO na loňském zasedání (prosinec 2023) v Saúdské Arábii, obohatila soupis zemědělských produkčních krajín o fenomén pěstování a zpracování chmele. Pro úplnost seznamu kulturních hodnot území ČR je proto třeba ji do aktuálního seznamu zahrnout, aby byl výčet kulturních a historických hodnot území úplný. Podklady jsou k dispozici na veřejných webových stránkách Národního památkového ústavu na adrese uvedené výše. Výrok: Ministerstvo kultury požaduje na str. 56 v kapitole 2.9. Kulturní dědictví do textu Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí doplnit do seznamu krajinných památkových zón a do Obrázku 16 krajinné památkové zóny na str. 58 krajinnou památkovou zónu v Karlovarském kraji „Kladská“ a krajinnou památkovou zónu v Ústeckém kraji „Žatecká chmelařská krajina“. Odůvodnění: V rámci charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území byla doplněna plošně památkově chráněná území, kteréžto opominutí připomínkovalo Ministerstvo kultury vyjádřením MK 14717/2023 OPP v předchozím stupni, a považuje toto doplnění za zásadní, neboť stupeň ovlivnění zejména krajinných památkových zón ve spojení s fragmentací krajiny působenou intenzifikací infrastruktury bude zásadní. Krajinná památková zóna „Kladská“ a „Žatecká chmelařská krajina“ byly zpracovatelem ve výčtu opomenuty. Výrok: Ministerstvo kultury požaduje na str. 56 v kapitole 2.9. Kulturní dědictví do textu Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí opravit ve výčtu památkově chráněných území počet archeologických památkových rezervací, kterých je uvedeno v Památkovém katalogu 9. Odůvodnění: Chybný zápis.</p>	<p>Akceptováno Ve vyhodnocení SEA upraveno doslovně v kapitole 2.9, uvádíme jen, že vyhlášení proběhlo po zveřejnění vyhodnocení SEA.</p> <p>Akceptováno Ve vyhodnocení SEA upraveno doslovně.</p> <p>Akceptováno Ve vyhodnocení SEA upraveno doslovně.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				K předloženému zveřejnění návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ nemá Ministerstvo kultury z hlediska ochrany kulturních hodnot, nad rámec uvedeného, další zásadní připomínky a požadavky.	
30	22.1.2024	UMC P_SUCH 00161/2024	MČ Praha Suchdol	Vyjádření je rozděleno na tři části: 1. Nesouhlas s návrhem koncepce a odůvodnění 2. Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí 3. Závěr – požadavky a návrh na vydání nesouhlasného závazného stanoviska koncepci. Vyjádření je totožné jako vyjádření Platformy za kvalitní dopravní infrastrukturu.	Vysvětleno Vypořádání totožné jako k vyjádření Platformy za kvalitní dopravní infrastrukturu.
31	19.1.2024	SBS 55599/2023 /ČBÚ - 21	Český Báňský úřad	K výše uvedenému návrhu koncepce zasíláme následující vyjádření: Pro zajištění ochrany území s přírodními hodnotami a možného rozvoje těchto území vytvářet podmínky pro šetrné využívání ložisek nerostů. Při vymezování dopravních staveb hledat plochy mimo ložiska nerostů a vnik překryvu ložiska plochami dopravních staveb umožnit jen v nezbytných případech a při zohlednění stanovených dobývacích prostorů. Česká geologická služba je Ministerstvem životního prostředí pověřena vést evidenci ložisek. Přehled ložisek naleznete na <a href="https://cgs.gov.cz/statni-geologicka-sluzba/nerostne-suroviny">https://cgs.gov.cz/statni-geologicka-sluzba/nerostne-suroviny</a>	Neakceptováno, Vysvětleno V kapitole 10 vyhodnocení uvedena podmínka č.27, která reflektuje požadavek ČBÚ: Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území. V návrhu koncepce jsou tato minimalizační opatření uvedena ve východiscích, kapitole 3 „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)
32	18.1.2024		Alternativa a středočeská D3 z.s.	Vyjádření je totožné jako vyjádření Platformy za kvalitní dopravní infrastrukturu kromě níže uvedeného: 2.3. Souhrnný komentář k vyhodnocení vlivů na životní prostředí Téměř všechny projekty v rámci jednoho druhu dopravy jsou hodnoceny stejně ve vybraných kritériích v oblasti vlivu na životní prostředí (např. klima, půdní fond, příroda a krajina, odpady atd.) bez ohledu na to, zda se jedná o modernizaci stávajícího úseku či novostavbu a bez ohledu na rozsah a charakter záměru (silnice I. třídy versus nová dálnice). Dálniční novostavby budou mít bezpochyby výrazně horší dopady na složky životního prostředí, než uvádí Koncepce. Např. středočeská D3 navíc zahrnuje několik kilometrů tunelů, výstavbu k komplikovanému, avšak z hlediska životního prostředí hodnotnému terénu, a v neposlední řadě i likvidaci vodních zdrojů a změnu tepelného a vodního režimu krajiny. Ochrana povrchových a podzemních vod: Spektrum znečišťujících látek pocházejících z provozu na pozemních komunikacích zahrnuje výfukové plyny (Pb, Ni, SO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , CO, CO <sub>2</sub> , saze, uhlovodíky, fenoly, aldehydy), otěr vozovky (Si, Ca, Mg, těžké kovy, organické sloučeniny), otěr pneumatik (Cd, Zn, S, Pb, Cr, Ni, Cu, organické sloučeniny, guma), otěr brzd (Cr, Cu, Ni, Pb, Zn, azbest). sloučeniny, pryž), otěr brzd (Cr, Cu, Ni, Pb, Zn, azbest), ztráty odkapáváním (Pb, Ni, Zn, Cr, Cu, Vn, org. sloučeniny, oleje, maziva, uhlovodíky, PAH, fenoly), koroze (Al, Cu, Fe, Co, Mn). Velká část z nich je důležitá i z hlediska ochrany vod. V koncepci jsou tyto polutanty buď zcela ignorovány, nebo je jejich působení bagatelizováno. Při srovnání silničních a železničních projektů považujeme za nesprávné stejné bodové hodnocení (-1) u dálničních novostaveb a optimalizací či elektrizací tratí u kritéria půdní fond. Zábory ZPF a PUPFL jsou u železniční dopravy výrazně nižší než u silniční. Požadujeme upravit hodnocení u uvedených složek životního prostředí pro velké dálniční stavby na -2 (významný negativní vliv).	Neakceptováno, Vysvětleno Vyhodnocení SEA bylo provedeno na základě seznamu projektů a multimodálních klastrů, které jsou součástí návrhu koncepce. Z uvedeného podkladu není možné objektivně vyvozovat rozdíly, které jsou uváděny ve vyjádření. Vyhodnocení SEA bylo provedeno na základě a v podrobnosti poskytnutých podkladů a na základě popsané metody v kapitole č. 6.7 vyhodnocení.  Neakceptováno, Vysvětleno Uvedené polutanty nebylo možné konkrétně hodnotit ve fázi vyhodnocení SEA. Provedené vyhodnocení SEA odpovídá metodě hodnocení koncepce, která je uvedena v kapitole č.6.7 vyhodnocení.  Neakceptováno Pro železniční projekty jsou rovněž třeba zábory PUPFL a ZPF, které mohou dosahovat velkých ploch, nejedná se pouze o optimalizace tratí, ale i modernizace s přeložkami tratí. Ve fázi

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				2.9. Podmínky implementace strategií z hlediska jejich vlivů na veřejné zdraví U silničních/dálničních a železničních staveb požadujeme doplnit do podmínek „posouzení variant“. U dálničních staveb se může jednat jak o alternativní trasování dálnice, tak o jiné dopravní alternativy (např. silnice v užším profilu v kombinaci s dalšími opatřeními – typicky středočeská D3 vs. alternativní řešení A0+.)	vyhodnocení koncepce SEA není možné kvantifikovat plochy záborů . Uvedené je možné provést ve fázi projektové dokumentace EIA. Neakceptováno Z hlediska vlivů na veřejné zdraví jsou v příloze č.2 uvedena opatření: Optimalizovat trasu a řešení komunikace v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.
33	23.1.2024		Hořanská a.s.	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice
34	23.1.2024		Vrtáci z.s.	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice
35	22.1.2024	PVL-5625/2024/410	Povodí Vltavy	1. V části nazvané „Dopravní sektorová strategie 3 fáze – návrhová část“: 1.1 na straně 15 (klastr 208V Labsko-vltavská vodní cesta) požaduje opravu názvu u projektu „Protipovodňová ochrana Hořín“ na „Zabezpečení Vraňansko - Hořínského kanálu při povodních“. zásadní připomínka 1.2 na str. 39 u projektového balíčku 118000 Vodní cesty mimo TEN-T je pravděpodobně mylně uveden projekt „Vltava, VD Miřejovice – modernizace mostu“, neboť vodní cesta (Vltava) je v daném úseku součástí TEN-T. Pozn.: Návrh Koncepce neobsahuje projekt plavebního stupně Děčín, neboť se z hlediska významného negativního vlivu na soustavu Natura 2000 řeší v samostatném procesu. 2. V části nazvané „Dopravní sektorová strategie 3 fáze – východiska“: 2.1 na str. 59 u typového opatření 4 Efektivní řízení dopravy vedoucí ke snížení jejich negativních vlivů požaduje doplnit i skutečnost dlouhého čekání na proplavení plavebními komorami s tím, že pod: „Problém“ bude doplněn text „dlouhé čekání na proplavení plavebními komorami“; „Náplň“ bude doplněn text „podpora výstavby a rekonstrukce plavebních komor a umožnění plánování doby proplutí“; „Cílový stav“ bude doplněn text „zefektivnění doby čekání na proplavení plavební komorou, snížení emisí v místech čekacích stání“. „Hlavní realizátoři“ doplnit „správce vodní cesty“. 2.2 na str. 85 doplnit do textu pod odrážku Zásady pro realizaci projektů všech druhů dopravní infrastruktury doplnit: o do třetí pododrážky text „a s ohledem na nezhoršení odtokových poměrů v území“. zásadní připomínka o do sedmé pododrážky doplnit „nezhoršení stavu všech vodních útvarů“ (nejen umělých a silně ovlivněných), tj. zamezit nezhoršení i ekologického stavu útvarů povrchových vod a kvantitativnímu stavu podzemních vod (zvláště pak u komunikací a železnic). Dále pak z textu nevyplývá, co se myslí slovy „ochranných pásem vod“ – pravděpodobně jde o „ochranná pásma vodních zdrojů“. 3. V příloze 2 Hodnocení opatření Dopravní politiky České republiky pro léta 2021 – 2027 na veřejné zdraví: 3.1 u 208V Vltava – Plavební komora Praha – Staré Město není zřejmé, proč je doporučeno „realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby“. Z textu komentáře vyplývá, že tento záměr má „potenciální velmi mírně negativní vliv na hlukovou situaci v území vlivem nárůstu intenzit lodní dopravy v	Akceptováno, název projektu byl opraven  Akceptováno doplněno V rámci oprávněné připomínky byl projekt přesunut z balíčku 118000 do klastru 208V, takže projekt zůstává, jedná se o rekonstrukci mostu.  Nelze doplnit, jde o citaci textu ze Strategie regionálního rozvoje 21+, který byl schválený vládou a proto se tento text nemůže měnit. Jde o konkrétní citaci.  Akceptováno doplněno

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>blízkosti obytné zástavby“. Z pohledu správce vodní cesty a z pohledu subjektu s právem hospodařit s majetkem státu, v daném případě s plavební komorou Smíchov, bude mít realizace plavební komory Staré Město naopak spíše pozitivní dopad na úroveň hluku v území, neboť se čekací doba na proplavení zkrátí. Dále pak se státní podnik Povodí Vltavy nedomnívá, že lze uprostřed vodního toku, s ohledem na neovlivnění odtokových poměrů v místě, realizovat opatření ke snížení hluku uprostřed koryta vodního toku.</p> <p>Tato problematika by měla být řešena legislativně – povinnostmi vlastníků/provozovatelů plavidel .</p> <p>Na základě výše uvedeného požaduje přehodnotit návrh opatření ke snížení hluku, vypuštěním textu u záměrů vodní dopravy umístovaných do koryt vodních toků.</p> <p>zásadní připomínka</p> <p>4. Na str. 9 přílohy K6T6 „Stanovení multimodálních klastrů, klastrů a balíčků“ požaduje 4.1 upravit větu v čl. 7 Rekreační plavba – přístaviště tak, aby v ní byly obsaženy i státní podniky Povodí jako správci vodní cesty, správci vodního toku a subjekty s právem hospodařit s majetkem státu následovně:</p> <p>„Výstavba souvislé sítě veřejných přístavišť pro krátkodobé, event. střednědobé stání plavidel, zajišťující dostupnost sídel podél vodní cesty z osobní a rekreační plavby se řídí podmínkami stanovenými v samostatném návazném procesu prostřednictvím ŘVC a státních podniků Povodí jako správců vodní cesty, správců vodních toků a subjektů s právem hospodařit s majetkem státu“.</p> <p>zásadní připomínka</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>ŘVC nemůže zajišťovat výstavbu sítě veřejných přístavišť pro krátkodobé, event. střednědobé stání plavidel, bez spolupráce správce vodní cesty a subjektu s právem hospodařit s majetkem státu (např. vodních nádrží, plavebních komor a ostatních vodních děl zřízených k plavebním účelům). Navíc některé řešené záměry na vodních cestách uvedené v koncepci jsou zcela realizovány správci vodní cesty, resp. státními podniky Povodí.</p>	Akceptováno doplněno
36	23.1.2024		Obec Žitenice	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice
37	23.1.2024		Obec Úmonín	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice
38	23.1.2024		Obec Opatovice I	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice
39	23.1.2024		Pbec Nové Sady	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice
40	23.1.2024		Obec Lípa	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice
41	23.1.2024		MČ Praha – Dolní Chabry	Vyjádření je totožné jako vyjádření Platformy za kvalitní dopravní infrastrukturu.	Viz vypořádání vyjádření Platformy za kvalitní dopravní infrastrukturu.
42	23.1.2024		Dvořák – svahové sekačky s.r.o.	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
			Obec Kvasetice - Květinov		
43	23.1.2024	JMK 11147/2024	Krajský úřad Jihomoravského kraje	<p>Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů: Bez připomínek.</p> <p>Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů: Předmětná koncepce vytváří rámec pro budoucí umístění záměrů, u kterých bylo nutné posoudit jejich vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jako území soustavy Natura 2000. V „Posouzení vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění“ zpracovaném Mgr. Martinou Fialovou, Ph.D. v listopadu 2023 nebyl v rámci ČR vyloučen významný negativní vliv některých plánovaných dopravních záměrů. Žádný z nich se však nenachází na území Jihomoravského kraje, kde byl u některých dopravních staveb konstatován pouze mírný negativní vliv. Stejně tak nebyly z hlediska dalších zájmů zákona o ochraně přírody ve „Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí, Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., listopad 2023“ u žádného z koncepčních záměrů konstatovány překážky, které by bránily jeho dalšímu projednání. Koncepčním záměrům, zejména těm s již nyní zjištěnými vlivy na lokality soustavy Natura 2000 či dopady na další zájmy ochrany přírody, však bude nutné nadále věnovat pozornost v navazující projektové fázi jejich přípravy a projednání. A to s ohledem na podrobnější informace, či změny v jejich stavebně technickém provedení. Bude tak nezbytné ve vztahu k nim postupovat dle § 45h a § 45i zákona o ochraně přírody. Současně plánované dopravní stavby budou zpravidla představovat záměry se závažnými zásahy, které by se mohly dotknout zájmů chráněných podle zákona o ochraně přírody a bude tak nezbytné k nim zpracovat hodnocení vlivů ve smyslu § 67 zákona o ochraně přírody. Jedním ze zásadních aspektů na úseku ochrany přírody u velkých dopravních liniových staveb pak bude fragmentace území s možnými negativními dopady na migraci velkých savců jako zvláště chráněných druhů, či jako evropsky významných druhů chráněných v rámci soustavy Natura 2000. Z tohoto důvodu je u těchto staveb (např. RS 1 VRT Praha – Brno – Ostrava, RS 2 VRT Brno – Rakvice) nutné již při jejich přípravě hledat opatření zajišťující jejich migrační prostupnost pro uvedené druhy. Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů: Bez připomínek. Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů: Bez připomínek. Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů: Bez připomínek. Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů: Bez připomínek.</p>	<p>Bereme na vědomí.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Uvedený požadavek je zohledněn v návrhu opatření – kapitola č.10 vyhodnocení a je součástí návrhu koncepce: „Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 a zvláště chráněná území. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační prostupnost území).“</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
44	23.1.2024		Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu	<p>V § 10a odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb. se mj. uvádí (cit.): „Předmětem posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (dále jen „posuzování koncepce“) podle tohoto zákona jsou koncepce, které stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů uvedených v příloze č. 1, zpracovávané v oblasti... dopravy..., koncepce, u nichž nutnost jejich posouzení, s ohledem na možný vliv na životní prostředí, vyplývá ze zvláštního právního předpisu, a dále koncepce spolufinancované z prostředků fondů Evropských společenství; tyto koncepce podléhají posuzování vždy, pokud je dotčené území tvořeno územním obvodem více než jedné obce.“</p> <p>V § 10b odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. se uvádí (cit.): „Posuzování koncepce zahrnuje zjištění, popis a zhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení koncepce a jejích cílů, a to pro celé období jejího předpokládaného provádění.“</p> <p>V § 10b odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. se uvádí (cit.): „Posuzování koncepce vychází ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době podání oznámení o zpracování koncepce (dále jen „oznámení koncepce“), s přihlédnutím ke vlivům jiných koncepcí nebo záměrů, které budou uskutečněny před provedením koncepce nebo v průběhu jejího provádění, popřípadě jejichž provedení je zamýšleno.“</p> <p>V § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. se uvádí: „Při posuzování koncepce se navrhuje a posuzují opatření k předcházení nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedením koncepce, včetně vyhodnocení předpokládané účinnosti navrhovaných opatření. Je-li koncepce řešena ve variantách, je nutné posuzování podle tohoto zákona provést pro všechny varianty.“</p> <p>V § 177 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb. (správní řád) se uvádí (cit.): „Základní zásady činnosti správních orgánů uvedené v § 2 až 8 se použijí při výkonu veřejné správy i v případech, kdy zvláštní zákon stanoví, že se správní řád nepoužije, ale sám úpravu odpovídající těmto zásadám neobsahuje.“ Cit. ust. se mj. týká těchto činností veřejných orgánů, které lze vztáhnout i na posouzení vlivů Koncepce na životní prostředí:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ § 2 odst. 1 správního řádu = veřejná správa postupuje v souladu se zákony a ostatními právními předpisy</li> <li>■ § 2 odst. 4 správního řádu = veřejná správa dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem</li> <li>■ § 3 správního řádu = veřejná správa postupuje tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou pochybnosti</li> </ul> <p>Je tedy mj. zřejmé, že MŽP by mělo v každém kroku procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (dále jen proces SEA) postupovat v souladu se zákony, mělo by chránit veřejné zájmy (ochrana životního prostředí, přírody a krajiny a zdraví občanů je jistě veřejným zájmem) a mělo by zjišťovat skutečný stav věci (jak také předpokládá § 5 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.).</p> <p>Vyjádření Děti Země ke Koncepci a k Vyhodnocení SEA.</p> <p>V ČR je všeobecně a dlouhodobě známo, že účast veřejnosti při posuzování koncepcí procesem SEA představuje zbytečnou byrokratickou a zatěžující překážku, a to z těchto důvodů:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• veřejnost předkládá příliš obecné argumenty</li> <li>• veřejnost předkládá příliš podrobné argumenty</li> </ul>	Bereme na vědomí.

**Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA**

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání																										
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• veřejnost předkládá příliš mnoho souvisejících argumentů</li> <li>• veřejnost předkládá odborné a právní argumenty</li> </ul> <p>Děti Země při znalosti výše uvedených tvrzení si nicméně dovoluují níže předložit toto vyjádření, aby získaly další důkazy, že platí.</p> <p>1. Koncepce vodní dopravy</p> <p>Usnesením vlády č. 685 ze dne 25. 9. 2017 byla Koncepce vodní dopravy (dále jen KVD) vzata na vědomí, přičemž rozpracovává DP ČR 2014-2020 s výhledem 2050 (proces SEA ke koncepci je zde: <a href="https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP235K?">https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP235K?</a>).</p> <p>KVD předpokládá zlepšit plavební podmínky pro nákladní a osobní dopravu na Labi st. hranice se SRN do Chvaletic s výstavbou jezu u Děčína a splavnit Labe od Chvaletic do Pardubic s výstavbou plavebního kanálu u Přelouče a přístavu Pardubice (247 km) a na Vltavě od Třebenic až k soutoku s Labem (91 km) a pro osobní dopravu na Vltavě do Českých Budějovic, na Berounce z Prahy do Černošic a na Moravě na Baťově kanále z Otrokovic do Rohatce (72 km).</p> <p>Z návrhu KVD ze srpna 2016 mj. vyplývá, že bez plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe za asi 600 mld. Kč se na Labi, Vltavě a na Baťově kanálu plánuje vybudovat 65 investičních záměrů (další 2 jsou na Labi již hotové) za cca 26,2 mld. Kč (viz níže tabulky).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Plánované dopravní vodní stavby na Labi</th> <th>Investiční náklady (mil. Kč)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zlepšení plavebních podmínek na Labi Ústí n. L. – státní hranice plavební stupeň Děčín</td> <td>5 150</td> </tr> <tr> <td>Stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice</td> <td>88</td> </tr> <tr> <td>Stupeň Přelouč II</td> <td>3 063</td> </tr> <tr> <td>Silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi</td> <td>223</td> </tr> <tr> <td>Modernizace plavebního stupně Smojedy</td> <td>418</td> </tr> <tr> <td>Veřejný přístav Pardubice</td> <td>224</td> </tr> <tr> <td>Úprava plavebního značení el. vedení na Labi</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Modernizace ochranných stání v Lovosicích a Hřensku</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>Ochranné stání Žemosecké jezero</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice</td> <td>112</td> </tr> <tr> <td>Přístaviště Děčín – Smetanovo nábřeží</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>Přístaviště Malé Žemoseky</td> <td>51</td> </tr> </tbody> </table>	Plánované dopravní vodní stavby na Labi	Investiční náklady (mil. Kč)	Zlepšení plavebních podmínek na Labi Ústí n. L. – státní hranice plavební stupeň Děčín	5 150	Stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice	88	Stupeň Přelouč II	3 063	Silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi	223	Modernizace plavebního stupně Smojedy	418	Veřejný přístav Pardubice	224	Úprava plavebního značení el. vedení na Labi	1	Modernizace ochranných stání v Lovosicích a Hřensku	24	Ochranné stání Žemosecké jezero	18	Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice	112	Přístaviště Děčín – Smetanovo nábřeží	19	Přístaviště Malé Žemoseky	51	<p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Koncepce vodní dopravy se připravuje znovu od začátku a bude v navazujícím kroku předložena do samostatného procesu SEA. Proto nemá vliv na předkládaný dokument DSS3.</p>
Plánované dopravní vodní stavby na Labi	Investiční náklady (mil. Kč)																														
Zlepšení plavebních podmínek na Labi Ústí n. L. – státní hranice plavební stupeň Děčín	5 150																														
Stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice	88																														
Stupeň Přelouč II	3 063																														
Silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi	223																														
Modernizace plavebního stupně Smojedy	418																														
Veřejný přístav Pardubice	224																														
Úprava plavebního značení el. vedení na Labi	1																														
Modernizace ochranných stání v Lovosicích a Hřensku	24																														
Ochranné stání Žemosecké jezero	18																														
Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice	112																														
Přístaviště Děčín – Smetanovo nábřeží	19																														
Přístaviště Malé Žemoseky	51																														

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání																																																																																																
				<table border="1"> <tr><td>Přístaviště Roudnice nad Labem</td><td>19</td></tr> <tr><td>Přístaviště Štětí</td><td>16</td></tr> <tr><td>Přístaviště Mělník</td><td>38</td></tr> <tr><td>Přístaviště Neratovice – Lobkovice</td><td>20</td></tr> <tr><td>Přístaviště Brandýs nad Labem</td><td>cca 20</td></tr> <tr><td>Přístaviště Čelákovice</td><td>20</td></tr> <tr><td>Ochranný přístav Nymburk – stání pro sportovní plavidla a OLD</td><td>17</td></tr> <tr><td>Přístaviště Poděbrady</td><td>20</td></tr> <tr><td>Přístaviště Oseček</td><td>18</td></tr> <tr><td>Rekreační přístav Kolín</td><td>44</td></tr> <tr><td>Přístaviště Brná</td><td>cca 20</td></tr> <tr><td>Modernizace plavebního značení na plavebních komorách dolního Labe</td><td>cca 10</td></tr> <tr><td>Čekací stání pro malá plavidla na Labi</td><td>cca 164</td></tr> <tr><td>Veřejný přístav Lázně Toušeň</td><td>cca 300</td></tr> <tr><td>Veřejný přístav Nymburk</td><td>cca 250</td></tr> <tr><td>Rekreační přístav Pardubice</td><td>cca 150</td></tr> <tr><td>Sjezdy do vody na Labi</td><td>cca 20</td></tr> <tr><td>Další síť přístavišť a servisních center na Labi</td><td>cca 150</td></tr> <tr><td>Ochranná stání na Labské vodní cestě</td><td>cca 300</td></tr> <tr><td><b>CELKEM</b></td><td><b>cca 10 987</b></td></tr> <tr><td colspan="2"><b>Dokončené stavby na Labi</b></td></tr> <tr><td>modernizace komory Brandýs nad Labem</td><td>cca 110</td></tr> <tr><td>modernizace komory Velký Osek</td><td>cca 104</td></tr> <tr><td colspan="2"><b>Plánované dopravní vodní stavby na Vltavě</b></td></tr> <tr><td colspan="2"><b>Investiční náklady (mil. Kč)</b></td></tr> <tr><td>Úprava ohlavi PK Hořín</td><td>242</td></tr> <tr><td>Zabezpečení podjezdů výšek na vltavské vodní cestě</td><td>1 004</td></tr> <tr><td>Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě</td><td>308</td></tr> <tr><td>Úprava plavebního značení na mostech, osazení radarových odražečů a vyznačení elektrických vedení na Vltavě</td><td>cca 20</td></tr> <tr><td>Ochranné stání Mířejovice</td><td>19</td></tr> <tr><td>Ochranné stání Podbaba</td><td>cca 18</td></tr> <tr><td>Modernizace rejd PK Štvanice</td><td>102</td></tr> <tr><td>Plavební komora Praha – Staré Město</td><td>650</td></tr> <tr><td>Úprava kotevního stání nábřeží Edvarda Beneše</td><td>55</td></tr> <tr><td>Čekací stání pro malá plavidla na Vltavě</td><td>125</td></tr> <tr><td>Úprava plavebních úžin Zbraslav a Štěchovice</td><td>cca 200</td></tr> <tr><td>Lodní zdvihadlo Slapy</td><td>2 158</td></tr> <tr><td>Lodní zdvihadlo Orlík</td><td>1 186</td></tr> <tr><td>Modernizace rejd PK Kořensko</td><td>47</td></tr> <tr><td>Přístaviště Davle</td><td>15</td></tr> <tr><td>Rekreační přístav Štěchovice</td><td>cca 20</td></tr> <tr><td>Prodloužení PK Kamýk nad Vltavou</td><td>188</td></tr> <tr><td>Modernizace rejd PK Modřany</td><td>cca 100</td></tr> <tr><td>Další síť přístavišť a servisních center na Vltavě</td><td>cca 150</td></tr> <tr><td>Stání na vltavské vodní cestě</td><td>cca 350</td></tr> <tr><td>Sjezdy do vody na Vltavě</td><td>cca 22</td></tr> <tr><td>Modernizace / výstavba druhých plavebních komor na Dolní Vltavě (Mířejovice, Dolánky, Roztoky)</td><td>cca 4 000</td></tr> <tr><td>Zvýšení podjezdů výšky mostu v Týně nad Vltavou</td><td>cca 130</td></tr> </table>	Přístaviště Roudnice nad Labem	19	Přístaviště Štětí	16	Přístaviště Mělník	38	Přístaviště Neratovice – Lobkovice	20	Přístaviště Brandýs nad Labem	cca 20	Přístaviště Čelákovice	20	Ochranný přístav Nymburk – stání pro sportovní plavidla a OLD	17	Přístaviště Poděbrady	20	Přístaviště Oseček	18	Rekreační přístav Kolín	44	Přístaviště Brná	cca 20	Modernizace plavebního značení na plavebních komorách dolního Labe	cca 10	Čekací stání pro malá plavidla na Labi	cca 164	Veřejný přístav Lázně Toušeň	cca 300	Veřejný přístav Nymburk	cca 250	Rekreační přístav Pardubice	cca 150	Sjezdy do vody na Labi	cca 20	Další síť přístavišť a servisních center na Labi	cca 150	Ochranná stání na Labské vodní cestě	cca 300	<b>CELKEM</b>	<b>cca 10 987</b>	<b>Dokončené stavby na Labi</b>		modernizace komory Brandýs nad Labem	cca 110	modernizace komory Velký Osek	cca 104	<b>Plánované dopravní vodní stavby na Vltavě</b>		<b>Investiční náklady (mil. Kč)</b>		Úprava ohlavi PK Hořín	242	Zabezpečení podjezdů výšek na vltavské vodní cestě	1 004	Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě	308	Úprava plavebního značení na mostech, osazení radarových odražečů a vyznačení elektrických vedení na Vltavě	cca 20	Ochranné stání Mířejovice	19	Ochranné stání Podbaba	cca 18	Modernizace rejd PK Štvanice	102	Plavební komora Praha – Staré Město	650	Úprava kotevního stání nábřeží Edvarda Beneše	55	Čekací stání pro malá plavidla na Vltavě	125	Úprava plavebních úžin Zbraslav a Štěchovice	cca 200	Lodní zdvihadlo Slapy	2 158	Lodní zdvihadlo Orlík	1 186	Modernizace rejd PK Kořensko	47	Přístaviště Davle	15	Rekreační přístav Štěchovice	cca 20	Prodloužení PK Kamýk nad Vltavou	188	Modernizace rejd PK Modřany	cca 100	Další síť přístavišť a servisních center na Vltavě	cca 150	Stání na vltavské vodní cestě	cca 350	Sjezdy do vody na Vltavě	cca 22	Modernizace / výstavba druhých plavebních komor na Dolní Vltavě (Mířejovice, Dolánky, Roztoky)	cca 4 000	Zvýšení podjezdů výšky mostu v Týně nad Vltavou	cca 130	<p>Vysvětleno, Neakceptováno Připomínka není relevantní k dokumentu DSS3, který s PSD ani DOL nepočítá.</p>
Přístaviště Roudnice nad Labem	19																																																																																																				
Přístaviště Štětí	16																																																																																																				
Přístaviště Mělník	38																																																																																																				
Přístaviště Neratovice – Lobkovice	20																																																																																																				
Přístaviště Brandýs nad Labem	cca 20																																																																																																				
Přístaviště Čelákovice	20																																																																																																				
Ochranný přístav Nymburk – stání pro sportovní plavidla a OLD	17																																																																																																				
Přístaviště Poděbrady	20																																																																																																				
Přístaviště Oseček	18																																																																																																				
Rekreační přístav Kolín	44																																																																																																				
Přístaviště Brná	cca 20																																																																																																				
Modernizace plavebního značení na plavebních komorách dolního Labe	cca 10																																																																																																				
Čekací stání pro malá plavidla na Labi	cca 164																																																																																																				
Veřejný přístav Lázně Toušeň	cca 300																																																																																																				
Veřejný přístav Nymburk	cca 250																																																																																																				
Rekreační přístav Pardubice	cca 150																																																																																																				
Sjezdy do vody na Labi	cca 20																																																																																																				
Další síť přístavišť a servisních center na Labi	cca 150																																																																																																				
Ochranná stání na Labské vodní cestě	cca 300																																																																																																				
<b>CELKEM</b>	<b>cca 10 987</b>																																																																																																				
<b>Dokončené stavby na Labi</b>																																																																																																					
modernizace komory Brandýs nad Labem	cca 110																																																																																																				
modernizace komory Velký Osek	cca 104																																																																																																				
<b>Plánované dopravní vodní stavby na Vltavě</b>																																																																																																					
<b>Investiční náklady (mil. Kč)</b>																																																																																																					
Úprava ohlavi PK Hořín	242																																																																																																				
Zabezpečení podjezdů výšek na vltavské vodní cestě	1 004																																																																																																				
Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě	308																																																																																																				
Úprava plavebního značení na mostech, osazení radarových odražečů a vyznačení elektrických vedení na Vltavě	cca 20																																																																																																				
Ochranné stání Mířejovice	19																																																																																																				
Ochranné stání Podbaba	cca 18																																																																																																				
Modernizace rejd PK Štvanice	102																																																																																																				
Plavební komora Praha – Staré Město	650																																																																																																				
Úprava kotevního stání nábřeží Edvarda Beneše	55																																																																																																				
Čekací stání pro malá plavidla na Vltavě	125																																																																																																				
Úprava plavebních úžin Zbraslav a Štěchovice	cca 200																																																																																																				
Lodní zdvihadlo Slapy	2 158																																																																																																				
Lodní zdvihadlo Orlík	1 186																																																																																																				
Modernizace rejd PK Kořensko	47																																																																																																				
Přístaviště Davle	15																																																																																																				
Rekreační přístav Štěchovice	cca 20																																																																																																				
Prodloužení PK Kamýk nad Vltavou	188																																																																																																				
Modernizace rejd PK Modřany	cca 100																																																																																																				
Další síť přístavišť a servisních center na Vltavě	cca 150																																																																																																				
Stání na vltavské vodní cestě	cca 350																																																																																																				
Sjezdy do vody na Vltavě	cca 22																																																																																																				
Modernizace / výstavba druhých plavebních komor na Dolní Vltavě (Mířejovice, Dolánky, Roztoky)	cca 4 000																																																																																																				
Zvýšení podjezdů výšky mostu v Týně nad Vltavou	cca 130																																																																																																				

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání																												
				<table border="1"> <tr> <td>Splavnění Berounky do Černošic</td> <td>cca 2 600</td> </tr> <tr> <td><b>CELKEM</b></td> <td><b>cca 13 709</b></td> </tr> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Plánované dopravní vodní stavby na Baťově kanálu</th> <th>Investiční náklady (mil. Kč)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Prodloužení splavnosti VC Otrokovice – Rohatec – PK Rohatec</td> <td>232</td> </tr> <tr> <td>PK Bělov</td> <td>299</td> </tr> <tr> <td>Plavební komora Hodonín</td> <td>423</td> </tr> <tr> <td>Modernizace rejd plavebních komor BK</td> <td>79</td> </tr> <tr> <td>Úprava plavebního značení na mostech Baťova kanálu</td> <td>cca 18</td> </tr> <tr> <td>Rekreační přístav Napajedla – Pahrbek</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Rekreační přístav Veselí nad Moravou</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>Přístaviště Kunovský Les</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>Rekreační přístav Kroměříž</td> <td>cca 180</td> </tr> <tr> <td>Zvyšování přístavní kapacity přístavišť BK</td> <td>cca 100</td> </tr> <tr> <td><b>CELKEM</b></td> <td><b>cca 1 499</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>Nicméně podstatné jsou skutečnosti:                      1) KVD nebyla vládou schválena, neboť tomu brání absence kompenzačních podmínek za významný negativní vliv jezu u Děčína na EVL a na bahnitě náplavy, jak dokládá stanovisko Správy N-P ČŠ.                      Skutečnost, že u nás nelze nikde realizovat účinné a udržitelné kompenzační opatření za významný negativní vliv jezu na přírodu, vyplývá ze stanoviska Správy Národního parku České Švýcarsko ze dne 13. 11. 2018, v němž se mj. uvádí: „Přírodní stanoviště bahnitých břehů řek s vegetací svazů Chenopodion rubri p. p. a Bidention p. p. (3270) jako předmět ochrany EVL Labské údolí není možné v plném rozsahu nahradit či simulovat technickými opatřeními, které by garantovaly tutéž přírodní kvalitu i funkci.“                      Text „Vyjádření Správy Národního parku České Švýcarsko k možnosti stanovení kompenzačních opatření významně negativních vlivů Koncepce vodní dopravy na EVL Labské údolí“ je přílohou tiskové zprávy Správy N-P ČŠ ze dne 16. 11. 2018 (ke stažení zde: <a href="https://www.npcs.cz/labe">https://www.npcs.cz/labe</a>), která mj. uvádí toto:                      „Vzhledem k množství nepřesností zveřejněných dne 16. listopadu 2018 na serveru zdopravy.cz a převzatých Deníky Správa Národního parku České Švýcarsko zveřejňuje znění stanoviska k žádosti Ministerstva dopravy o stanovení kompenzačních opatření týkajících se řešení významně negativního vlivu Koncepce vodní dopravy pro období 2016 – 2023 na předměty ochrany Evropsky významných lokalit Labské údolí a Porta Bohemica.                      Správa národního parku při zpracování stanoviska vyšla ze dvou expertních studií a čtyř stanovisek dalších akademických a odborných institucí. Při posuzování žádosti se správa národního parku zaměřila na ryze odbornou stránku posuzované věci.                      Odborné podklady nedovolily přijmout jiný závěr, než že významně negativní dopady Koncepce vodní dopravy na předmět ochrany přírody, konkrétně stanoviště bahnitých břehů řek s vegetací svazů Chenopodion rubri p.p. a Bidention p.p. (tzv. stanoviště říčních náplavů), v Labském údolí nelze kompenzovat tak, aby kompenzace byly funkční a v souladu s požadavky evropské ochrany přírody.                      Ing. Pavel Benda, Ph.D., ředitel Správy Národního parku České Švýcarsko: „Ke koncepci vodní dopravy tak, jak byla předložena, nebylo podle odborných podkladů možné vydat návrh funkčních a trvale udržitelných kompenzačních opatření, a to ani v rámci Evropsky významných lokalit Labské údolí a Porta Bohemica, ani na jiném místě v České republice. Pokud by správa parku přistoupila k vydání kompenzačních</p>	Splavnění Berounky do Černošic	cca 2 600	<b>CELKEM</b>	<b>cca 13 709</b>	Plánované dopravní vodní stavby na Baťově kanálu	Investiční náklady (mil. Kč)	Prodloužení splavnosti VC Otrokovice – Rohatec – PK Rohatec	232	PK Bělov	299	Plavební komora Hodonín	423	Modernizace rejd plavebních komor BK	79	Úprava plavebního značení na mostech Baťova kanálu	cca 18	Rekreační přístav Napajedla – Pahrbek	100	Rekreační přístav Veselí nad Moravou	51	Přístaviště Kunovský Les	17	Rekreační přístav Kroměříž	cca 180	Zvyšování přístavní kapacity přístavišť BK	cca 100	<b>CELKEM</b>	<b>cca 1 499</b>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno: Připomínka není adresována k obsahu tohoto dokumentu.</p> <p>Vysvětleno                      Předmětem vyhodnocení SEA ani návrhu koncepce není KVD.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno                      Předmětem vyhodnocení SEA ani návrhu koncepce není KVD.</p>
Splavnění Berounky do Černošic	cca 2 600																																
<b>CELKEM</b>	<b>cca 13 709</b>																																
Plánované dopravní vodní stavby na Baťově kanálu	Investiční náklady (mil. Kč)																																
Prodloužení splavnosti VC Otrokovice – Rohatec – PK Rohatec	232																																
PK Bělov	299																																
Plavební komora Hodonín	423																																
Modernizace rejd plavebních komor BK	79																																
Úprava plavebního značení na mostech Baťova kanálu	cca 18																																
Rekreační přístav Napajedla – Pahrbek	100																																
Rekreační přístav Veselí nad Moravou	51																																
Přístaviště Kunovský Les	17																																
Rekreační přístav Kroměříž	cca 180																																
Zvyšování přístavní kapacity přístavišť BK	cca 100																																
<b>CELKEM</b>	<b>cca 1 499</b>																																

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>opatření hypotetického charakteru, postupovala by nejen v rozporu se zákonem, ale vystavila by Českou republiku také hrozbě sankcí ze strany Evropské unie, vůči které se z vlastní vůle zavázala k ochraně zmíněných evropsky významných lokalit.“</p> <p>Správa Národního parku České Švýcarsko se proto ohrazuje proti interpretaci výše uvedenými médii, že „Národní park bourá plány...“. Správa Národního parku České Švýcarsko dle požadavku dodala odborné stanovisko ke Koncepti vodní dopravy, a to v souladu s platnými zákonnými předpisy a na základě odborného posouzení třetími stranami.</p> <p>Zásadní nepřesností v článku na serveru zdopravy.cz je pak tvrzení, že "až do konce roku 2015 přitom plán na stavbu děčínského jezu nebyl v rozporu s lokalitami Natura 2000", ale že se tak stalo až po rozšíření seznamu lokalit na návrh MŽP v roce 2016. Toto tvrzení ale není pravdivé. Výše uvedené studie se samozřejmě zabývaly vlivy na celém toku "dolního Labe" na území ČR, ale závěry jasně poukázaly na fakt, že nekompenzovatelnost v případě náplav se týká výhradně území EVL Labské údolí, které bylo na seznam lokalit soustavy Natura 2000 zařazeno už v roce 2005.</p> <p>2) MŽP k návrhu KVD před jejím vzetím na vědomí usnesením vlády ze dne 25. 9. 2017 uplatnilo řadu zásadních připomínek, z nichž lze níže uvést níže a z nich mj. vyplývá, jaké vážné manipulativní a nepravdivé údaje návrh KVD obsahoval, což je i logické, neboť takto ŘVC ČR a MD běžně argumentuje a postupuje, čehož je dokladem je i žádost ŘVC ČR a jeho vyjádření ze dne 9. 5. 2019:</p> <p>„89. Předkládaný materiál bude předmětem posuzování vlivů na životní prostředí (proces SEA) podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a podléhá posouzení důsledků na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny. Dosud však nebylo předloženo vyhodnocení vlivů Koncepce na životní prostředí, a není tak k dispozici podrobnější podklad pro posouzení obsahu koncepce ve vazbě na zájmy zvláštní územní ochrany přírody a krajiny a ostatní složky životního prostředí. S ohledem na požadavky § 10g odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je nezbytné, aby byl materiál předložen vládě ke schválení až po vydání stanoviska SEA a zohlednění případných připomínek vzešlých z procesu SEA, neboť ty mohou vyvolat změnu obsahu některých částí Koncepce či vypuštění některých projektů, s jejichž realizací předkladatel dle nyní předkládané podoby Koncepce počítá.</p> <p>Požadujeme proto přeformulovat bod I návrhu usnesení vlády tak, že vláda Koncepti vodní dopravy toliko bere na vědomí. Současně požadujeme s ohledem na absenci stanoviska SEA vypuštění bodů II a III návrhu usnesení vlády, neboť Koncepce zatím nemůže být schválena jako závazný dokument, a to ani pro členy vlády ani pro zástupce územní samosprávy. V opačném případě by bylo předmětné usnesení vlády v přímém rozporu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí.</p> <p>Z hlediska nutného doplnění stanoviska SEA je naopak namístě formulovat nový bod II usnesení vlády, jehož znění může být následující (obdobně vláda postupovala např. v souvislosti s jiným koncepčním dokumentem posuzovaným z hlediska jeho vlivů na životní prostředí, Surovinovou politikou, jejíž zpracování vláda vzala na vědomí usnesením vlády ze dne 3. února 2016 č. 77): „ukládá ministru dopravy a ministru životního prostředí zajistit posouzení Koncepce vodní dopravy podle ustanovení § 10a - 10j zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů;“</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno Připomínka není relevantní k dokumentu DSS3.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Připomínka se netýká k dokumentu DSS3, zde uvedený text není v DSS3 řešen. Nižší vlivy provozu jsou faktem, uvádí se ale i vliv na říční ekosystémy: Vodní doprava je nedílnou součástí</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA							
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání		
				<p>90. Koncepce opakovaně vyzdvihuje pozitivní environmentální charakteristiky vodní dopravy. S tímto se lze ztotožnit např. z hlediska množství produkovaných emisí, neplatí to nicméně pro míru ovlivnění vodních a na vodu vázaných druhů a ekosystémů, resp. přírodních stanovišť, které jsou v rámci Hodnotící zprávy dle směrnice 92/43/EHS "o stanovištích" v měřítku ČR (potažmo Evropy) opakovaně hodnoceny jako v relativně nejméně příznivém stavu z hlediska ochrany, a vyžadují proto nejvíce úsilí při snaze obnovit pro ně příznivé podmínky prostředí ve vztahu k jejich ekologickým nárokům.</p> <p>Toto úsilí má přitom stejně jako např. koncepcí zmiňovaný NAIADES vycházet z potřeb všech členských států a nelze jej z pohledu významnosti stavět nad, ale ani pod zájem na splavnění některých úseků vodních toků. S ohledem na skutečnost, že problematika vodní dopravy je - jak materiál sám konstatuje - záležitostí mezioborového, tedy neoddiskutovatelně též mezirezortního charakteru (ve smyslu vyžadující spolupráci konsenzus napříč všemi rezorty), je potřebné, aby koncepce řešila výše uvedené a navrhovala opatření též s ohledem na dotčení přírodních hodnot a funkcí.</p> <p>Proti racionálnímu rozvoji vnitrozemské vodní dopravy nelze nic namítat, je třeba nicméně vyváženě uplatňovat všechny tři pilíře udržitelnosti. V důsledku kanalizace dochází k často nevratné změně vodního režimu povrchových a podzemních vod a fyzikálně-chemických parametrů vodního toku. Dříve relativně proudné úseky vodních toků jsou transformovány de facto v jezové zdrže se zhoršenými ukazateli obsahu kyslíku, což vede k nežádoucím změnám druhového složení, významné redukci habitatové diversity splavněných řek a údolních niv a obecně ke snižování ekologické stability krajiny.</p> <p>Při rozvoji vodní dopravy v České republice je třeba si uvědomit, že hlavní koncepcí prezentovaný problém tohoto módu, tedy nesplavnost (zejména) Labe po celý rok, je důsledkem přirozených geomorfologických charakteristik jeho koryta, kdy jeho menší hloubka a větší spád (a s tím související kolísání hladiny) je způsoben povahou vodního toku jako takového. Důkazem toho budiž i fakt, že ani vzdutí případného Plavebního stupně Děčín nemá být pro zajištění splavnosti Labe v úseku Děčín - st. hranice po celý rok dostatečné; nad jezem bude nutné vlnovat, pod jezem budou opakovaně prováděny prohrábky plavební dráhy. Od středního úseku toku nelze očekávat parametry srovnatelné se splavněnými dolními toky řek např. v Německu, Belgii či Nizozemí.</p> <p>Při realizaci opatření ke zlepšení plavebních podmínek je proto nutné přistupovat k zásahům, které jsou svou povahou ve vztahu právě k druhům a stanovištím vázaným na vodní prostředí o mnoho závažnější.</p> <p>Tento aspekt vodní dopravy nelze v dokumentu, který bude tvořit hlavní koncepční podklad pro stanovování priorit ve věcech vodní dopravy a bude předložen Vládě České republiky, opomenout. Při formulaci jakýchkoliv cílů s očekávaným konkrétním dopadem v území je třeba zohlednit nejen hledisko ekonomické, ale též hledisko ochrany životního prostředí.</p> <p>Z tohoto pohledu považujeme strategický cíl „Snižování vlivu vodní dopravy na životní prostředí“ za nedostatečně rozpracovaný. Koncepce uvádí, že "podstatou integrovaného projektu rozvoje vnitrozemské plavby je definování cílů projektu jak v oblasti plavby, tak i v oblasti ochrany životního prostředí a přírody, přičemž tyto cíle jsou stejně důležité". Dále se nicméně potřebou respektování přírodních hodnot a</p>	<p>dopravní soustavy ČR, z hlediska udržitelné dopravy je bezesporu přínosem, citlivá je ale otázka vlivu vodní cesty na vodní ekosystémy a na vodohospodářské funkce.</p> <p>Koncepce vodní dopravy se připravuje znovu od začátku a bude v navazujícím kroku předložena do procesu SEA. Proto nemá vliv na dokument DSS3. Celý proces Koncepce vodní dopravy je v počátku přípravy.</p> <p>vysvětleno</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>V rámci prověření byl vyloučen záměr "Plavební stupeň Děčín", neboť u tohoto záměru byl již vyhodnocen významný negativní vliv v Koncepci vodní dopravy, pro který byl současně prokázán veřejný zájem, nicméně dle orgánu ochrany přírody a krajiny nelze stanovit kompenzační opatření, bez kterých v souladu s ust. § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nelze koncepci schválit.</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Bez dokončení procesu EIA se souhlasným stanoviskem nebude projekt realizován (je to nutnou podmínkou obdobně jako ekonomická efektivita). Tyto podmínky musí být splněny u každého projektu.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>funkcí nezabývá. Vodní toky Labe, Vltava, Berounka, Morava, Bečva, Ohře a Odry jsou vymezeny v Koncepti zprůchodnění říční sítě ČR a platných plánech povodí jako nadregionální prioritní biokoridory s mezinárodním významem - tedy migrační trasy s návazností na mořské prostředí, které umožní migrační cestu především diadromním druhům ryb.</p> <p>Toto vymezení je rovněž v souladu s principy Rámcové směrnice o vodách (2000/60/ES) i nařízení rady Evropy č. 1100/2007, kterým se stanoví opatření pro obnovu populace úhoře říčního a směrnicí Rady č. 92/43 EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Případná výstavba nových migračních bariér (jezů) by vedla k horší efektivitě migračních cest, a to i v případě nezbytné realizace rybích přechodů.</p> <p>Jako vhodná kompenzační opatření se jeví např. revitalizace příbřežních zón, instalace rybích úkrytů, ponechávání štěrku a mrtvé dřevní hmoty na vhodných místech mimo plavební dráhu, obnova konektivity koryta vodního toku s nivou apod. Tyto přístupy je třeba v materiálu zohlednit. Materiál požadujeme ve výše uvedeném smyslu doplnit, tedy navrhnout konkrétní opatření, která budou počítat s:</p> <p>a) realizací opatření ke snížení a kompenzaci dopadů již provozované plavby na vodní toky (zajištění obousměrné migrační propustnosti jezů pro vodní živočichy, obnova konektivity vodního toku s údolní nivou, podpora přirozených společenstev a biodiverzity, obnova morfologické diverzity toků - revitalizací břehů a přilehlé údolní nivy, podporou dynamického vývoje vodního toku mimo plavební dráhu, úpravou nešetrných postupů aplikovaných při údržbě vodních cest aj.),</p> <p>b) nástroji k usměrnění nového rozvoje vnitrozemské lodní dopravy v kontextu potřeby ochrany přírodních funkcí vodních toků a údolních niv, a to nikoli pouze v souvislosti s realizací nové infrastruktury v místě projektu, ale také z hlediska povodí a říčního ekosystému jako celku a v kontextu změny klimatu.</p> <p>V této souvislosti upozorňujeme předkladatele, že dne 2. 2. 2016 bylo ukončeno meziresortní připomínkové řízení k materiálu MŽP Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky pro období 2016 – 2025, přičemž u cíle 3.3.3 – Obnovovat krajinné prvky, zajistit průchodnost a ekologicky udržitelný hydrologický režim vodních toků byl ze strany Ministerstva dopravy bez připomínek akceptován úkol zpracovat (ve spolupráci s MŽP) Strategii rozvoje lodní dopravy v souvislosti s klimatickou změnou (dokument plně respektující zájmy ochrany biodiverzity), a to v termínu do konce roku 2018. Je proto nezbytné předkládanou Koncepti přizpůsobit tak, aby byly oba koncepční dokumenty v souladu.</p> <p>91. V koncepci jsou na několika místech uvedeny projekty, u nichž nebyla otázka akceptovatelnosti z environmentálních hledisek doposud uspokojivě zodpovězena - Plavební stupeň Děčín a Stupeň Přelouč II. V případě Plavebního stupně Děčín byla v procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí trvajícím téměř 10 let vrácena Dokumentace EIA předkladateli záměru (dokonce opakovaně).</p> <p>Stupeň Přelouč II ani 15 let po dokončení EIA nedisponuje pravomocnou výjimkou ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, neboť dosud není zřejmé, zda splňuje všechny tímto zákonem stanovené předpoklady pro její udělení. Navíc je k němu vydáno stanovisko EIA dle zákona č. 244/1992 Sb., jehož soulad s právními předpisy zpracovávajícími směrnici EIA není s ohledem na velké množství</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Připomínka není relevantní k dokumentu DSS3</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Je řečeno jen toto: Vodní doprava je nedílnou součástí dopravní soustavy ČR, z hlediska udržitelné dopravy je bezesporu přínosem, citlivá je ale otázka vlivu vodní cesty na vodní ekosystémy a na vodohospodářské funkce.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Je uvedeno v příloze K6T1_2_3 návrhu koncepce.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Požadavek se plní na úrovni jednotlivých klastrů, a to na základě schválené metodiky. Na celostátní úrovni proběhlo vyhodnocení stavu sítě na základě národního multimodálního dopravního modelu.</p> <p>Z vyjádření není zřejmé k jaké kapitole 1.2 se vyjádření vztahuje. Ve vyhodnocení SEA je kapitola 1.2. Hlavní cíle.</p>



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>skutečností (zejm. z hlediska výskytu zvláště chráněných druhů) zjištěných až po EIA zřejmý.</p> <p>Lze tedy dovodit, že další projednávání těchto projektů bude minimálně problematické, a to právě kvůli velkému množství přírodních hodnot přítomných v jejich zájmových územích, které nebyly v rámci projektové přípravy zohledněny (příp. jsou související opatření zpracovávána dodatečně). Od předpokladu jejich realizace se přesto odvíjí velká část koncepce – celý materiál předjímá budoucí výstavbu těchto jezů bez jakéhokoliv upozornění na environmentální limity a potřeby jejich řešení.</p> <p>To obdobně platí i pro záměr kanálu D-O-L, kdy by Koncepce vodní dopravy obsahující tento záměr neměla být ani projednávána, dokud nebude dokončena studie proveditelnosti tohoto plavebního spojení (v současné době zpracovávána) a její závěry nebudou v materiálu odpovídajícím způsobem zohledněny.</p> <p>Koncepce vodní dopravy si klade za cíl být zásadním sektorovým dokumentem s vlivem na dopravně-politický proces. Přestože jednoznačně počítá s realizací labské vodní cesty a též s projektem D-O-L, detailně neřeší konkrétní střety této dopravní infrastruktury.</p> <p>Z našeho hlediska je přístup, kdy takto zásadní koncepce s projekty počítá (tedy je formulována s ohledem na předpoklad jejich budoucí realizace), ale jejich střety neřeší, neakceptovatelný. Text materiálu požadujeme v tomto smyslu dopracovat (i v návaznosti na výsledky SEA).</p> <p>93. Str. 18 – požadujeme odstranit z koncepce formulaci „jednoznačný ekologický charakter vnitrozemské vodní dopravy“. Nepovažujeme ji za adekvátní.</p> <p>94. Kap. 4.3 – jako dílčí cíl je uvedeno „zlepšení plavebních podmínek v úseku Střekov – státní hranice CZ/DE dosažením plavební hloubky 140 cm po 345 dní v roce a 220 cm po 180 dní v roce a šířky plavební dráhy 50 m. Jedná se o shodné parametry vodní cesty, jaké jsou minimálně platné na labské vodní cestě na území SRN“.</p> <p>Srovnávat plavební parametry řeky na středním a dolním toku s horním úsekem není odpovídající, protože klíčové abiotické charakteristiky řeky (vodnost, spád, substrát dna) nejsou srovnatelné. z hledem k probíhající změně klimatu a předpokládaným dopadům na vodní režim nelze předpokládat, že by zajištění splavnosti na horním a středním úseku řeky Labe ve shodných parametrech jako níže v SRN bylo udržitelné, ekonomicky efektivní a ekologicky přijatelné, a to z důvodu nízkých stavů vody. Požadujeme tyto hodnoty revidovat s ohledem na odlišné poměry v ČR.</p> <p>95. V kapitole 4.3 materiál uvádí celou řadu stavebních i provozních opatření souvisejících s navrhovaným zkapacitněním vodních cest, přičemž u řady z nich chybí jakékoliv vyčíslení finančních nákladů. Požadujeme proto doplnění očekávaných nákladů u všech opatření, která jsou do Koncepce zahrnuta.</p> <p>Stěžejní přitom je i jasné uvedení zdrojů, ze kterých mají být financovány zejména plánované stavební projekty, a jejich vzájemného podílu na financování, aby mohly být přesně vyčísleny dopady na státní rozpočet. Souhrnné finanční náklady, které pro státní rozpočet vyplývají z opatření, s nimiž Koncepce ve stávající podobě počítá, požadujeme doplnit i do předkládací zprávy, která ve verzi pro meziresortní připomínkové řízení uvádí, že „Materiál nemá zvýšený dopad na státní rozpočet.“, což je ve zjevném rozporu se skutečností.</p> <p>96. Při bilančním porovnání nákladů a přínosů realizace Koncepce je nutno vycházet z analýzy zahrnující nejen vyčíslení přínosu investic v daném odvětví a přímých nákladů,</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Takto žádný text uveden v DSS3 není, je uvedeno následující: Vodní doprava je nedílnou součástí dopravní soustavy ČR, z hlediska udržitelné dopravy je bezesporu přínosem, citlivá je ale otázka vlivu vodní cesty na vodní ekosystémy a na vodohospodářské funkce.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno</p> <p>Připomínka se netýká DSS3, ale Koncepce vodní dopravy.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>ale také vyčíslení veškerých souvisejících nákladů – tedy vč. nákladů na zajištění (realizaci a provoz) opatření, jež mají za cíl minimalizovat či kompenzovat negativní vlivy na životní prostředí a další veřejné zájmy, a to vč. přínosů poskytovaných ekosystémy (tzv. ekosystémové služby).</p> <p>Minimalizační a kompenzační opatření jsou nezbytnou podmínkou k realizaci jednotlivých záměrů, a tedy i navrhovaných dílčích cílů Koncepce, jež budou mít vliv na životní prostředí. Požadujeme tyto související náklady zohlednit jak v analytické části materiálu, tak při rozhodování o efektivitě a návratnosti plánovaných či zamýšlených záměrů.</p> <p>101. Vzhledem k významnému vztahu vodní dopravy/vodní infrastruktury na podobu vodního toku požadujeme začlenit kromě Plánů povodí i Státní politiku životního prostředí ČR 2012-2020 do části 1.2. Schválená relevantní opatření SPŽP, která musí Koncepce vodní dopravy zohledňovat, jsou:</p> <p>1.1.1.4 Napravovat negativní zásahy způsobené lidskou činností vedoucí k obnovení přirozených koryt vodních toků s příznivým dopadem na vodní a vodu vázané ekosystémy a přednostně se zaměřit na ty úseky toků, které tvoří biokoridory a toky v sídlech</p> <p>3.1.3.3 Přednostně posilovat kapacitu stávajících dopravních koridorů před budováním souběžných komunikací s obdobnou kapacitou dopravy obsluhujících stejná území. Dopravní koridory a stavby plánovat, navrhovat a realizovat s ohledem na požadavek zajištění konektivity populací volně žijících živočichů a zajištění jejich dostatečné migrační prostupnosti</p> <p>3.1.3.4. Při výstavbě a rekonstrukcích dopravních staveb využívat technická a jiná řešení zajišťující funkční prostupnost pro živočichy a zajistit zprůchodnění stávajících dopravních staveb v úsecích s významným fragmentačním vlivem</p> <p>3.1.3.5 Realizovat systémová opatření k zajištění migrační prostupnosti vodních toků pro ryby a další na vodu vázané organismy (zejména výstavba rybích přechodů, odstraňování nepotřebných migračních překážek, zajišťování poproudových migrací ryb, obnovovat propojení nivních biotopů s vodními toky apod.</p> <p>106. Str. 4, kap. 1.1 - v úvodu této kapitoly zpracovatel konstatuje, že vodní doprava patří mezi nejlevnější a „nejekologičtější“ druhy dopravy oproti jiným druhům dopravy. V souvislosti s případnou realizací nákladných technických opatření uvedených v koncepci (např. navrhované plavební stupně nebo úprava koryt vodních toků na předepsané parametry) však tato skutečnost neodpovídá realitě, jelikož lze mimo jiné předpokládat negativní dopady na vodní a vodu vázané přírodě blízké ekosystémy nacházející se v prostoru a blízkém okolí vodního toku. V této souvislosti doporučujeme uvedený text přeformulovat.</p> <p>119. Str. 21 – k textu „Cílem zlepšení plavebních podmínek v úseku Střekov - státní hranice CZ/DE je dosažení plavebních ponorů 140 cm po 345 dní v roce a 220 cm po 180 dní v roce a šířky plavební dráhy 50 m. Jedná se o shodné parametry vodní cesty, jako jsou v současné době platné cílové parametry labské vodní cesty na území SRN.“ doporučujeme pro korektnost doplnit aktuální stav na německé straně (podrobněji uvedeno v doporučující připomínce 18). Toto doporučení může souviset i s textem na straně 41 (dosažení min. IV. plavební třídy dle nařízení 1315/2013/EU).</p> <p>123. Str. 32 - požadujeme „u splavnosti německé části“ doplnit následující text: „rozvoj na území SRN se bude odvíjet od zpracování tzv. Celkové koncepce Labe. Cílem zpracování koncepce je v SRN uvést do souladu ekologicky únosné využití toku pro</p>	<p>Vysvětleno Vyjádření se týká KVD a ne DSS 3. fáze.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>plavební účely, nezbytné vodohospodářské aktivity a zachování cenných přírodních prostor.</p> <p>Celková koncepce Labe bude mít vliv na zařazení Labe v rámci kategorizace spolkových vodních cest. Kategorizace spolkových vodních cest je jedním z opatření probíhající reformy spolkové vodní a plavební správy. Vodní cesty v SRN jsou zařazeny do 4 kategorií. Od zařazení se odvíjí další rozvoj příslušné vodní cesty a s tím spojené investice. U Labe bude kategorizace provedena po dokončení Celkové koncepce Labe (nejdříve koncem roku 2016, zatím u Labe kategorizace není provedena).“</p> <p>3) k návrhu KVD MŽP vydalo souhlasné stanovisko SEA ze dne 26. 5. 2017, č. j. 22166/ENV/17 s přísnými podmínkami, které by se měly posoudit a zohlednit při dalším rozhodování přezkoumatelným způsobem tak, aby bylo zřejmé, zda jsou splněné, přičemž stanovisko SEA mj. uvádí následující:</p> <p>„Potenciální negativní vlivy provádění koncepce na životní prostředí lze očekávat u opatření a projektů jako jsou např. realizace stavebních opatření odstraňujících úzká místa omezující rekreační plavbu, realizace stavebních opatření odstraňujících riziková místa, opatření, která řeší provádění prohrábek dna v místech s kontinuálním zanášením nebo zanášením způsobeným velkými vodami do Q5 atd. Jedná se zejména o vlivy způsobené výstavbou a provozem staveb infrastruktury vodní dopravy.</p> <p>Riziko negativních vlivů lze spatřovat např. v narušení a zaboru hodnotných biotopů zvláště chráněných rostlin a živočichů, zásazích do významných krajinných prvků (dále jen „VKP“), např. říční systémy, prvků územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“) a zvláště chráněných území (dále také jen „ZCHÚ“), v odnětí kvalitních půd zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“), ve fragmentaci území a vzniku migračních bariér apod.</p> <p>Další rizika jsou spojená se šířením hluku do volné krajiny a s nárůstem množství odpadů z vodní dopravy. Pro tyto situace jsou v tomto stanovisku navržena vhodná opatření k vyloučení, omezení, případně kompenzaci identifikovaných negativních vlivů...</p> <p>Kompenzačními opatřeními pro účely koncepce se v souladu s § 45i odst. 9 zákona o ochraně přírody a krajiny rozumí zajištění možnosti nahradit lokalitu dotčenou realizací koncepce v obdobném rozsahu a kvalitě a se stejnou mírou závaznosti a konkrétnosti, kterou má schvalovaná koncepce nebo její jednotlivé části. Tato kompenzační opatření musí být dle § 45i odst. 11 zákona o ochraně přírody a krajiny zahrnuta do koncepce (před jejím schválením).</p> <p>Kompenzační opatření včetně návrhu opatření k jejich zajištění stanovuje příslušný orgán ochrany přírody. Kompenzační opatření musí být v návaznosti na logiku chronologie výše uvedeného postupupřípadně stanovena (je-li možné je stanovit) až po prokázání naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu po skončení procesu SEA...</p> <p>Proces SEA je environmentálním odborným posouzením, nemůže však řešit realizovatelnost projektů v závislosti na situaci v sousedních zemích. MŽP nicméně apeluje na předkladatele koncepce, aby měl případná rizika spojená s provázaností projektů a jeho celkové realizovatelnosti ve smyslu splavnění Labe do Hamburku na paměti a provedl důkladnou úvahu v tomto smyslu, aby předešel finančním a ekologickým újmám spojeným se započítáním realizace projektu, který by posléze nemohl naplnit svůj účel.</p>	<p>Vysvětleno Vyjádření se týká KVD a ne DSS 3. fáze.</p> <p>Vysvětleno Vyjádření se týká KVD a ne DSS 3. fáze.</p> <p>Vysvětleno Vyjádření se týká KVD a ne DSS 3. fáze.</p> <p>Vysvětleno Vyjádření se týká KVD a ne DSS 3. fáze.</p> <p>Vysvětleno Vyjádření se týká KVD a ne DSS 3. fáze.</p> <p>Vysvětleno Vyjádření se týká KVD a ne DSS 3. fáze.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>MŽP považuje za vhodné pro úplnost poznamenat, že nad rámec procesu SEA je také nezbytně nutné provést posouzení ekonomické a sociální výhodnosti či nevýhodnosti říční plavby, resp. vodní dopravy, a to mimo jiné v kontextu očekávané změny klimatu. Předmětem procesu SEA nemůže být ani posouzení potřebnosti investice do konkrétních záměrů.</p> <p>Část A. Požadavky z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000: 1) Vypustit z návrhu koncepce projekt Plavební stupeň Děčín. Nebude-li z návrhu koncepce tento projekt vypuštěn, lze schválit jen variantu koncepce s nejmenším možným negativním vlivem, a to pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, a to až po uložení a zajištění kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit.“</p> <p>Mezi uloženými podmínkami tohoto souhlasného stanoviska SEA lze příkladmo zmínit např. tyto:</p> <p>„11) Ve fázi provozu vodní dopravy minimalizovat zásahy do koryta vodních toků a zásahy ovlivňující vodní režim, zejména vyloučit zásahy, které by mohly ohrozit ekologicko-stabilizační funkci vodního toku. V případě vlnování nedoporučujeme překračovat četnost cca 120 vln/rok.</p> <p>V rámci zachování vhodného splaveninového režimu ponechávat co nejvíce vhodného materiálu (štěrka, písek) z prohrábek k dispozici vodnímu toku na předem dohodnutých plochách vybraných v součinnosti s orgány ochrany přírody. Za tímto účelem v praxi využívat materiál "Údržba povrchových vod využívaných pro plavební účely v povodí Labe s ohledem na zlepšení ekologického stavu/potenciálu" (MKOL, 2013).</p> <p>12) Zásah nově budovaných vodních cest a jejich součástí do VKP a prvků ÚSES lze akceptovat jen výjimečně, za podmínky minimalizace dopadů těchto staveb a jejich provozu na ochranu přírody.</p> <p>13) Nové dopravní stavby a vodní díla lze do ZCHÚ umísťovat zcela výjimečně, a to s respektováním cílů a předmětů ochrany dotčených ZCHÚ, s respektováním podmínek pro zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin a při zajištění dostatečné migrační propustnosti. Konečný návrh záměrů řešit v dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody.</p> <p>15) V projektech navazujících na koncepci vodní dopravy minimalizovat zásahy provozu vodní dopravy a souvisejících staveb (přístavy, manipulační plochy, překladiště) do biotopů zvláště chráněných živočichů a rostlin. Dále při údržbě břehů toku a sekání trávy předcházet nepříznivému ovlivnění biotopů flóry a fauny, zvláště v občasně zaplavované části břehů či v blízkosti ZCHÚ a území Natura 2000.</p> <p>16) V případě budování nových záměrů včetně PSD minimalizovat vliv na krajinný ráz, minimalizovat vliv na přirozenou dynamiku toku a migrační prostupnost toku, nenarušit ekologicko-stabilizační funkci toku a říční nivy na území ZCHÚ.</p> <p>20) V následných krocích u nových a rozšiřovaných tras vodní dopravy, vč. související infrastruktury důsledně dbát na zachování biodiverzity v území. Při možných variantách vždy preferovat umístování staveb bez kolize s ochranou přírody.</p> <p>21) Ve fázi realizace následných projektů minimalizovat výstavbu příčných staveb na tocích. V nezbytném případě zabezpečit obousměrnou migrační průchodnost pro vodní organismy (losos obecný) a savce (bobr evropský, vydra říční) budováním vhodných účinných rybích přechodů, resp. suchých přechodů - ponecháním volných ploch s přirozenou vegetací v blízkosti rybích přechodů pro migraci vyder,</p>	<p>Vysvětleno Vyjádření se týká KVD a ne DSS 3. fáze.</p> <p>Vysvětleno Vyjádření se týká KVD a ne DSS 3. fáze.</p> <p>Vysvětleno Vyjádření se týká KVD a ne DSS 3. fáze.</p> <p>Vysvětleno Vyjádření se týká KVD a ne DSS 3. fáze.</p> <p>Vysvětleno DSS3 není nařízením o TEN-T, novela nařízení probíhá, avšak nezávisle na DSS3.</p> <p>Vysvětleno Plavební stupeň Děčín není v DSS3 obsažen. Problematika bude řešena v připravované Koncepci vodní dopravy vč. samostatného hodnocení SEA.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>štěrkopískových náplav, experimentálních výhonů. Konečný návrh vodních děl řešit v dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody.</p> <p>22) Při úpravách plavební cesty a na stávajících upravených úsecích postupně realizovat taková opatření, která zlepší morfologický a ekologický stav koryta a nivy např. dle studie "Pracovní postup pro návrhy a realizaci revitalizačních opatření na vodních cestách (MŽP, 2015)".</p> <p>2. Labský koridor a nákladní vodní infrastruktura Děti Země souhlasí s těmito stručnými argumenty Koncepce:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nákladní vodní doprava nemá v podmínkách ČR téměř žádný přínos a jde o zanikající typ pracovní činnosti</li> <li>- nákladní vodní doprava na Labi sice disponuje velkou teoretickou kapacitou přepravy zboží, nicméně je to odhadem 100-1.000x méně, než jakou může zrealizovat automobilová doprava a zčásti i železniční doprava</li> <li>- výstavba nové dopravní vodní infrastruktury je v podmínkách ČR škodlivá, neboť dochází k významně negativním zásahům do území NATURA 2000 a také do biotopů desítek zvláště chráněných druhů organismů</li> <li>- vodní nákladní doprava na Labi je od 30. let 20. století nespolehlivá, tento trend se po roce 1990 ještě zrychlil a nyní v době globálních změn klimatu a narůstajícího sucha v ČR se ještě zrychlil</li> <li>- o vodní nákladní dopravu na Labi není v ČR a ani v EU prakticky žádný zájem</li> <li>- je nutné zahájit odstranění řeky Labe z plánu TEN-T jako neperspektivní, aby ČR mohla svůj zájem nasměrovat na jiné druhy dopravy, u nichž je veřejný zájem dlouhodobě a opakovaně doložený a prokazatelný</li> </ul> <p>Děti Země si níže dovoluují předložit podpůrné argumenty k výše uvedeným tvrzením Koncepce o vodní dopravě na Labi (resp. na labsko-vltavské cestě), aby nedošlo k jejich politickému zpochybnění – odborně jsou argumenty na zachování Labe jako řeky dlouhodobě známé, takže se plánuje naopak její revitalizace a renaturalizace, nikoliv kanalizace, od níž se logicky ustupuje.</p> <p>2.1. Dopravní hledisko</p> <p>Lze připomenout, že dle studie proveditelnosti (objednávka MD) pro plavební kanál Dunaj-Odra-Labe se zjistilo, že „labská větev“ neměla žádné ekonomické přínosy (záměr byl u zbývajících větví českou vládou zrušen, takže zůstala antieconomická větev s Labem).</p> <p>Labská vodní cesta je nyní zásadně omezována dlouhodobými nízkými vodními stavy v úseku mezi Ústím nad Labem a st. hranicí se SRN. Z tohoto důvodu jsou zde dlouhodobě plánovány 1-2 nové plavební stupně (jezy). Bez výstavby těchto stupňů je intenzivní využívání labské vodní cesty pro nákladní dopravu prakticky vyloučené. Hypotéza o přesunu části objemu nákladní dopravy ze silnice a ze železnice na Labe není reálná, resp. chybí jakékoliv věrohodné důkazy.</p> <p>Přitom ŘSD ČR a SŽ ve svých studiích a argumentech na výstavbu nových dálnic a železničních tratí (podél Labe vede D11 a D8, dále je to modernizovaný koridor z Brna do Prahy a Drážďany a plánuje se výstavba RS z Břeclavi, přes Prahu a Drážďany) počítají s masivním využitím uvažovaných rostoucích dopravních intenzit, nikoliv s tím, že budou klesat, neboť část nákladní přepravy se přesune na Labe.</p> <p>Vzniká tak rozpor, kdy ŘSD ČR, SŽ a ŘVC ČR shodně argumentují výstavbou svých dopravních investic jednak zvyšujícími si dopravními intenzitami a jednak přesuny</p>	<p>Vysvětleno Bez dokončení procesu EIA se souhlasným stanoviskem nebude projekt realizován (je to nutnou podmínkou obdobně jako ekonomická efektivita). Tyto podmínky musí být splněny u každého projektu.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno. Připomínka není relevantní k dokumentu DSS3</p> <p>Vysvětleno Je řečeno jen toto: Vodní doprava je nedílnou součástí dopravní soustavy ČR, z hlediska udržitelné dopravy je bezesporu přínosem, citlivá je ale otázka vlivu vodní cesty na vodní ekosystémy a na vodohospodářské funkce.</p> <p>Vysvětleno Je uvedeno v příloze K6T1_2_3 návrhu koncepce.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání																								
				<p>přepravy ze silnic na tratě (SŽ) nebo ze silnic a tratí na vodu (ŘVC ČR), ačkoliv to postrádá logiku, pokud „všichni“ argumentují uměle navyšovanými přínosy a jednak dochází k přetahování virtuálních objemů přepravy.</p> <p>Pokud MD nepředloží jednotnou a nezávisle oponovanou odbornou studii o dopravních intenzitách na silnicích a dálnicích, na tratích a na Labi, které zahrnou i vzájemnou „přetahovanou“ nákladů, tak nelze předkládané dílčí studie SŽ či ŘVC ČR považovat za rozumné a objektivní.</p> <p>Podobně nepravdivá se jeví obecné informace o údajné cenové výhodnosti vodní dopravy – vodní doprava sice může být levnější než ostatní druhy dopravy, ale jen ve speciálních a okrajových případech a pro určité komodity, přičemž o způsobu přepravy nákladů nerozhoduje jen cena, ale další faktory – doba, spolehlivost...</p> <p>Podstatným zkreslujícím faktorem počítání objemu zboží a výkonů u vodní nákladní dopravy je to, že užívá v ČR vodní cesty bezplatně, zatímco železniční doprava si až do 31. 12. 2002 své dopravní cesty musela se státním příspěvkem financovat za své a od 1. 1. 2003 je financuje stát a železnice ji užívá za poplatek.</p> <p>Tabulka níže např. ukazuje, že nákladní vodní doprava na Labi je ovlivněna poptávkou než množstvím splavných dnů. Například rok 1991 měl nejnižší počet splavných dnů, ale objem nákladní dopravy činil téměř 6 mil. tun. Naopak v roce 1998 bylo Labe splavné cca 60 % dnů a přepravilo se po něm nejméně zboží za 90. let.</p> <p style="text-align: center;"><b>Splavné dny a objem přepraveného zboží na Labi</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Rok</th> <th>Splavné dny (ponor více než 140 cm)</th> <th>Objem přepraveného zboží v tisících tun</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1990</td> <td>169</td> <td>6.370</td> </tr> <tr> <td><b>1991</b></td> <td><b>91</b></td> <td><b>5.875</b></td> </tr> <tr> <td>1995</td> <td>312</td> <td>4.376</td> </tr> <tr> <td>1996</td> <td>323</td> <td>3.177</td> </tr> <tr> <td>1997</td> <td>230</td> <td>1.750</td> </tr> <tr> <td><b>1998</b></td> <td><b>221</b></td> <td><b>1.324</b></td> </tr> <tr> <td>1999</td> <td>156</td> <td>1.702</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Zdroj:</b> Čábelka, J.; Ptáček, F. (2000): Vodní doprava v IV. transevropském koridoru se zaměřením na úsek Střekov – st. hranice</p> <p>Tabulka níže zase ukazuje, že když se bude počítat náročnost přepravních výkonů jednotlivých druhů nákladní dopravy na primární energetické zdroje, tak se zjistí, že elektrická trakce nákladní železniční dopravy je energeticky nejúspornější způsob dopravy, a to i před vodní nákladní dopravou (ta je výhodnější jen u emisí SO<sub>2</sub>, neboť pro výrobu elektřiny je nutné spalovat hnědé uhlí s obsahem síry).</p> <p>Kromě toho výpočet dle web-stránky <a href="http://www.ecotransit.org/calculation.en.html">http://www.ecotransit.org/calculation.en.html</a> dokládá, že vnitrozemská vodní doprava má větší spotřebu energie a produkci CO<sub>2</sub> při přepravě stejného množství zboží na stejné trase (při srovnatelném dopravním výkonu), a to na příkladu přepravy 500 tun nákladu z Pardubic do Hamburku.</p>	Rok	Splavné dny (ponor více než 140 cm)	Objem přepraveného zboží v tisících tun	1990	169	6.370	<b>1991</b>	<b>91</b>	<b>5.875</b>	1995	312	4.376	1996	323	3.177	1997	230	1.750	<b>1998</b>	<b>221</b>	<b>1.324</b>	1999	156	1.702	<p>Vysvětleno</p> <p>Požadavek se plní na úrovni jednotlivých klastrů, a to na základě schválené metodiky. Na celostátní úrovni proběhlo vyhodnocení stavu sítě na základě národního multimodálního dopravního modelu.</p> <p>Vysvětleno</p> <p>Z vyjádření není zřejmé, k jaké kapitole 1.2 se vyjádření vztahuje. Ve vyhodnocení SEA je kapitola 1.2. Hlavní cíle.</p> <p>Vysvětleno</p> <p>Takto žádný text uveden v DSS3 není, je uvedeno následující: Vodní doprava je nedílnou součástí dopravní soustavy ČR, z hlediska udržitelné dopravy je bezesporu přínosem, citlivá je ale otázka vlivu vodní cesty na vodní ekosystémy a na vodohospodářské funkce.</p>
Rok	Splavné dny (ponor více než 140 cm)	Objem přepraveného zboží v tisících tun																											
1990	169	6.370																											
<b>1991</b>	<b>91</b>	<b>5.875</b>																											
1995	312	4.376																											
1996	323	3.177																											
1997	230	1.750																											
<b>1998</b>	<b>221</b>	<b>1.324</b>																											
1999	156	1.702																											

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání																
				<p><b>Spotřeba energie a emise CO2 při dopravě 500 tun nákladu z Pardubic do Hamburku:</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Druh nákladní dopravy</th> <th>Spotřeba energie (MJ)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nákladní vlak (722 km)</td> <td>130 643</td> </tr> <tr> <td>Říční člun (800 km + 8 km nákl. auto)</td> <td>283 118</td> </tr> <tr> <td>Nákladní automobil (718 km)</td> <td>368 587</td> </tr> <tr> <th>Druh nákladní dopravy</th> <th>Emise CO2 (tuny)</th> </tr> <tr> <td>Nákladní vlak (722 km)</td> <td>6,96</td> </tr> <tr> <td>Říční člun (800 km + 8 km nákl. auto)</td> <td>20,36</td> </tr> <tr> <td>Nákladní automobil (718 km)</td> <td>26,50</td> </tr> </tbody> </table> <p>V současnosti má vnitrostátní vodní doprava zcela okrajový význam právě proto, že je pro zákazníky málo flexibilní a cenově nevýhodná. Veškerou současnou vnitrostátní nákladní vodní dopravu lze navíc realizovat po silnici či po železnici.</p> <p>Studie VUT o Labi (2015) k jezu u Děčína</p> <p>Experti ze Stavební fakulty VUT v Brně ve své studii z roku 2015 zjistili, že z hlediska přepravy nákladů podél Labe nemají další investice do vodních staveb na řece žádný význam. Přesun nákladů ze silniční a železniční dopravy na vodní je totiž zanedbatelný. Plánovaný jez u Děčína má navíc větší negativní vlivy na životní prostředí a přírodu, než je stav bez jezu.</p> <p>Autoři studie pod vedením Zdeňka Dufka mj. uvádějí: „Pokud se z dálnice a železnice na vodu převede predikované množství zátěže, tak pokles v zatížení dálnice a železnice bude pouze marginální, protože stávající objemy přeprav po dálnici a železnici jsou o jeden až dva řády vyšší než predikované objemy po vodě. Proto z hlediska kapacity souběžné dálnice i železnice nemá investice do splavnění řeky Labe význam.“</p> <p>Podle nich by miliardové investice do vodních dopravních staveb na Labi mohly sloužit nanejvýš jako alternativa při uzavření dálnice nebo železnice nebo jako strategická rezerva pro případ války.</p> <p>Studie také zjistila, že pokud by nákladní vodní doprava na Labi úplně skončila, tak by to česká silniční a dálniční síť a železniční tratě vůbec nepocítily. Na státní hranici do Německa by totiž hypoteticky došlo ke zvýšení počtu kamionů za den asi o šest procent, tj. o 300 kamionů, anebo ke zvýšení počtu vlaků o dvě procenta, tzn. o pět párů vlaků za den.</p> <p>Z hlediska objemu přepravovaného nákladu by česká silniční síť a železniční tratě podél Labe snadno náklady z lodí vstřebaly, neboť jsou na takové nepatrné změny připraveny a nejméně deset let se tak i prakticky bez problému děje.</p> <p>Návrh důkazu:</p> <p>Ing. JUDr. Zdeněk Dufek, Ph.D. a kol. (2015): Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivnosti veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu ČR, Fakulta stavební, VUT Brno (příloha č. 13.zip) na <a href="http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP102">http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP102</a></p> <p>2.2. Proces EIA s vlivy na NATURA 2000 jezu u Děčína</p> <p>Proces EIA pro záměr výstavby jezu u Děčína skončil po 14 letech jeho zastavením ze strany MŽP, jak dokládá jeho sdělení ze dne 18. 12. 2019 (pozn.: plánované náklady ŘVC ČR ve výši 5,2 mld. Kč se nyní uvádějí na 7,3 mld. Kč), neboť ŘVC ČR ve lhůtě tří let do 14. 9. 2019 nedoplnilo dokumentaci EIA o chybějící údaje.</p> <p>Průběh procesu EIA pro jez u Děčína (5,15 mld. Kč) během 14 let je následující: 20.10.2005 = zveřejnění oznámení EIA a zahájení zjišťovacího řízení</p>	Druh nákladní dopravy	Spotřeba energie (MJ)	Nákladní vlak (722 km)	130 643	Říční člun (800 km + 8 km nákl. auto)	283 118	Nákladní automobil (718 km)	368 587	Druh nákladní dopravy	Emise CO2 (tuny)	Nákladní vlak (722 km)	6,96	Říční člun (800 km + 8 km nákl. auto)	20,36	Nákladní automobil (718 km)	26,50	<p>Neakceptováno, Vysvětleno. Připomínka se netýká DSS3, ale Koncepce vodní dopravy.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno. Připomínka se netýká DSS3, ale Koncepce vodní dopravy</p>
Druh nákladní dopravy	Spotřeba energie (MJ)																				
Nákladní vlak (722 km)	130 643																				
Říční člun (800 km + 8 km nákl. auto)	283 118																				
Nákladní automobil (718 km)	368 587																				
Druh nákladní dopravy	Emise CO2 (tuny)																				
Nákladní vlak (722 km)	6,96																				
Říční člun (800 km + 8 km nákl. auto)	20,36																				
Nákladní automobil (718 km)	26,50																				

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky		Vypořádání
				<p>13.12.2005 = MŽP vydává závěry zjišťovacího řízení s požadavkem vyhodnotit varianty</p> <p>24.08.2010 = ŘVC ČR předkládá dokumentaci EIA č. 1</p> <p>23.05.2011 = MŽP požaduje dokumentaci EIA č. 1 přepracovat</p> <p>31.01.2012 = ŘVC ČR předkládá dokumentaci EIA č. 2</p> <p>23.05.2012 = MŽP požaduje dokumentaci EIA č. 2 přepracovat</p> <p>29.02.2016 = ŘVC ČR předkládá dokumentaci EIA č. 3</p> <p>14.09.2016 = MŽP požaduje dokumentaci EIA č. 3 přepracovat</p> <p>18.12.2019 = MŽP ukončuje proces EIA, neboť ŘVC ČR během tří let nepředložilo dokumentaci EIA</p> <p>Během té doby byla dokumentace v letech 2011, 2012 a 2016 třikrát vrácena jako vadná, přičemž NKÚ v červenci 2019 uvedl, že stát na přípravu jezu utratil více než 625 miliónů korun.</p> <p>NKÚ ve své kontrolní akci č. 18/16 k rozvoji vodních cest uvádí toto následující hodnocení: „Z důvodu dlouhodobě přetrvávající nespolehlivé splavnosti labsko-vltavské vodní cesty NKÚ považuje peněžní prostředky, které byly vynaloženy na dokončení investic na podporu nákladní vodní dopravy, za potenciálně přinejmenším z části neúčelné a neefektivně vynaložené.“</p> <p>Děti Země upozorňují, že např. RNDr. Jiří Zahrádka, CSc. byl ŘVC ČR najat pro proces EIA k záměru „Plavební stupeň Děčín“, v němž opakovaně jako odborník na území NATURA 2000 tvrdil, že tento záměr nebude mít významný vliv na předměty ochrany, což se ovšem na základě opakovaných žádostí MŽP o doplnění odborně vadných dokumentací EIA i na základě pozdějšího stanoviska Správy NP České Švýcarsko ze dne 13. 11. 2018, č. j. SNPCS6970/2018 ukázalo jako nepravdivé.</p> <p>Stanovisko správy NP mj. uvádí toto: „Kompenzační opatření pro účely KVD nelze v souladu s požadavkem ZOPK na zajištění celkové soudržnosti soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit ve smyslu § 45i odst. 9 ZOPK stanovit. Přírodní stanoviště bahnitých břehů řek s vegetací svazů Chenopodion rubri p.p. a Bidention p.p. (3270) jako předmět ochrany EVL Labské údolí není možné v plném rozsahu nahradit či simulovat technickými opatřeními, které by garantovaly tutéž přírodní kvalitu i funkci...“.</p> <p>Je také známo, že na návrh MD podepsala Technologická agentura ČR s WELL Consulting, s. r. o., „Smlouvu o poskytnutí podpory: 5.550.000 Kč (viz <a href="https://smlouvy.gov.cz/smlouva/16729591?backlink=ugwne">https://smlouvy.gov.cz/smlouva/16729591?backlink=ugwne</a>).</p> <p>Výsledky této práce, na níž se mj. podílela i firma Ekopontis, s. r. o., byly dne 7. 7. 2022 zveřejněné MD jako příloha tiskové zprávy s názvem „Analýza TAČR: Při výstavbě plavebního stupně Děčín lze kompenzovat bahnité náplavy“ (text tiskové zprávy i s výsledky ke stažení zde: <a href="https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Analyza-TACR-Pri-vystavbe-plavebniho-stupne-Decin">https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Analyza-TACR-Pri-vystavbe-plavebniho-stupne-Decin</a>).</p> <p>V tiskové zprávě MD ze dne 7. 7. 2022 se mj. uvádí toto:</p> <p>„Ministr dopravy Martin Kupka závěry studie přivítal: „Konečně máme v rukou opravdu vědecké ověření týmem vědců různého zaměření, které dokazuje, že kompenzace jsou možné. V rámci studie byl též prováděn průzkum zahraničních projektů, které v rámci EU prokazatelně vedly k vytvoření nebo rozšíření stanoviště 3270, což jen ukazuje, že předchozí závěry o nemožnosti kompenzačních opatření nebyly objektivní.“</p> <p>Podobný příklad máme i z České republiky, kde byl realizován komplex experimentálních balvanitých výhonů v úseku labského kaňonu pod plánovaným</p>		<p>Neakceptováno, Vysvětleno. Připomínka se netýká DSS3, ale Koncepce vodní dopravy</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno. Připomínka se netýká DSS3, ale Koncepce vodní dopravy</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno. Připomínka se netýká DSS3, ale Koncepce vodní dopravy.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno. Připomínka se netýká DSS3, ale Koncepce vodní dopravy.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno. Připomínka se netýká DSS3, ale Koncepce vodní dopravy.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno. Připomínka se netýká DSS3, ale Koncepce vodní dopravy.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno. Připomínka se netýká DSS3, ale Koncepce vodní dopravy.</p>



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>profilem záměru Plavební stupeň Děčín. Díky tomu se zde v posledních letech rozvíjí prokazatelně kvalitní bylinné společenstvo stanoviště 3270.“</p> <p>„Z našeho pohledu je projekt Plavební stupeň Děčín, na rozdíl od kanálu Dunaj Odra Labe, realistickým, ekologicky obhajitelným projektem, jehož význam, spočívá nejen v možnosti přemístit část nákladní dopravy na vodu, ale i v otevření další dopravní cesty, po které budeme v budoucnu moci dopravovat do České republiky ropu a zkapalněný plyn,“ dodává ministr Kupka.“</p> <p>Děti Země nicméně považují obsah stanoviska firmy WELL Consulting, s. r. o., za pavědecký a názory ministra dopravy Martina Kupky za demagogii, neboť žádné seriózní a uznávané vědecké kapacity se na obsahu tohoto stanoviska nepodílely. Stanovisko sepsali jen najatí soukromí podnikatelé v oblasti životního prostředí. Má tak téměř nulovou vědeckou hodnotu.</p> <p>Děti Země na svou podporu tohoto svého názoru odkazují na tyto dva zdroje:</p> <p>1) Materiál ze dne 19. 9. 2022 s názvem „Oponentní posudek k výstupům projektu TIROMD041 – „Analýza a vyhodnocení možností vytváření a plošného rozšiřování přírodního stanoviště 3270 soustavy Natura 2000 v podmínkách Dolního Labe při respektování stávajícího užívání a rozvoje vodní cesty“ řešeného v rámci programu TA ČR BETA2“, který vypracoval prof. RNDr. Karel Prach, CSc. s kolektivem autorů Botanického ústav AV ČR (ke stažení zde: <a href="https://view.publitas.com/arnika-zs/tacr_beta_oponentura_bu/page/16">https://view.publitas.com/arnika-zs/tacr_beta_oponentura_bu/page/16</a>):</p> <p>„Obecně z Dokumentu nevyplývá, že lze nahradit přírodní stanoviště 3270 soustavy Natura 2000 v podmínkách Dolního Labe. Zásadní je pro jejich existenci dynamika říčního toku včetně jejich nepravidelností. Po případném vybudování PSD se ztratí přirozený charakter toku a vzhledem k tomu, že úlohou PSD je stabilizovat hladinu, z podstaty věci se tak eliminuje její kolísání nezbytné pro existenci biotopu náplavů. Umělé vytváření těchto biotopů někde jinde je nereálné a nedovedeme si představit zajištění režimu, jaký je v Labi, včetně občasného přemísťování šterkových lavic. Obdobné biotopy nikde jinde na našich řekách neexistují, a proto jejich zachování na Labi je zásadní...“</p> <p>Celý Dokument je nutné zásadně odmítnout jako nevědecký z následujících důvodů:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formální nedostatky textu (podobnost s jinými pracemi, chybějící citace, opakující se pasáže, chybějící struktura atd.).</li> <li>2. Nedostatečná analýza zahraničních prací bez analýzy dat a problém s přenositelností poznatků z řek s odlišným hydrologickým režimem. Žádná ze zahraničních prací neřeší náhradu za zničené stanoviště, ale naopak revitalizaci člověkem poškozených řek.</li> <li>3. Nejasná metodika práce – které datové soubory vstupovaly do vyhodnocení, jasné oddělení vlastních a cizích výsledků (chybějící citace). Interpretace jsou možné pouze na kritické analýze dat a literatury.</li> <li>4. V práci chybí posouzení vlivu PSD na dynamiku řeky; ovlivněny by byly jak biotopy nad, ale i nejcennější biotopy pod PSD.</li> <li>5. Chyby v botanické části – vybrané druhy reprezentující biotop náplavů obsahují množství nepůvodních druhů včetně invazních druhů rostlin.</li> <li>6. Hodnocené abiotické podmínky neobsahují granulometrická data, ačkoliv jsou pro závěry stěžejní.</li> <li>7. Diskutabilní argumentace kompenzovatelnosti náplavů již existujícími experimentálními výhony.“</li> </ol>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno. Připomínka se netýká DSS3, ale Koncepce vodní dopravy.</p> <p>Vysvětleno DSS3 není nařízením o TEN-T, novela nařízení probíhá, avšak nezávisle na DSS3.</p> <p>Vysvětleno, Neakceptováno Plavební stupeň Děčín není v DSS3 obsažen. Problematika bude řešena v připravované Koncepci vodní dopravy, která bude v navazujícím kroku předložena do samostatného procesu SEA.</p> <p>Vysvětleno Ani v případě realizace DSS3 se nepočítalo s tím, že by došlo k přesunu většího procenta přeprav ze železnice na vodní dopravu, vodní doprava vždy byla jen doplňkem (např. při přepravě nadrozměrných nákladů je prakticky nenahraditelná). O rozpor se tedy nejedná, vše bylo posouzeno v dopravním modelu.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>2) Shrnující obsah tohoto materiálu v článku ze dne 10. 5. 2023 s názvem „Oponentura odhalila nekvalitní analýzu Ministerstva dopravy. Proč chtějí stavět jez?“ (ke stažení zde <a href="https://medium.seznam.cz/clanek/arnika-oponentura-odhalila-nekvalitni-analyzu-ministerstva-dopravy-proc-chteji-stavet-jez-8451">https://medium.seznam.cz/clanek/arnika-oponentura-odhalila-nekvalitni-analyzu-ministerstva-dopravy-proc-chteji-stavet-jez-8451</a>):</p> <p>„Výstup nazvaný „Analýza a vyhodnocení možností vytváření a plošného rozšiřování přírodního stanoviště 3270 soustavy Natura 2000 (dále jen náplavy) v podmínkách Dolního Labe při respektování stávajícího užívání a rozvoje vodní cesty “ (dále jen analýza), pro Ministerstvo dopravy (dále jen MD) zpracovaly společnosti WELL Consulting, Ekopontis a AQUATIS...</p> <p>Kupka na stránkách MD mimo jiné píše: „Z našeho pohledu je projekt Plavební stupeň Děčín, na rozdíl od kanálu Dunaj Odra Labe, realistickým, ekologicky obhajitelným projektem, jehož význam, spočívá nejen v možnosti přemístit část nákladní dopravy na vodu, ale i v otevření další dopravní cesty, po které budeme v budoucnu moci dopravovat do České republiky ropu a zkapalněný plyn.“</p> <p>Kupkovo prohlášení však ani v nejmenším neodpovídá realitě. Ukazuje to například oponentní posudek analýzy (dále jen oponentura), který byl vypracován na základě dohody mezi Ministerstvem dopravy a Ministerstvem životního prostředí, prof. RNDr. Karlem Prachem, CSc. a kolektivem autorů Botanického ústavu AV ČR, a který upozorňuje na nebývale vysoký negativních vlastností a nedostatků této analýzy. Ta závěry analýzy zcela vyvrací, a naopak podrobně rozebírá, proč na základě předkládaných výstupů „není možné z vědeckého hlediska korektně obhájit náhradu typu evropského stanoviště 3270 (tedy náplavů) v evropsky významných lokalitách Údolí Labe a Porta Bohemica“...</p> <p>Oponentura dále vyvrací závěry analýzy, že kompenzace jsou možné a prokazatelně vedou k vytvoření nebo rozšíření náplavů a podrobně rozebírá, že na základě předkládaných výstupů není možné z vědeckého hlediska korektně obhájit náhradu typu evropského stanoviště 3270 v evropsky významných lokalitách Údolí Labe a Porta Bohemica...</p> <p>Text analýzy... vzbuzuje dojem, že její autoři chtějí čtenáře „utopit“ v datech. Text také obsahuje řadu doslovně převzatých pasáží a obsáhlých tabulek, které ale nejsou relevantní pro problematiku. Podle oponentury byla zjištěna míra podobnosti až 41 % u vybraných zdrojů, což je u výzkumného projektu nepřijatelně vysoké číslo. Autoři neuvádějí citace na konkrétní práce v textu, což je elementární náležitost jakéhokoliv odborného textu, a není tedy možné dohledat zdroje potvrzující pravdivost předkládaných tvrzení...“</p> <p>2.3. Odborné články a stanoviska proti výstavbě jezu u Děčína</p> <p>Článek s názvem „Bahnité náplavy v ČR a na Labi“ pregnantně dokládá, že významně negativní vlivy jezu u Děčína nelze reálně kompenzovat, a to na základě mnohaletých vědeckých výzkumů (ke stažení zde <a href="http://www.casopis.ochranaprirody.cz/vyzkum-a-dokumentace/bahnite-naplavy-v-cr-a-na-labi">http://www.casopis.ochranaprirody.cz/vyzkum-a-dokumentace/bahnite-naplavy-v-cr-a-na-labi</a>):</p> <p>„Úplný název tohoto typu evropského stanoviště 3270 je „bahnité břehy řek s vegetací svazu Chenopodion rubri p.p. a Bidention p.p.“ a jejich celková rozloha v ČR dle aktuálních podkladů odpovídá 80 ha, v kontinentální biogeografické oblasti je to 65 ha. V ČR je vyhlášeno osm EVL s ochranou typu evropského stanoviště 3270, z toho pět je v kontinentální biogeografické oblasti. V další EVL – Porta Bohemica, kde se nacházejí největší rozlohy tohoto typu stanoviště, není tento typ jako předmět</p>	<p>Vysvětleno Podrobnější dopravní modelování bylo provedeno mimo DSS 3. fáze, např. v rámci SP VRT Praha – Drážďany.</p> <p>Vysvětleno Toto konstatování není v DSS3 obsaženo</p> <p>Vysvětleno Tyto závěry se nedají z uvedených dat odvodit, obzvlášť pro období počátků transformace ekonomiky.</p>

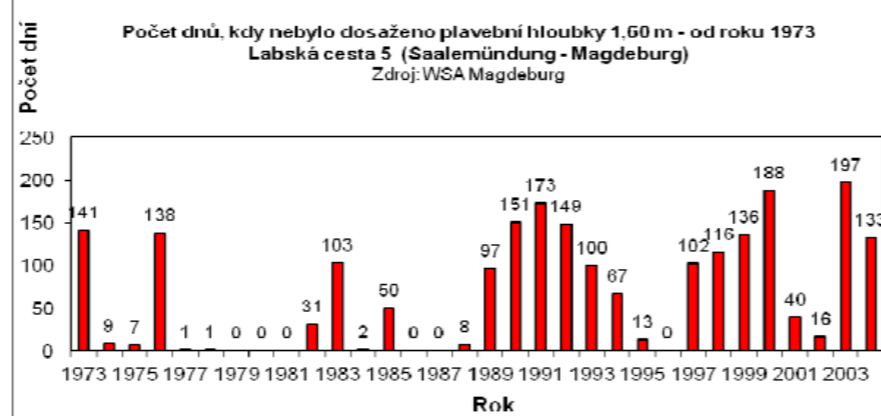
Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>ochrany zařazen, což je předmětem sporu mezi Evropskou komisí a Českou republikou...</p> <p>Na 42 km toku se nachází posledních 10 lokalit s výskytem drobnokvětu, postupně dochází k oslabování populací výše proti proudu. Počet jedinců je na minimální hranici životaschopnosti populace. Zachování výskytu těchto náplavů a možnosti komunikace mezi nimi jsou klíčové pro jejich další existenci a ochranu...</p> <p>V úseku vzdutí nad plavebním stupněm Děčín (PSD) by zanikly kvalitní výskyty bahnitých náplavů s drobnokvětem pobřežním. Šíření směrem dolů po toku by bylo omezeno překážkou v toku. Z historických zkušeností je pravděpodobné, že nad plavebním stupněm drobnokvět vymizí. Zničení lokalit ve vzdutí PSD by vytvořilo mezeru v říčním kontinuu – místo dnešního 42 km dlouhého souvislého výskytu by zbyly již jen dva úseky v délce 21,1 a 12 km, přerušené 8,9 km dlouhou mezerou vzdutí. Zanikly by tři náplavy s výskytem drobnokvětu z celkových deseti. To je pro další výskyt typu evropského stanoviště 3270 neudržitelné...</p> <p>Vzhledem k jedinečnosti náplavů na Labi nelze kompenzovat vlivy na jiných lokalitách v ČR... Hypotetická kompenzační opatření (sezonní kolísání hladiny, šterkopískové pláže, koncentrační výhony) byla shledána jako nevyužitelná..."</p> <p>Článek s názvem „Rozhovor s Vladimírem Dolejským, náměstkem ministra životního prostředí ČR pro řízení sekce ochrany“ dokládá, že výstavba jezu u Děčína je nereálná (ke stažení zde <a href="http://www.casopis.ochranaprirody.cz/rozhovor/rozhovor-s-vladimirem-dolejskym-namestkem-ministra-zivotniho-prostredi-cr-pro-rizeni-sekce-ochran/">http://www.casopis.ochranaprirody.cz/rozhovor/rozhovor-s-vladimirem-dolejskym-namestkem-ministra-zivotniho-prostredi-cr-pro-rizeni-sekce-ochran/</a>).</p> <p>„* A co horké téma Labe? Vláda má nově informace z expertních studií a stanoviska tří univerzit (ČZU, Mendelova univerzita a ČBU), že na území ČR nelze kompenzovat stanoviště bahnitošterkových náplavů, které by na dolním Labi zaniklo stavbou jezu u Děčína. Jaký bude postup MŽP?</p> <p>Předně odmítám nepravdivá tvrzení, že důvodem dalšího vrácení dokumentace EIA k jezu Děčín bylo vyhlášení EVL Porta Bohemica. MŽP k jezu jasně požadovalo dopracování dalších sedmi nedostatečně vyhodnocených bodů, mj. ovlivnění přírody v Německu či vlivu vzdutí na podzemní vody v horninovém masivu břehů Labe aj.</p> <p>K vrácení dokumentace EIA by došlo i bez vyhlášení EVL Porta Bohemica. Naopak je to rezort dopravy, který již od roku 2005 opakovaně dává nesouhlasné stanovisko k vyhlášení EVL Labské údolí, a v důsledku tedy sám přípravu Plavebního stupně Děčín pozdržuje.</p> <p>Otázka kompenzovatelnosti ve vztahu k Natuře 2000 je zásadní, ale vliv záměru je neskonalé širší – na ekosystémy, na údolní nivu, na vodní a na vodu vázaná společenstva, na jedinečný krajinný ráz českého dolního Labe nebo i na rekreaci a cestovní ruch. V úseku Děčín – Hřensko je Labe posledním relativně přirozeným úsekem velkého toku v ČR a tvoří zcela mimořádnou a evropsky unikátní krajinnou i přírodní dominantu.</p> <p>Důležitý je i kontext změny klimatu, kdy plavební podmínky nemusí být, a nejspíše by nebyly zajištěny ani tak, jak se to v roce 2018 ukázalo na Rýnu. Na Labi se Německo zavázalo neprovádět žádná stavebně-technická opatření a odmítá garantovat zajištění podmínek splavnosti, neboť si je dopadů sucha vědomo.</p> <p>Pokud tedy nemůže německá strana splavnost garantovat, výstavba plavebního stupně nemá smysl a těžko lze v tomto očekávat pozitivní trend. Tento aspekt je spolu</p>	Neakceptováno, Vysvětleno. Připomínka se netýká DSS3, ale Koncepce vodní dopravy.	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>s otázkou reálné poptávky po lodní dopravě dlouhodobě podhodnocován, ať už záměrně, nebo z neznalosti.“</p> <p>Článek s názvem „Mýtus plavebního stupně Děčín“ upozorňuje na širší souvislosti plánu na výstavbu jezu u Děčína za 5,2-7,3 mld. Kč (ke stažení zde <a href="http://www.casopis.ochranaprirody.cz/mezinarodni-ochrana-prirody/mytus-plavebniho-stupne-decin">http://www.casopis.ochranaprirody.cz/mezinarodni-ochrana-prirody/mytus-plavebniho-stupne-decin</a>):</p> <p>„Labe dnes na 550 km dlouhém úseku přirozeně protéká jedinečnou říční krajinou, na mnoha místech chráněnou, a to i mezinárodně. Mezi chráněná území patří národní park Saské Švýcarsko, začínající přímo na česko-německé hranici, a biosférická rezervace UNESCO Labská říční krajina, která zahrnuje 400 km toku... Zachovalá příroda a příjemná krajina jsou zároveň i jedním z turistických magnetů, a tím i důležitým ekonomickým prvkem. Jen podél Labské cyklostezky vykazuje území každoroční obrát mezi 120 a 160 mil. eur... Spolkové i zemské orgány výstavbu jezů a plavebních stupňů v Německu v Souhrnné koncepci Labe jasně vyloučily. Rovněž další omezení pro splavňování jsou značná. O opatřeních sloužících pouze ke zlepšení dopravních poměrů se ani v budoucnu neuvažuje. Zásahy pro další splavňování mohou být přijaty pouze tehdy, pokud slouží ekologickým, vodohospodářským a dopravním cílům zároveň a tyto cíle jsou ve smysluplném souladu (Kapitola 1 Souhrnné koncepce)... V roce 2018 nebylo v Německu dosaženo oficiálně požadované minimální hloubky plavební dráhy 1,4 metru po dobu osmi měsíců. Nechybělo jen pár centimetrů – déle než půl roku byla hloubka plavební dráhy hluboko pod jedním metrem (vyjádření spolkové vlády ze 17. 1. 2019)... Cíle Souhrnné koncepce Labe (Gesamtkonzept Elbe) jsou s českou koncepcí vodní dopravy, která předpokládá výstavbu jednoho či více plavebních stupňů, obsahově a koncepčně nekompatibilní. Cíle jsou při bližším rozboru odlišné a částečně protichůdné, což je rozhodující především pro plánovanou výstavbu plavebního stupně Děčín... Před sto lety Labe představovalo důležitou vodní cestu, v roce 1913 bylo přepraveno 18 milionů tun nákladu. Před znovusjednocením Německa v roce 1989 to bylo ještě 9,5 milionů tun. Přes nadějně prognózy plavebních úřadů (až 23 milionů tun ročně od roku 2010) klesly skutečně přepravené objemy pod 0,2 milionu tun, a to i přesto, že stavební zařízení vodní cesty jsou v naprostém pořádku... Dnes hraje lodní přeprava v Česku jen okrajovou roli. Přeprava mezi ČR a mořskými přístavy probíhá z 80 % po železnici, nákladní automobilová doprava, opakovaně používaná jako strašák, zajišťuje pouhých 20 % přepravy... Byla by železnice úzkým hrdlem, kdyby se nepostavil plavební stupeň Děčín? Odpověď zní: nikoli. Těch několik málo tun, které se dnes po Labi přepravují, by se mohlo v případě potřeby bez potíží přeložit na koleje. Přeprava nadměrných nákladů vyžaduje nepatrnou plavební hloubku a může tak být provozována po většinu roku. Dále lze upozornit na „Stanovisko Komise pro životní prostředí AV ČR k záměru vytvořit Plavební stupeň Děčín“ ze dne 13. 4. 2016. „Komise pro životní prostředí AV ČR (dále KŽP AV ČR) považuje nedávné rozhodnutí vlády ČR o nezařazení lokality Labského údolí do Národního seznamu evropsky významných lokalit soustavy NATURA 2000 za neodůvodněné. Údolí Labe v Českém středohoří a zejména navazující kaňon Labe v Labských pískovcích, jehož svahy na pravobřežní straně jsou dnes chráněny v nejvyšší kategorii jako národní přírodní</p>	Vysvětleno. Netýká se DSS 3. fáze.

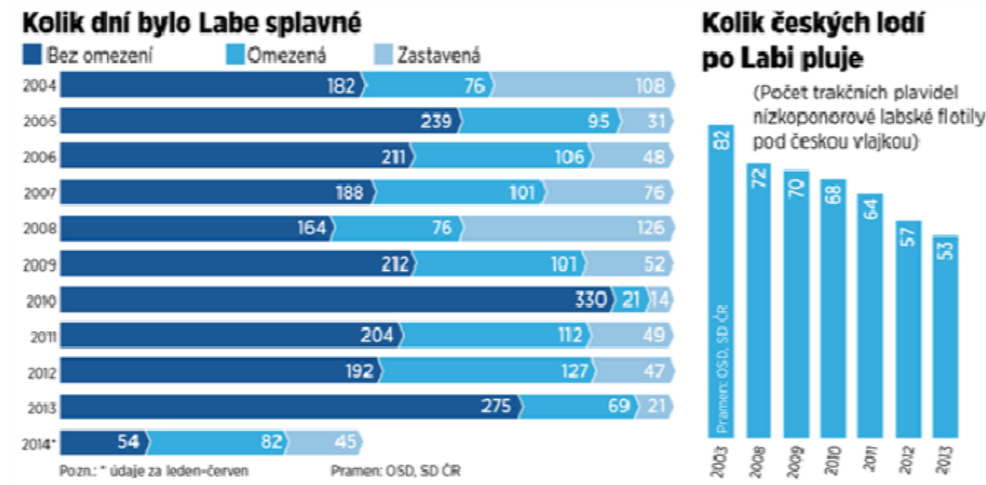
Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>rezervace, představuje svou pestrostí geomorfologických forem v rámci střední Evropy unikát.</p> <p>Nejcennějším biotopem Labského údolí je volně proudící řeka (pod střekovským zdymadlem), která díky přirozenému kolísání hladiny umožňuje výskyt bahnitých, písčitých a štěrkopískových náplavů se specifickou flórou a faunou. Žije zde několik rostlinných a živočišných druhů, které zde mají v ČR jedno z posledních nebo dokonce jediné stanoviště. Na naprosto výjimečný splaveninový a hydrologický režim v rámci největšího toku v ČR, nejvyššího možného řádu u nás, poukazuje i samotná studie v rámci EIA.</p> <p>V současné době spadá do soustavy unijně chráněných území NATURA 2000 pouze menší část údolí (mezi Děčínem a Hřenskem), přestože Evropská komise opakovaně vyslovila požadavek na zařazení celého Labského údolí v Českém středohoří i Labských pískovcích. Vláda svým rozhodnutím ustoupila připomínce Ústeckého kraje, Svazu průmyslu a dopravy a rejdařům ze Svazu vodní dopravy, a tím vystavila ČR možným sankcím ze strany EU za neplnění závazků vůči mezinárodním dohodám.</p> <p>Český stát chystá výstavbu plavebního stupně Děčín (PSD), který by zlepšil splavnost Labe v Česku, ale stále ještě není uzavřený proces na posouzení vlivu na životní prostředí EIA. Snahy o výstavbu PSD jsou problematické z ekonomického i environmentálního hlediska. Smysl výstavby jezu primárně závisí na splavnosti Labe v Německu.</p> <p>V Německu se žádné nové jezy stavět nebudou, protože to není politicky průchodné. Německá strana se zaručila, že zajistí alespoň minimální plavební hloubku 160 centimetrů, ovšem za předpokladu referenčního vodního stavu čili normálně vodního roku.</p> <p>V kontextu s touto, klimatickými změnami stále častěji nenaplňovanou, zárukou německé strany se argumentace zastánců stavby PSD o celoroční splavnosti jeví jako nepravdivá, neboť jestliže se počty nesplavných dní na některých úsecích německého Labe výrazně neliší od českého Labe, pak výstavba PSD problém nesplavnostilepší pouze na cca devíti kilometrech mezi Děčínem a Ústím nad Labem.</p> <p>V tomto světle se jeví snahy o výstavbu PSD jako záměr, který natrvalo poškodí jedno z přírodovědně i krajinářsky nejcennějších území České republiky. Domníváme se, že nejen z environmentálních, ale i z ekonomických důvodů jsou tyto záměry nepodložené. Existují navíc volné kapacity železnice, která přepravuje náklad mnohem rychleji než lodní a v současné době se dostavuje dálnice D8 mezi Prahou a Drážďanami.</p> <p>Již dnes je patrné, že zadáním studie proveditelnosti pro výstavbu megaprojektu průplavu Dunaj-Odra-Labe vznikají tlaky zájmových skupin na nevratné přesměrování několikamiliardových částek ze státního rozpočtu na zhodnocení soukromého majetku v podobě pěti desítek předlistopadových fyzicky i morálně zastaralých lodí, které nebyly stavěny na mělký ponor za sníženého stavu řeky, nýbrž vyžadují výstavbu betonových pro vodu nepropustných ploch ve volné krajině.</p> <p>Z pohledu dlouhodobé perspektivy a podpory regionální ekonomiky je proto prioritou zajistit ochranu unikátního úseku labského údolí v Českém středohoří a Labských pískovcích jako mezinárodně významného objektu ochrany přírody (zařazení do soustavy NATURA 2000) a také jako důležitého objektu cestovního ruchu, obdobně jako je řeka využívána coby turistický magnet na německém úseku Labe.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
-------	-------	---------------	--------------	-----------------	------------



Podle českých pramenů je každoročně po delší část roku Labe nesplavné, což neumožňuje na řece efektivně podnikat (viz graf).



Vyzýváme proto vládu České republiky, aby při očekávaném rozhodování o další perspektivě řeky Labe a celého jedinečného labského údolí upustila od záměru výstavby PSD, který se neslučuje s mezinárodně platnou legislativou v oblasti ochrany přírody a krajiny.

Ani navržená revitalizační opatření nemohou nahradit ztráty na biodiverzitě v případě jeho výstavby. O ekonomických ztrátách pro veřejné finance ani nemluvě. Ostatně s probíhajícími klimatickými změnami přistupují rozvinuté země k revitalizaci i velkých toků a jejich návratu k přírodě blízkému stavu.

Toto stanovisko navazuje na starší vydané KŽP dne 26. 2. 2014 k plavebnímu kanálu Dunaj-Odra-Labe. Schváleno na schůzi KŽP AV ČR v Praze dne 13. 4. 2016 MUDr. Radim Šrám, DrSc., předseda KŽP AV ČR "Dále je to „Stanovisko Komise pro životní prostředí AV ČR k výstavbě plavebních stupňů na Labi“ ze dne 8. 2. 2019.

Své odmítavé stanovisko k výstavbě plavebního stupně Děčín (PSD) zveřejnila Komise pro životní prostředí AV ČR poměrně nedávno, a to v dubnu 2016. Konstatovala v něm, že snahy o výstavbu PSD jsou problematické z ekonomického i environmentálního hlediska.

Z ekonomického hlediska ohrožuje vklad veřejných prostředků do tohoto projektu jejich velmi pravděpodobná nenávratnost, z ekologického hlediska pak hrozí

Bereme na vědomí.

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>znásobení společenských škod nevratným poškozením dotčených jedinečných pobřežních ekosystémů Labe, jejichž zničení nelze na území ČR nijak ekologicky kompenzovat.</p> <p>Tyto a další argumenty zazněly i na semináři, který Komise pro životní prostředí AVČR uspořádala dne 25. 10. 2018 pod názvem Výstavba plavebních stupňů na Labi (PSD a Přelouč). Na tomto semináři prezentovali své argumenty jak zastánci jejich výstavby, tak odpůrci, kteří v jejich realizaci vidí prosazování partikulárních ekonomických zájmů a další poškození zvláště chráněného životního prostředí, včetně lokalit, které jsou či mají být součástí evropské sítě Natura 2000.</p> <p>Jako reakce na usnesení vlády č. 46 ze dne 17. 1. 2018, v němž vláda "rozhodla, že ve vztahu k ochraně významně negativně ovlivněných lokalit soustavy Natura 2000 existují naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu na schválení Konceptce vodní dopravy pro období 2016-2023 vč. opatření „Realizace stavebních opatření odstraňujících úzká místa omezující plavební provoz“ zahrnujícího návrh záměru „Plavební stupeň Děčín“, a na následné přímé zakotvení PSD a plavebního stupně Přelouč v novele zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, provedené zákonem č. 169/2018 Sb. (novela nabyla účinnosti k 31. 8. 2018) byl na semináři otevřen a diskutován také aktuální právní problém neoprávněné manipulace s kategorií veřejného zájmu.</p> <p>Vzhledem k tomu, že Ústavní soud již dvakrát, vždy jednomyslně bez odlišného názoru vyslovil, že „deklarování veřejného zájmu v konkrétně určené věci zákonem, pokládá Ústavní soud za protiústavní“ (Svoboda P., Vládní trik s Konceptí vodní dopravy, Ekolist 6.11.2018), skupina senátorů Parlamentu ČR dne 18.10. 2018 podala k Ústavnímu soudu návrh na zrušení příslušných ustanovení zákona č. 416/2009 Sb., ve znění novely č. 169/2018 Sb., pro jejich protiústavnost, a to včetně zrušení jeho přílohy (v níž jsou mezi infrastrukturními stavbami zahrnuty i PSD a plavební stupeň Přelouč).</p> <p>Vláda ČR se chystá přijmout usnesení, v němž chce schválit Konceptci vodní dopravy pro období do roku 2023 včetně vymezení obou plánovaných plavebních stupňů a při deklarování existence veřejného zájmu na nich. Tím by vláda:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. de facto pomínula stanovisko příslušných orgánů ochrany přírody a krajiny, které konstatovalo nemožnost stanovení kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit podle § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (jedná se o stanovisko Správy NP České Švýcarsko k žádosti o stanovení kompenzačních opatření ze dne 13. 11. 2018), a typicky úzce ekonomickým způsobem uvažování by tak tyto nekompensovatelné škody zrušila;</li> <li>2. na základě závaznosti usnesení vlády pro podřízené orgány by do budoucna nezákonně nahradila a předjíkala správní uvážení orgánů příslušných k rozhodování v území včetně orgánů ochrany přírody, ohledně existence či neexistence naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, kteréžto posuzování náleží právě jim a má být součástí příslušného správního řízení;</li> <li>3. při premiérem podepsaném vyloučení Konceptce vodní dopravy z mezirezortního připomínkového řízení by vyloučila veřejnost z projednání této Konceptce, čímž by porušila Aarhuskou úmluvu o přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v záležitostech životního prostředí v jejím čl. 6 a 7.</li> </ol>	Bereme na vědomí.

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>Proto Komise pro životní prostředí AV ČR opakuje svůj odbornými stanovisky podložený nesouhlas se záměrem výstavby plavebních stupňů na Labi, žádá vládu, aby respektovala právní rámce pro projednávání tak závažné věci, a hlásí se tímto svým stanoviskem k podpoře obsahu návrhu skupiny senátorů na zrušení vybraných ustanovení a Přílohy zákona č. 416/2009 Sb.“</p> <p>2.4. Poznámka k procesu EIA plavebního kanálu u Přelouče</p> <p>Děti Země upozorňují na část dokumentace EIA z prosince 1999 pro plavební kanál u Přelouče, v níž se vrdí, že tzv. hrčáky u Přelouče jsou přírodně cenným jevem, který je nutné zachovat, přestože jde o uměle vytvořené říční koryto a nepoživá žádnou ochranu dle zákona č. 114/1992 Sb., přičemž ŘVC ČR tímto výmyslem Ing. Pavla Cetla z firmy Aquatis, a. s., obtěžovala úřady a odbornou a laickou veřejnost mnoho let: „Odtěžením štěrkopískových sedimentů v úseku Chvaletice – Přelouč došlo v důsledku prohloubení dna za zmiňovaným vystupujícím skalním podložím k vytvoření značného výškového rozdílu, tedy jakéhosi stupně. Tento rozdíl výšek vedl ke vzniku několik set metrů dlouhého proudného úseku, kde tok má charakter bystřiny. Došlo tak k vytvoření významného „přírodního“ fenoménu v krajině. – Pohyb a čerení vody v tomto prostoru má liv na okysličování vody a tedy působí příznivě i pro samočisticí schopnost vody, což je vzhledem k nízké kvalitě vody v Labi značně přínosné. V době, kdy byla myšlenka na splavnění Labe v úseku Chvaletice - Pardubice znovu zvažována bylo zřejmé, že tento proudný úsek, zvaný Labské hrčáky, tvoří překážku splavnění. Současně bylo jasné, že Labské hrčáky je pro jejich jedinečnost a prospěšnost je třeba zachovat... „Labské hrčáky a starý plavební stupeň tedy tvoří základní překážku splavnění tohoto úseku Labe. Možné řešení spočívá ve vybudování umělého plavebního kanálu, který by tyto překážky obešel a návrhu nové plavební komory pro zdoání výškového rozdílu hladin. V minulosti bylo pochopitelně zvažováno mnoho variant tras a tvarů plavebního kanálu a byly i zvažovány varianty odstranění jednotlivých překážek, například likvidace Hrčáků, demolice starého plavebního stupně případně nebo odstranění obou překážek. Ve fázi, která předcházela zpracování této dokumentace byly, z mnoha řešení, vybrány a dále zvažovány pouze dvě varianty řešení. Variantou I je vybudování pravobřežního laterálního (bočního) kanálu, který obejde obě překážky a vybudování plavební komory. Variantou II je odstranění starého plavebního stupně, vybudování nového jezu poněkud níže po proudu (cca 550 m) a stavba kratšího pravobřežního laterálního kanálu s plavební komorou.“</p> <p>2.5. Kontrolní zprávy NKÚ k nákladní vodní infrastruktuře na Labi</p> <p>Děti Země si níže dovolují připomenout některé kontrolní zprávy NKÚ, který se podrobně zabýval plánem MD na rozvoj nákladní vodní dopravy na Labi, přičemž jednak opakovaně zjišťuje, že předkládané „odborné“ studie MD či ŘVC ČR o údajných dopravních a ekonomických přínosech nejsou objektivní či chybějí, a jednak bez naplnění plánů na zlepšení plavebních podmínek na Labi od Ústí nad Labem-Střekova ke st. hranici se SRN jsou zbývající úvahy o údajném rozvoji všemožné vodní dopravy na zbytku Labe do Pardubic mimo realitu.</p>		



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>2.4.1. Tisková zpráva NKÚ ze dne 26. 1. 2009 „Termín dobudování labské vodní cesty se podle NKÚ posunul o více než 10 let“ (ke stažení zde: <a href="http://www.nku.cz/scripts/detail.asp?id=1969">http://www.nku.cz/scripts/detail.asp?id=1969</a>).</p> <p>„Kontrola byla zaměřena na finanční prostředky poskytované na rozvoj a modernizaci labské vodní cesty. Na uvedený účel bylo do roku 2008 z prostředků státního rozpočtu, SFDI a Evropské unie vynaloženo přes 3,6 mld. korun. „Kontrolou zjištěný stav ukázal na nedostatky, které mohou mít negativní dopady na hospodárnost a účelnost finančních prostředků vynakládaných na realizaci koncepčních záměrů a cílů rozvoje a modernizace labské vodní cesty,“ řekl František Dohnal, prezident Nejvyššího kontrolního úřadu (NKÚ).</p> <p>Ministerstvo dopravy (MD) podle Dohnala nevymezilo v koncepčních dokumentech komplexně věcné, časové a finanční podmínky pro dosažení cílového stavu. Vymezeny nebyly zejména všechny akce, ujasněn jejich rozsah, finanční potřeba a časová období realizace.</p> <p>„Ministerstvo věrohodným způsobem neprokázalo potřebnost investic na dobudování labské vodní cesty. Hodnocení efektivity bylo prováděno pouze za jednotlivé akce nebo jejich soubory, hodnocení však v řadě případů vycházela z nevěrohodných, nedostatečně doložených a změněným podmínkám neodpovídajících vstupních údajů,“ řekl prezident Dohnal.</p> <p>„Zásadním problémem bylo, že termín dobudování labské vodní cesty byl v letech 1996 až 2007 postupně odsouván až o více než 10 let za horizont roku 2015. Příčina tkví zejména v nezískání potřebných rozhodnutí a povolení k zahájení stavební realizace,“ uvedl Fr. Dohnal.</p> <p>V původních termínech tak nebudou dokončeny především klíčové akce, a to „Stupeň Přelouč II“ a „Plavební stupeň Děčín“. Dosavadní vývoj ukazuje, že dokončení těchto akcí nelze očekávat před rokem 2015. Jejich dokončení však je jednou z podmínek k dosažení předpokládaných přínosů u řady dalších akcí. MD nevyhodnotilo podle NKÚ důsledky tohoto stavu na plnění stanoveného cíle a na dosažení předpokládaných přínosů a pokračovalo v realizaci dalších akcí podle jejich připravenosti...</p> <p>„Nejasnost technického řešení jedné z akcí ŘVC vedla ke zvýšení předpokládaných nákladů o 366 % na 915 milionů korun a k odsunu předpokládaného termínu realizace minimálně o dva roky. Přitom její dokončení podmiňuje dosažení předpokládaných přínosů u dalších akcí obdobného charakteru dokončených v letech 2007 a 2008 s celkovými náklady přes 232 milionů,“ přiblížil Dohnal.</p> <p>ŘVC také uzavřelo smlouvu s dodavatelem stavební realizace akce s termínem zahájení v době, kdy nemělo potřebná rozhodnutí a povolení. Nevypořádalo smluvní vztah s dodavatelem, který z uvedeného důvodu neposkytoval plnění po dobu delší než 22 měsíců...</p> <p>Kontrolováno bylo období od roku 2005 do června 2008. V případě věcných souvislostí i období navazující. Kontrola byla provedena v době od května do listopadu 2008. Kontrolovanými osobami byly Ministerstvo dopravy (MD), Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), Ředitelství vodních cest České republiky (ŘVC) a Povodí Labe, státní podnik. Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti NKÚ na rok 2008 pod číslem 08/19. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jiří Adámek.“</p> <p>NKÚ ve své kontrolní zprávě č. 08/19 „Finanční prostředky určené na rozvoj a modernizaci vodních cest a přístavů“ uvádí mj. následující:</p>	<p>Vysvětleno</p> <p>V rámci prověření byl vyloučen záměr "Plavební stupeň Děčín", neboť u tohoto záměru byl již vyhodnocen významný negativní vliv v Koncepti vodní dopravy, pro který byl současně prokázán veřejný zájem, nicméně do dnešní doby nebyla stanovena kompenzační opatření, bez kterých v souladu s ust. § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nelze koncepci schválit.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>„Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále jen „NKÚ“) na rok 2008 pod číslem 08/19. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jiří Adámek. Cílem kontroly bylo prověřit poskytování a nakládání s finančními prostředky určenými na rozvoj a modernizaci vodních cest a přístavů. Kontrolováno bylo období od roku 2005 do června 2008. V případě věcných souvislostí i období navazující. Kontrola byla prováděna od května do listopadu 2008... MD věrohodným způsobem neprokázalo potřebnost investic na rozvoj a modernizaci labské vodní cesty. Nepředložilo žádné doklady, které by prokazovaly míru efektivity celkových finančních prostředků předpokládaných na dobudování labské vodní cesty.</p> <p>Potřebnost finančních prostředků zdůvodňovalo v dokumentech především obecnými tvrzeními o vyšší ekonomičnosti, ekologičnosti a spolehlivosti vodní dopravy proti jiným druhům dopravy a jejím významem pro mezinárodní vodní dopravu. Společensko-ekonomická hodnocení efektivity provádělo až ŘVC jako součást investičních záměrů akcí, předkládaných MD ke schválení. Tato hodnocení však ŘVC provádělo jen pro dílčí části labské vodní cesty, nebyla objektivní ani řádně doložena. Například:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ŘVC vypracovalo jako součást aktualizovaného investičního záměru akce Stupeň Přelouč II z roku 2006 společné hodnocení efektivity za akci Plavební stupeň Děčín a soubory akcí týkajících se Splavnění Labe do Pardubic. Zdůvodnilo to tím, že se oba projekty ve svých efektech navzájem doplňují.</li> </ul> <p>Proč do hodnocení nezahrnulo také další akce (uváděné v koncepčních materiálech s investiční potřebou přesahující 2,5 mld. Kč), které rovněž podmiňují dosažení předpokládaných efektů, však ŘVC neuvedlo. Z údajů uvedených v hodnocení lze dovodit, že ekonomická efektivity akce Plavební stupeň Děčín byla čtyřikrát vyšší, než efektivity souboru akcí Splavnění Labe do Pardubic.</p> <p>Ekonomická efektivity tří hodnocených scénářů měřená ukazatelem „vnitřní výnosové procento“ se pohybovala od 5 % do 10 %. Vycházela především z úspor nákladů přepravců dosažených vyšším zapojováním vodní dopravy na labské vodní cestě do přepravních řetězců.</p> <p>Nárůst přepravního objemu vodní dopravy byl uvažován z 500 mil. tun v roce 2006 na 2 200 mil. tun v roce 2020, tj. o 340 %. Zdrojem přepravního potenciálu má být převod přepravy zboží ze železniční na vodní dopravu (např. podíl vodní dopravy na celkovém objemu mezinárodních přeprav zboží přes Děčín má vzrůst z 10,8 % v roce 2006 na 39,8 % v roce 2015).</p> <p>ŘVC nepředložilo doklady, ze kterých by bylo možno ověřit správnost stanovení uváděných přepravních objemů a správnost stanovení sazeb dovozného použitých ve výpočtech k ocenění výnosů z vyššího zapojení vodní dopravy.</p> <p>V hodnocení byla předpokládána také přeprava zboží do Pardubic. S náklady na vybudování suchozemské části přístavu Pardubice, včetně související dopravní infrastruktury však počítáno nebylo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Obdobné nedostatky v hodnocení efektivity byly zjištěny u souboru akcí realizovaných ŘVC týkajících se zvýšení podjezdných výšek čtyř mostů (železniční mosty Nymburk a Kolín a silniční mosty Poděbrady a Valy u Přelouče) na nejméně 5,25 m. Cílem realizace akcí bylo odstranění jedné z překážek pro využití přepravy kontejnerů a nadměrných nákladů do přístavu Pardubice.</li> </ul>	

**Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA**

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Výpočty hodnocení efektivnosti z roku 2004 vycházely z celkových nákladů na realizaci akcí ve výši 433 mil. Kč a výnosů v letech 2010 až 2039 v celkové výši 2 398 mil. Kč, vyplývajících z úspory nákladů za dopravné především díky převedení kontejnerových přeprav (na trase Pardubice – Mělník – Hamburk) a přeprav nadrozměrných nákladů (z prostoru hradecko-pardubické aglomerace do Hamburku, resp. jiných evropských států) ze železniční a silniční dopravy na vodní dopravu.</p> <p>V roce 2007 provedlo ŘVC aktualizaci hodnocení efektivnosti. Důvodem bylo pozastavení realizace akce Stupeň Přelouč II a z toho důvodu i akce Silniční most Valy u Přelouče. Aktualizovaná analýza vycházela z celkových nákladů ve výši 404 mil. Kč a výnosů ve výši 1 537 mil. Kč.</p> <p>Doklady, ze kterých by bylo možno ověřit správnost údajů o nákladech a výnosech použitých při hodnocení společensko-ekonomické efektivnosti, ŘVC nedoložilo. V době kontroly činily skutečné náklady na dokončené akce týkající se mostů v Poděbradech a Nymburce celkem 195,6 mil. Kč a náklady na most v Kolíně byly odhadovány ve výši 768,9 mil. Kč, tj. celkem 964,5 mil. Kč, což je o 139 % více, než bylo použito v aktualizovaném hodnocení efektivnosti...</p> <p>V letech 1996 až 2007 došlo k posunu termínu dobudování labské vodní cesty o více než 10 let (z původního termínu do roku 2005 za horizont roku 2015). Dosud byly realizovány především akce řešící dílčí problémy některých plavebních úseků. Rozhodující akce nebo soubory akcí podmiňující splnění cíle uvedeného v předchozím bodu, a tím dosažení předpokládaných nárůstů objemů přeprav a ekonomických přínosů, realizovány nebyly.</p> <p>MD nevyhodnotilo důsledky několikaletého posunu realizace rozhodujících akcí Stupeň Přelouč II a Plavební tupeň Děčín. Posun realizace akce Stupeň Přelouč II ovlivní například dosažení přínosů z výše uvedených souborů akcí týkajících se mostů nebo splavnění Labe do Pardubic.</p> <p>Posun realizace akce Plavební stupeň Děčín ovlivní především dosažení přínosů ze zvýšení mezinárodní přepravy, které bylo předpokládáno u většiny akcí. MD také nevyhodnocovalo důsledky posunu realizace ve vazbě na další akce připravované k zahájení stavební realizace, tj. zda by nebylo efektivnější odsunout jejich realizační termíny do doby vyjasnění termínů stavební realizace uvedených rozhodujících akcí.“</p> <p>2.4.2. Tisková zpráva NKÚ ze dne 3. 11. 2014 „Projekty modernizace vodních cest se prodražují, podíl vodní dopravy na nákladní přepravě zůstává zanedbatelný“ (ke stažení zde: <a href="http://www.nku.cz/cz/media/projekty-modernizace-vodnich-cest-se-prodrazujji--podil-vodni-dopravy-na-nakladni-preprave-zustava-zanedbatelny-id7321">http://www.nku.cz/cz/media/projekty-modernizace-vodnich-cest-se-prodrazujji--podil-vodni-dopravy-na-nakladni-preprave-zustava-zanedbatelny-id7321</a>).</p> <p>Nejvyšší kontrolní úřad se zaměřil na účelnost a hospodárnost prostředků z evropských i národních zdrojů vynaložených od roku 2009 na podporu rozvoje a modernizace vodních cest a přístavů a na podporu multimodální nákladní přepravy. Zkontroloval působení Ministerstva dopravy, Státního fondu dopravní infrastruktury a Ředitelství vodních cest zejména při přípravě a výstavbě tří finančně nejvýznamnějších projektů na labské a vltavské vodní cestě, jednalo se o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rekonstrukci železničního mostu v Kolíně,</li> <li>- dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou,</li> <li>- modernizaci přístavu v Ústí nad Labem – Vaňově.</li> </ul> <p>Přestože jedním z hlavních cílů prioritní osy 6 operačního programu „Doprava“, z níž byla modernizace vodních cest především financována, bylo zvýšení podílu vodní</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>dopravy na nákladní dopravě, tento podíl nadále zůstává zanedbatelný. V posledních pěti letech dosáhl nejvýše 0,43 % objemu přepravovaného zboží v tunách. Počet překladišť napojených na vodní cesty se nezměnil.</p> <p>Ministerstvo dopravy připouští, že další investice do modernizace labské vodní cesty pro nákladní dopravu postrádají smysl, pokud nebude dokončen projekt „Plavební stupeň Děčín“, který řeší problematický plavební úsek na dolním Labi.</p> <p>Tento projekt přitom opakovaně naráží na závažné problémy při posuzování vlivu na životní prostředí, jeho výstavba byla již několikrát odložena a v současné době je naplánována až na roky 2018 až 2021. Přesto Ministerstvo dopravy na středním toku Labe schválilo výstavbu řady projektů.</p> <p>Jedním z nich je rekonstrukce železničního mostu v Kolíně, v rámci které se zvyšovala jeho podjezdná výška. U tohoto projektu vzrostly investiční náklady o víc než polovinu – z 800 milionů na 1,2 miliardy korun. Podle kontrolorů to způsobilo velké množství tzv. vyvolaných investic, které ovšem s lodní dopravou nesouvisely. Pro získání podpory z prioritní osy 6 operačního programu „Doprava“ byl totiž projekt deklarován jako projekt na rozvoj vodních cest. Ve skutečnosti ale řešil především rekonstrukci a modernizaci železniční infrastruktury.</p> <p>Z prostředků na rozvoj vodní dopravy tak byla zaplácena například kompletní rekonstrukce dvou nástupišť na nádraží v Kolíně – a to včetně nového zastřešení, osvětlení, informačního systému či výměny nákladního výtahu.</p> <p>Při zadávání některých stavebních prací navíc Ředitelství vodních cest porušilo zákon o veřejných zakázkách.</p> <p>Rekonstrukce kolínského železničního mostu nebyla jediným problematickým projektem, u něhož rostly náklady. Ministerstvo dopravy schválilo k financování řadu dalších projektů, které vykazovaly významné nedostatky, a souhlasilo s navyšováním jejich rozpočtů, aniž by se příčinami těchto nárůstů dostatečně zabývalo.</p> <p>Například u projektu splavnění Vltavy v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou ministerstvo schválilo bez připomínek trojnásobné navýšení nákladů ve srovnání s náklady uvedenými v investičním záměru. Náklady se tak vyšplhaly na 880 milionů korun. Podobně tomu bylo i u dalších dvou projektů.“</p> <p>Příslušné závěry NKÚ z kontrolní akce č. 14/03 – „Peněžní prostředky určené na rozvoj a modernizaci vodních cest a přístavů a na podporu multimodální nákladní přepravy“ uvádějí mj. tyto skutečnosti:</p> <p>„Zákonem č. 114/1995 Sb. a jeho prováděcími předpisy je stanoveno rozdělení vodních cest do druhů a tříd a jejich základní parametry. Minimální plavební hloubky jsou stanoveny pouze pro nové a nově upravované vodní cesty. Minimální podjezdná výška mostů nad nejvyšší plavební hladinou je stanovena pouze pro mosty nově stavěné (7,0 m) a mosty rekonstruované (5,25 m). Podjezdné výšky mohou být pro úseky vodních cest dále upraveny plavebními vyhláškami vydávanými Státní plavební správou.</p> <p>Z Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) (dále také Dohoda AGN“)10 vyplývá požadavek na přizpůsobení sítě vnitrozemských vodních cest a jejich objektů parametrům odpovídajícím klasifikaci evropských vnitrozemských vodních cest, avšak jen podmíněně a neurčitě (např. doporučované podjezdné výšky mostů je třeba zajistit „tam, kde je to možné a ekonomicky zdůvodněné“ s připuštěním výjimek „ve vztahu k existujícím vodním cestám“).</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>Podle Dohody AGN má být na vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu zajištěna splavnost v průběhu celého plavebního období s „rozumným omezením přípustných hodnot ponorů“, přičemž trvale musí být zajištěn minimální ponor 1,20 m a hodnota doporučeného nebo obvyklého ponoru musí být zajištěna nejméně 240 dní v roce. Na labské vodní cestě tento požadavek Dohody AGN není dlouhodobě naplňován, především v problematickém plavebním úseku na dolním Labi mezi státní hranicí ČR/SRN a Ústím nad Labem – Střekovem, kde tyto parametry nejsou dodržovány až 200 dní v roce.</p> <p>„Dopravní politika 2014 (obdobně jako předchozí Dopravní politika) stanovuje dlouhodobé priority, specifické cíle a opatření s tím, že jejich konkretizaci mají poskytnout Dopravní strategie a navazující koncepční dokumenty pro jednotlivé oblasti dopravní politiky, resp. druhy dopravy.</p> <p>System indikátorů Dopravní politiky 2014 neumožňuje v oblasti vodní a multimodální dopravy objektivně a měřitelně vyhodnocovat účinnost opatření, míru odstranění identifikovaných nedostatků ani dosažení cílů a priorit. Pro oblast vodní dopravy nejsou stanoveny žádné samostatné indikátory, ale pouze jeden souhrnný ndikátor pro vodní dopravu společně se železniční dopravou; u tohoto indikátoru však navíc není zřejmé, jak byl stanoven a na základě jakých podkladů bude sledován jeho vývoj.“</p> <p>Dopravní strategie ve stávající podobě nejsou dostatečným podkladem pro stanovení dalšího postupu přípravy a realizace projektů v oblasti rozvoje a modernizace vodních cest a multimodální dopravy. Kontrolou byly zjištěny nejasnosti v návaznosti částí týkajících se identifikace nedostatků a částí věnovaných postupu jejich řešení.</p> <p>Především se jedná o zařazování investičních opatření do tzv. clusterů (souborů vzájemně souvisejících projektů a námětů), krytí finančních potřeb zdroji financování, rozhodování o postupu přípravy a realizace projektů, nedořešení problematiky rekreační plavby a podpory multimodální dopravy, nevytvoření systému monitoringu umožňujícího sledování dosaženého pokroku.</p> <p>Dva projekty s klíčovým významem pro splavnění labské vodní cesty - Plavební stupeň Děčín a Plavební stupeň Přelouč II - byly zařazeny do dvou samostatných clusterů bez dořešení jejich vzájemné návaznosti. Z výše uvedených koncepčních dokumentů jednoznačně vyplývá, že smysluplnost realizace clusteru týkajícího se splavnění středního Labe (Mělník-Pardubice) je zcela podmíněna realizací clusteru řešícího zajištění bezproblémové splavnosti dolního Labe (státní hranice ČR/SRN – Mělník), především projektu Plavební stupeň Děčín, tento projekt však naráží na závažné problémy při posuzování vlivu stavby na životní prostředí a zahájení jeho realizace bylo opakovaně odloženo.</p> <p>V dokumentu Zpráva o stavu vnitrozemské vodní dopravy je uvedeno: „Tento úsek (dolní Labe) ... zásadně nehodnocuje doposud realizovanou infrastrukturu na řece Labi a Vltavě ... Aby dosud investované prostředky měly smysl, je nutné dobudovat infrastrukturní stavby Plavební stupeň Děčín a Plavební stupeň Přelouč II.“</p> <p>Podle Dopravních strategií má být projekt Plavební stupeň Přelouč II realizován v letech 2015-2017 s náklady 3,1 mld. Kč. Projekt Veřejný přístav Pardubice má být realizován v letech 2018-2019 s předpokládanými náklady 224 mil. Kč (bez nákladů na vybudování pozemní části přístavu a kapacitně odpovídajícího napojení přístavu na silniční a železniční dopravní infrastrukturu). Realizace projektu Plavební stupeň Děčín je předpokládána až v období let 2018-2021 s náklady 4,2 mld. Kč.</p>	Neakceptováno, Vysvětleno. Připomínka se netýká DSS3, ale Koncepce vodní dopravy	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>MD neuvedlo do praxe požadavek Dopravních strategií na rozhodování o ucelených dopravních řešeních v rámci clusterů, neboť doposud rozhodovalo o postupu přípravy a realizace včetně zajištění financování jen na úrovni jednotlivých projektů.</p> <p>V případě zahájení stavební realizace již připraveného projektu Plavební stupeň Přelouč II bez závazného rozhodnutí o termínu a způsobu realizace dalších navazujících projektů v rámci clusteru týkajícího se splavnosti středního Labe (zejména vybudování koncového přístavu v Pardubicích) a zároveň o realizaci clusteru týkajícího se splavnosti dolního Labe může dojít k neúčelnému a neefektivnímu vynaložení veřejných prostředků. MD se nezabývalo dostatečně vyhodnocováním vlivu realizovaných projektů podpořených z OPD na příslušné ukazatele podílu železniční a vodní dopravy na celkové nákladní dopravě ani žádným jiným způsobem nevyhodnocovalo naplňování očekávaných přínosů a efektů projektů.</p> <p>Z dokladů předložených ke kontrole mj. vyplývá, že očekávaný výsledek stanovený v OPD, tj. „větší zapojení železniční a vnitrozemské vodní dopravy do přepravních řetězců nákladní dopravy budováním infrastruktury překladišť kombinované dopravy a VLC a podporou technologií kombinované dopravy“, dosud nenastal.</p> <p>Podíl vodní dopravy na nákladní dopravě zůstává zanedbatelný (v posledních pěti letech dosáhl nejvýše 0,43 % objemu přepraveného zboží v tunách a 1,1 % přepravních výkonů v tunokilometrech), jak uvádí tabulka č. 2, a počet překladišť napojených na vodní dopravu se nezměnil.“</p> <p>NKÚ požaduje následující:</p> <p>Podmínit zahájení stavební realizace projektů plavební stupeň Přelouč a Veřejný přístav Pardubice nikoliv jen známostí výsledků procesu EIA projektu řešícího splavnění přeshraničního úseku Labe (projekt plavební stupeň Děčín), ale existencí závazného rozhodnutí o postupu přípravy a realizace projektů řešících celý problematický plavební úsek na dolním Labi mezi státní hranicí ČR/SRN a Ústím nad Labem – Střekovem a všech dalších navazujících projektů řešících splavnění labské vodní cesty do Pardubic.“</p> <p>2.4.3. Tisková zpráva NKÚ ze dne 22. 7. 2019 ke kontrolní zprávě č. 18/16 „Nákladní vodní doprava v ČR: za dosud nepostavené plavební stupně na Labi stát zaplatil už 927 milionů korun. Množství zboží přepraveného po vodě zůstává mizivé“ (ke stažení zde: <a href="https://nku.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/nakladni-odni-doprava-v-cr:-za-dosud-nepostavene-plavebni-stupne-na-labi-stat-zaplatil-uz-927-milionu-korun--mnozstvi-zbozi-prepraveneho-po-vode-zust-id10633">https://nku.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/nakladni-odni-doprava-v-cr:-za-dosud-nepostavene-plavebni-stupne-na-labi-stat-zaplatil-uz-927-milionu-korun--mnozstvi-zbozi-prepraveneho-po-vode-zust-id10633</a>).</p> <p>„Konkrétně se kontroloři zaměřili především na to, jak MD přistupuje k rozvoji vodních cest a podpoře nákladní vodní dopravy, a prověřili peníze určené na modernizaci plavidel nebo vybrané infrastrukturní projekty v hodnotě téměř 1,4 miliardy korun... Podíl vodní dopravy na přepravě zboží zůstává dlouhodobě nízký a k postupnému převodu části přepravy ze silnic na vodní cesty nedochází – od roku 2010 se pomocí vodní dopravy přepraví ročně přibližně jen jedno procento z veškerého přepraveného zboží.</p> <p>Řešením má být podle MD vybudování plavebního stupně v Děčíně. V názorech na jeho výstavbu ale přetrvávají zásadní rozpory mezi MD a Ministerstvem životního prostředí. ŘVC na jeho přípravu dosud vynaložilo 625 milionů korun... Podobně je to i s plavebním stupněm „Přelouč II“. Ten je připravován od roku 1994 a přípravy provázejí opakované soudní spory mezi ekologickými organizacemi a státem. ŘVC za jeho přípravu dosud zaplatilo 302 milionů korun.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání																											
				<p>Pokud nebude zajištěna spolehlivost labsko-vltavské vodní cesty a nebudou vyřešeny všechny problémy, hrozí, že investice do nákladní vodní dopravy nebudou mít pozitivní dopad. Příkladem jedné z takových investic je modernizace veřejného přístavu v Ústí nad Labem za více než 100 milionů korun.“</p> <p>ýtah z kontrolního závěru NKÚ z akce č. 18/16 „Rozvoj vodních cest a podpora vodní dopravy“ (ke stažení zde: <a href="https://nku.cz/assets/kon-zavery/k18016.pdf">https://nku.cz/assets/kon-zavery/k18016.pdf</a>).</p> <p>„V České republice bylo v roce 2017 přepraveno 459,4 mil. tun zboží po silnici, 96,5 mil. tun zboží po železnici a 1,6 mil. tun zboží po vodních cestách. Podíl nákladní říční dopravy na těchto přepravách zůstává velmi nízký... K převodu části přeprav ze silnice na vodní cesty nedochází. Peněžní prostředky poskytované na rozvoj vodních cest a podporu nákladní vodní dopravy proto NKÚ nepovažuje ve vztahu ke stanoveným cílům za účelně a efektivně vynaložené...“</p> <p>Hlavní příčinou poklesu nákladní vodní dopravy a překážkou pro její rozvoj je především nedostatečná spolehlivost splavnosti labsko-vltavské vodní cesty v úseku Ústí nad Labem – státní hranice. Řešením je podle MD výstavba plavebního stupně v Děčíně. S touto stavbou však Ministerstvo životního prostředí (dále také „MŽP“) nesouhlasí... Hodnocení efektivnosti investic vychází z nedostatečně doložených vstupních údajů...</p> <p style="text-align: center;"><b>Podíl vodní dopravy na přepravě zboží v ČR</b></p> <table border="1"> <caption>Podíl vodní dopravy na přepravě zboží v ČR (2010-2017)</caption> <thead> <tr> <th>Rok</th> <th>Podíl vodní dopravy v tunokilometrech (%)</th> <th>Podíl vodní dopravy tunách (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010</td> <td>1,02%</td> <td>0,37%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>1,00%</td> <td>0,43%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>1,01%</td> <td>0,42%</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>1,00%</td> <td>0,37%</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>0,95%</td> <td>0,37%</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>0,78%</td> <td>0,34%</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>0,93%</td> <td>0,33%</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>1,03%</td> <td>0,28%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Zdroj: dopravní ročenky ČR 2015 a 2017 (údaje nezahrnují leteckou nákladní dopravu).</p> <p>NKÚ proto nepovažuje za objektivně a jednoznačně prokázané důvody převažujícího veřejného zájmu na rozvoji vodní dopravy, které se opírají o výsledky vyhodnocení ekonomické efektivnosti veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest a které MD zahrnuje do koncepce vodní dopravy...</p> <p>Vynakládání dalších prostředků na rozvoj vodních cest pro nákladní dopravu bez vyřešení všech zásadních problémů omezujících využitelnost labsko-vltavské vodní cesty a bez přípravy projektů v rámci uceleného dopravního řešení je spojeno s rizikem neúčelného a neefektivního vynakládání peněžních prostředků státního rozpočtu...</p> <p>MD schválilo urychlené zahájení projektu rekonstrukce silničního mostu přes Labe mezi obcemi Valy a Mělice, který byl původně součástí souboru staveb řešících splavnění Labe do Pardubic. Most se nachází na plavebním úseku odděleném od labsko-vltavské vodní cesty využívané pro nákladní dopravu nesplavným úsekem u Přelouče. Kromě toho chybí i nákladní přístav v Pardubicích...</p> <p>Rozhodnutí MD o zahájení rekonstrukce mostu je do doby dokončení projektů Plavební stupeň Děčín a Plavební stupeň Přelouč II z pohledu vodní dopravy spojeno s rizikem neúčelného a neekonomického vynakládání peněžních prostředků...</p>	Rok	Podíl vodní dopravy v tunokilometrech (%)	Podíl vodní dopravy tunách (%)	2010	1,02%	0,37%	2011	1,00%	0,43%	2012	1,01%	0,42%	2013	1,00%	0,37%	2014	0,95%	0,37%	2015	0,78%	0,34%	2016	0,93%	0,33%	2017	1,03%	0,28%	
Rok	Podíl vodní dopravy v tunokilometrech (%)	Podíl vodní dopravy tunách (%)																														
2010	1,02%	0,37%																														
2011	1,00%	0,43%																														
2012	1,01%	0,42%																														
2013	1,00%	0,37%																														
2014	0,95%	0,37%																														
2015	0,78%	0,34%																														
2016	0,93%	0,33%																														
2017	1,03%	0,28%																														

**Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA**

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání																																										
				<p>Pardubický kraj, který je vlastníkem mostu, se má na nákladech na rekonstrukci ve výši 213 mil. Kč podílet jen z cca jedné čtvrtiny...</p> <p>Překážkou využití labsko-vltavské vodní cesty pro nákladní dopravu je především nespolehlivá splavnost 40 km luhého úseku od Ústí nad Labem po státní hranici s Německem. Dále je to nesplavnost 2 km dlouhého úseku u Přelouče a absence koncového nákladního přístavu na středním Labi s dostatečně kapacitním napojením na pozemní komunikace. Tyto nedostatky MD ve spolupráci s ŘVC navrhuje řešit výstavbou plavebního stupně Děčín (dále také „PSD“), plavebního stupně Přelouč II (dále také „PSP“) a přístavu v Pardubicích...</p> <p>V letech 2015–2019 byla z rozpočtu SFDI na přípravu a realizaci projektů ŘVC uvolněna celková částka 1 037 mil. Kč... Hodnotu již dokončených infrastrukturních projektů na labsko-vltavské vodní cestě MD vyčíslilo na 160 mld. Kč...</p> <p>Kontrola navázala na kontrolní akce č. 08/19 a č. 14/03, při nichž NKÚ zjistil v činnosti MD opakující se nedostatky, zejména nevytvoření účinného systému řízení investic, nepodložená ekonomická hodnocení projektů, nedůsledné vyhodnocování jejich skutečných přínosů a absenci ucelené koncepce vodní dopravy...</p> <p>D na nedostatky zjištěné v kontrolní akci č. 14/03 reagovalo nápravným opatřením, podle něhož mělo zpracovat koncepci vodní dopravy s kontrolním termínem 31. 12. 2015. Dále přijalo mj. opatření, v němž podmínilo zahájení stavebních prací na projektech splavnění Labe do Pardubic vydáním územního rozhodnutí projektu řešícího zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi a zajištěním finančních zdrojů na jeho realizaci...</p> <p>Hodnocení ekonomické efektivity investic na labsko-vltavské vodní cestě v Komplexním vyhodnocení obsahuje předpoklady o nárůstu objemů nákladní vodní dopravy, jejichž reálnost a objektivnost není dostatečně zřejmá.</p> <p>V Komplexním vyhodnocení byl použit dopravní model vycházející z jiných předpokladů a docházející k jiným výsledkům, než tomu bylo v DSS2. Objem zboží přepraveného po vnitrozemských vodních cestách stagnuje či klesá ve většině členských států EU.</p> <p><b>Tabulka č. 1: Přeprava zboží po vnitrozemských vodních cestách v ČR a sousedních státech (v mil. tkm)</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>2012</th> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Česká republika</td> <td>43</td> <td>42</td> <td>38</td> <td>25</td> <td>27</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>Polsko</td> <td>130</td> <td>161</td> <td>131</td> <td>91</td> <td>109</td> <td>88</td> </tr> <tr> <td>Slovenská republika</td> <td>1 189</td> <td>931</td> <td>986</td> <td>1 006</td> <td>906</td> <td>742</td> </tr> <tr> <td>Rakousko</td> <td>2 375</td> <td>2 123</td> <td>2 191</td> <td>2 352</td> <td>2 177</td> <td>1 806</td> </tr> <tr> <td>Německo</td> <td>62 278</td> <td>55 027</td> <td>58 488</td> <td>60 071</td> <td>59 093</td> <td>55 315</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Zdroj: Ročenka dopravy 2017.</i></p> <p>Z důvodu zjištění nedostatků na straně nákladů i přínosů NKÚ nepovažuje výsledky Komplexního vyhodnocení za věrohodné a objektivně prokazující efektivnost investic na labsko-vltavské vodní cestě...</p> <p>Nedořešeno zůstává i právně závazné ukotvení požadavků na zajištění spolehlivé splavnosti Labe na německém území. Názorový spor mezi MD a MŽP ve věci výstavby PSD přetrvává. Na zpracování podkladů souvisejících s přípravou záměru PSD vyložilo ŘVC celkem již 625,7 mil. Kč. Tato částka byla financována převážně z rozpočtu SFDI.</p> <p>Z důvodu dlouhodobě přetrvávající nespolehlivé splavnosti labsko-vltavské vodní cesty NKÚ považuje peněžní prostředky, které byly vynaloženy na dokončení investic</p>		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Česká republika	43	42	38	25	27	33	Polsko	130	161	131	91	109	88	Slovenská republika	1 189	931	986	1 006	906	742	Rakousko	2 375	2 123	2 191	2 352	2 177	1 806	Německo	62 278	55 027	58 488	60 071	59 093	55 315	
	2010	2011	2012	2013	2014	2015																																									
Česká republika	43	42	38	25	27	33																																									
Polsko	130	161	131	91	109	88																																									
Slovenská republika	1 189	931	986	1 006	906	742																																									
Rakousko	2 375	2 123	2 191	2 352	2 177	1 806																																									
Německo	62 278	55 027	58 488	60 071	59 093	55 315																																									



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>na podporu nákladní vodní dopravy, za potenciálně přinejmenším z části neúčelně a neefektivně vynaložené. Jejich celkovou hodnotu MD vyčíslilo na 160 mld. Kč. Podle MD by nerealizace PSD vedla k útlumu vodní dopravy, či jejímu úplnému zastavení. Variantu dalšího využití labsko-vltavské vodní cesty bez dokončení PSD MD nerozpracovalo. Do doby vydání závazného rozhodnutí o realizaci tohoto záměru jsou tedy s rizikem ekonomické neúspěšnosti spojeny všechny další rozvojové investice na labsko-vltavské vodní cestě...</p> <p>Projekt Plavební stupeň Přelouč II připravuje ŘVC již od roku 1994... Po novele zákona č. 100/2001 Sb. Nejvyšší správní soud zrušil platné výjimky dle zákona č. 114/1992 Sb. a vrátil je k novému rozhodnutí odvolacímu orgánu MŽP. Z těchto důvodů bude nutno opakovat posuzování vlivů na životní prostředí (EIA).</p> <p>Před zahájením procesu EIA bude nutno projít procesem posouzení vlivu koncepčního řešení na životní prostředí (SEA), v jehož rámci bude vymezen koridor pro splavnění Labe u Přelouče a také vymezena lokalita koncového přístavu Pardubice... Na přípravu projektu ŘVC dosud vynaložilo částku 302,1 mil. Kč....</p> <p>3. Labský koridor a Baťův kanál a osobní dopravní infrastruktura</p> <p>Děti Země si níže dovoluji upozornit na kontrolní zprávu NKÚ, která se podrobně zabývala plánem MD, resp. ŘVC ČR či Povodí Moravy (dále jen PM) na rozvoj osobní lodní dopravy (dále jen OLD) a soukromé rekreační plavby (dále jen SRP) na Labi (Vltavě) a na Baťově kanálu, přičemž zjišťuje, že MD ve věci rozvoje osobní a rekreační plavby je nečinná a ŘVC ČR předkládá „odborné“ studie o OLD a SRP, které ale nejsou objektivní.</p> <p>Tisková zpráva NKÚ ze dne 28. 3. 2022 ke kontrolní zprávě č. 21/03 „Podpora rekreační plavby vážne. Projekty nabíraly zpoždění, provázely je časté změny a rostly náklady. Pro její rozvoj navíc chybí jasný směr“ (ke stažení zde <a href="https://nku.cz/cz/promedia/tiskove-zpravy/podpora-rekreacni-plavby-vazne--projekty-nabiraly-zpozdeni--provazely-je-caste-zmeny-a-rostly-naklady--pro-jeji-rozvoj-navic-chybi-jasny-smer-id12456">https://nku.cz/cz/promedia/tiskove-zpravy/podpora-rekreacni-plavby-vazne--projekty-nabiraly-zpozdeni--provazely-je-caste-zmeny-a-rostly-naklady--pro-jeji-rozvoj-navic-chybi-jasny-smer-id12456</a>).</p> <p>KÚ za kontrolní období 2014-2021 pečlivě hodnotilo marketingové analýzy firmy SUDOP Praha o rozvoji OLD a SRP nejen na Labi, ale i na Vltavě a na řece Moravě, včetně Baťova kanálu, které nepovažuje za odborně korektní podklad na realizaci plánů MD (ŘVC ČR a PM) na výstavbu nových přístavišť v ČR, neboť není podložený žádnými věrohodnými údaji, ale spíše spekulacemi.</p> <p>„NKÚ prověřil podporu rekreační plavby v letech 2014 až 2021. Kontroloři se zaměřili na Ministerstvo dopravy (MD)... na Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC) a státní podnik Povodí Vltavy... NKÚ prověřil vzorek 13 projektů v hodnotě více než 5,1 miliardy korun.</p> <p>Z kontroly vyplynulo, že MD nemělo účinný systém řízení investic a schvalovalo nedostatečně připravené projekty, které nabíraly zpoždění a často se s nimi pojilo velké množství změn, což se podepisovalo na jejich výsledných nákladech.</p> <p>MD navíc při rozdělování peněz nepostupovalo podle schváleného harmonogramu, který počítal s přidělováním peněz nejdůležitějším projektům s největšími přínosy. Skutečné přínosy projektů pak nevyhodnocovalo...</p> <p>Výtah z kontrolního závěru NKÚ z akce č. 21/03 „Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na podporu rekreační plavby“ z 3/2022 (ke stažení zde: <a href="https://nku.cz/assets/kon-zavery/k21003.pdf">https://nku.cz/assets/kon-zavery/k21003.pdf</a>):</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno. PS Děčín není předmětem DSS3, a to ani v rámci vyčlenění financí pro realizaci. Problematika bude předmětem nové Koncepce vodní dopravy, která bude v navazujícím kroku předložena do samostatného procesu SEA.</p> <p>Klastry v tomto pojetí jsou definovány nově, proto se z nich nemohlo vycházet.</p> <p>O zahájení realizace nebylo rozhodnuto, vliv na železniční dopravu by v tomto případě byl zanedbatelný.</p> <p>Bereme na vědomí.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>„Poskytování a čerpání peněžních prostředků státu a EU určených na rozvoj rekreační plavby provázejí nedostatky, které snižují účelnost, hospodárnost a efektivnost jejich využití. Na přetrvávající nedostatky v koncepční a řídicí činnosti MD upozornil NKÚ již v kontrolních závěrech z předchozích kontrolních akcí.</p> <p>V oblasti rekreační plavby MD nemá vytvořen účinný systém řízení investic. Schvalovalo nedostatečně připravené projekty (viz 4.17–4.21) s nevěrohodnými hodnoceními jejich efektivnosti, v nichž byl nárůst nákladů kompenzován nedostatečně podloženými nárůsty očekávaných přínosů, aby projekty zůstaly efektivní (viz 4.32–4.36)...</p> <p>Vyhodnocením skutečných přínosů projektů ani celkových výsledků financování rozvoje rekreační plavby peněžních prostředků státu a EU se MD nezabývalo (viz 4.12, 4.23). MD tedy řádně neplnilo svou povinnost zkoumat společenskou problematiku v okruhu své působnosti, analyzovat dosahované výsledky a činit opatření k řešení aktuálních otázek...</p> <p>ŘVC při přípravě projektů a MD při jejich schvalování nevytvořily předpoklady pro objektivní vyhodnocení jejich výsledků a přínosů, tedy i účelnosti a efektivnosti peněžních prostředků vynaložených na jejich přípravu a realizaci. Cíle a očekávané výsledky projektů byly stanoveny jen obecně a bez měřitelných ukazatelů, které by umožnily vyhodnotit, nakolik se podařilo naplnit očekávání...</p> <p>MD i ŘVC zdůvodňují potřebnost a efektivnost projektů na podporu rozvoje rekreační plavby především přínosy z rozvoje cestovního ruchu. Ty jsou ale podmíněny řadou dalších opatření spadajících do působnosti Ministerstva pro místní rozvoj (dále také „MMR“).</p> <p>MD nepostupovalo v souladu s Dopravní politikou, když rozvoj dopravní infrastruktury na vodních cestách neplánovalo ve spolupráci s resortem, který má cestovní ruch ve své gesci. Nedostatečná koordinace postupu ze strany MD má negativní dopad na výsledky některých projektů a způsobuje nižší efektivnost využití podpory poskytované z peněžních prostředků státu a EU (viz 4.14–4.16, 4.26–4.31)...</p> <p>Pojem „rekreační plavba“ není legislativně přesně vymezen, byť je v právních předpisech a koncepčních dokumentech MD užíván. Zahrnuje zejména dopravu osob malými plavidly (motorové čluny, jachty, malá kabinová plavidla a hausbóty) a dále také výletními loděmi (osobní lodní doprava). Plavidly jsou lodě, malá plavidla s délkou trupu menší než 20 metrů (malým plavidlem není mj. plavidlo určené k přepravě více než 12 cestujících) a plovoucí stroje, zařízení a tělesa...</p> <p>MD nestanovilo konkrétní cíle v rozvoji rekreační plavby</p> <p>MD ovšem v oblasti rozvoje rekreační plavby a osobní lodní dopravy žádné konkrétní měřitelné cíle nestanovilo. Nestanovilo ani žádné milníky nebo ukazatele pro měření, popř. alespoň objektivní vyhodnocení míry splnění cílů, resp. míry pokroku dosaženého při odstraňování nedostatků a rozvoji dané oblasti...</p> <p>Zájem o rekreační plavbu roste, není však zřejmé, nakolik k tomu přispívají konkrétní projekty, o jejichž realizaci MD rozhodlo, ani zda jsou upřednostněny projekty přinášející pro rozvoj rekreační plavby největší užitek...</p> <p>Za základní koncepční dokument pro oblast vodní dopravy MD označilo KVD. KVD měla rozpracovat a konkretizovat cíle a opatření Dopravní politiky, měla být podkladem pro prioritizaci projektů a pro jejich rozčlenění do clusterů v DSS2, resp. v její aktualizaci.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Vláda ČR ovšem KVD neschválila, ale jen vzala na vědomí. Důvodem bylo nedořešení výstavby Plavebního tunelu Děčín, který je v KVD začleněn jako projekt s klíčovým významem pro rozvoj (zejména nákladní) vodní dopravy v České republice. MD považuje KVD z důvodu jejího neschválení vládou ČR za nezávazný dokument, a nadále tedy nemá závazný podklad pro plánování rozvoje vodních cest.</p> <p>Vyhodnocení očekávané ekonomické efektivity investic do rozvoje vodní dopravy, které si MD nechalo zpracovat, se přitom zabývala vždy buď jen nákladní dopravou, nebo jen rekreační plavbou, nikoliv celkovým využitím vodní cesty, a to na úrovni koncepcí i na úrovni jednotlivých projektů...</p> <p>Efektivnost infrastrukturních projektů na podporu rozvoje rekreační plavby, které NKÚ zkontroloval, ŘVC dokládalo analýzami opírajícími se především o přínosy z cestovního ruchu. O ně se opírají i souhrnná hodnocení očekávané efektivity investic na podporu rozvoje rekreační plavby a osobní lodní dopravy<sup>1</sup>.</p> <p>Tato souhrnná hodnocení vycházejí z ohodnocení atraktivity turistických cílů v blízkosti navržených přístavů a přístavišť a z předpokladu nárůstu zájmu o tyto turistické cíle díky jejich dostupnosti vodní dopravou.</p> <p>Tento předpoklad ale není podložen žádnými objektivně ověřitelnými fakty vycházejícími z informací nebo údajů z koncepčních dokumentů resortu, do jehož působnosti cestovní ruch patří. MD výsledky uvedených hodnocení neverifikovalo. V koncepčním dokumentu pro oblast rozvoje cestovního ruchu není rekreační plavba vůbec zmiňována<sup>2</sup>...</p> <p>MD při schvalování projektů nestanovilo závazné ukazatele nebo požadavky pro vyhodnocení míry dosažení cílů projektů nebo naplnění předpokladů z hodnocení jejich ekonomické efektivity. Nevytvořilo tedy předpoklady pro objektivní vyhodnocení účelnosti a efektivity využití peněžních prostředků vynaložených na přípravu realizaci projektů, které schválilo. Vyhodnocením skutečných výsledků projektů se MD nezabývalo, a to ani jednotlivě, ani souhrnně...</p> <p>Ve využití jednotlivých plavebních komor jsou výrazné rozdíly. Typickým příkladem je plavební komora Praha-Smíchov na Vltavě, která je využívána především osobními loděmi k vyhlídkovým plavbám v Praze. V roce 2019 jí bylo proplaveno 17 895 osobních lodí a 2 810 malých plavidel...</p> <p>Nejbližší další plavební komorou proti proudu Vltavy, na vodním díle Praha-Modřany, bylo za rok 2019 proplaveno jen 241 osobních lodí a 2 257 malých plavidel. Plavební komorou Roztoky... bylo za rok 2019 proplaveno jen 100 osobních lodí a 783 malých plavidel...</p> <p>Uvedené údaje vypovídají o lokálním vysokém zatížení Vltavy rekreační plavbou v Praze, ale jejím výrazně nižším zatížením průběžnou plavbou přes Prahu...</p> <p>Hodnocení očekávané ekonomické efektivity projektů jsou nevěrohodná</p> <p>Při prokazování efektivity projektů se ŘVC opíralo především o odhady nárůstu počtu turistů a jejich útrat v důsledku realizace projektů. Nestanovilo ale informační zdroje ani postupy pro ověření věrohodnosti a objektivnosti předpokladů, z nichž vycházelo.</p> <p>Například v původním i v aktualizovaném hodnocení, jimiž ŘVC prokazovalo ekonomickou efektivity projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou, byly ekonomické přínosy vypočteny jako součin tzv. osobodnů (součin odhadovaného počtu plavidel, jejich odhadované průměrné obsazenosti a odhadované průměrné délky pobytu turistů v zájmovém území) a</p>	



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>byla vyhodnocena varianta č. 4 s celkovými investičními náklady 36 mil. Kč spočívající pouze v dokončení sítě přístavišť bez výstavby přístavů a plavebních komor Bělov a Rohatec. Varianta měla nejvyšší efektivnost a zároveň nejnižší citlivost na změnu kritických proměnných (je efektivní až do navýšení nákladů o 74,83 % nebo snížení poptávky o 36,31 % oproti předpokladům).</p> <p>Oproti tomu nejnákladnější varianta č. 1 počítala s celkovými investičními náklady 1 194,0 mil. Kč, měla nejnižší efektivnost a byla nejrizikovější (přestává být efektivní při navýšení nákladů o 28,76 % nebo při snížení poptávky 21,03 %). V závěru hodnocení přitom byla za nejvhodnější variantu označena nejméně efektivní varianta č. 1 s odvoláním na „dosažení vytyčených cílů v rozvoji Baťova kanálu“, zejména posílení turistického ruchu.</p> <p>MD následně nejméně efektivní variantu č. 1 schválilo „s ohledem na splnění všech stanovených cílů“. Nepředložilo ale žádný doklad, v němž by byly cíle pro rozvoj Baťova kanálu konkrétně stanoveny a k těmto cílům uvedlo jen obecné a nekonkrétní informace. Postup, kdy MD o přípravě a realizaci projektů na Baťově kanálu s celkovými investičními náklady 1 194,0 mil. Kč rozhodovalo podle nejasných kritérií... nepovažuje NKÚ za transparentní... Výběr nejnákladnější, nejméně efektivní a přitom nejrizikovější varianty bez náležitého a přezkoumatelného zdůvodnění není v souladu s právním předpisem.</p> <p>Projekty rekreační plavby nevytvářejí ucelená dopravní řešení</p> <p>V důsledku chybějící prioritizace a neaktuálního řazení infrastrukturních projektů na podporu rozvoje rekreační plavby do vzájemně funkčně souvisejících celků (viz 4.5, 4.9-4.11) ŘVC a Povodí Vltavy tyto projekty připravují a MD je schvaluje ad hoc bez vzájemných návazností a dostatečné míry koordinace.</p> <p>Takovýto postup je spojen s významným rizikem neúčelného a neefektivního vynakládání peněžních prostředků státu a EU na přípravu a realizaci projektů s přínosy vázanými na dokončení jiných projektů, jejichž realizace je z různých důvodů odkládána...</p> <p>Za zásadní nedostatky týkající se rekreační plavby označilo MD v DSS2 i v KVD chybějící síť bezpečných sjezdů do vody pro spouštění malých plavidel, nedostatečnou síť krátkodobých, střednědobých i dlouhodobých stání pro rekreační plavidla a nedostatečné hygienické a servisní zázemí v přístavech.</p> <p>Zároveň ale nestanovilo časový ani finanční rámec nebo postup pro odstranění těchto nedostatků. Souhrnná hodnocení efektivnosti investic na podporu rozvoje rekreační plavby a osobní lodní dopravy na labsko-vltavské vodní cestě a na Baťově kanále (viz 4.15) ve schválené variantě řešila jen výstavbu krátkodobých a střednědobých stání plavidel.“</p> <p>NKÚ provedl kontrolu správného a účinného využívání veřejných prostředků na rozvoj rekreační dopravy v ČR v letech 2014-2021, přičemž zjistil závažné konkrétní a koncepční nedostatky v postupu MD, ŘVC ČR a Povodí Vltavy (v Čechách) při jejich konkrétní investorské činnosti.</p> <p>A to se týká také investic do ekonomicky ztrátového a ekologicky škodlivého Baťova kanálu, na němž se mají eefektivně utráct značné veřejné prostředky (kolem 1,2 mld. Kč), ačkoliv existuje přijatelná bezriziková a ekonomicky efektivní varianta č. 1 (bez PK Bělov a PK Rohatec).</p> <p>NKÚ také zjistil absenci řádné koordinační a kontrolní činnosti MD, které u rozvoje rekreační dopravy nestanovilo měřitelné cíle a ani kritéria jejich hodnocení,</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>nekomunikovalo s MMR, ačkoliv má v gesci rozvoj cestovního ruchu, resp. nebylo doloženo, že by realizované a plánované investice do SRP měly vliv na rozvoj cestovního ruchu dle příslušných koncepčních plánů ČR.</p> <p>NKÚ dále také zjistil, že ŘVC ČR vychází ze studií, včetně marketingové pro Baťův kanál, které trpí nepodloženými tvrzeními a irelevantními argumenty ke zdůvodnění přínosů investic na podporu rekreační plavby i spekulacemi o očekávané ekonomické efektivnosti těchto investic, přičemž údaje nelze nijak ověřit.</p> <p>Podle NKÚ nebylo analýzami doloženo, že zvolená kritéria i samotné investice skutečně přispívají na rozvoj cestovního ruchu, zvláště pokud tyto investice nejsou uvedeny v koncepčních materiálech cestovního ruchu.</p> <p>Děti Země považují zjištění NKÚ za závažná a přesvědčivá, neboť silně zpochybňují veřejný zájem a jeho převahu/naléhavost na realizaci předloženého záměru.</p> <p>Důležité totiž je i to, že NKÚ ve svých kontrolách odhaluje rozpory nejen na koncepční úrovni a při přípravě a realizaci řady staveb za veřejné prostředky, ale upozorňuje i na metodologické chyby a na zavádějící tvrzení státních institucí, včetně a zejména MD.</p> <p>Jinak řečeno, marketingové analýzy s dokládáním ekonomické efektivnosti, přínosů a podpory rozvoje cestovního ruchu výstavbou přístavišť pro SRP a pro OLD (na dopravní obslužnost) si vybírá irelevantní kritéria počty lodí, dobu jejich využívání, odhady útrat turistů v místě apod.) a dále účelově nadhodnocuje očekávaný růst přepravních výkonů plavby a zájmů turistů, čímž logicky musejí vycházet „samé přínosy“ výstavby dalších přístavišť.</p> <p>Koncepce a Vyhodnocení SEA se měly těmito zjištěními NKÚ pečlivě zabývat a provést vyhodnocení min. 4 zmíněných variant stavebních plánů na Baťově kanálu, včetně Nulové, a vysvětlit, proč MD na Baťově kanálu rosazuje dopravně a ekonomicky neefektivní variantu č. 1 s největším množstvím staveb a se značným škodlivým vlivem na přírodu a krajinu (pozn.: tyto stavby škodlivým způsobem zasahují do desítky zvláště chráněných druhů organismů, zejména živočichů), přestože existuje varianta č. 4 (bez výstavby přístavů a plavebních komor Bělov a Rohatec), která je dopravně logická a ekonomicky přínosná a s minimem vlivu na ŽP.</p> <p>Proces EIA pro PK Bělov</p> <p>Děti Země upozorňují na ekologicky škodlivý stavební záměr PK Bělov na příkladu procesu EIA. KÚ Zlínského kraje zveřejnil dne 3. 9. 2020 vypracování oznámení EIA (3/2020) pro záměr „Plavební komora Bělov“ (viz <a href="https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ZLK908">https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ZLK908</a>).</p> <p>ŘVC ČR k oznámení EIA mj. přiložila i znalecký posudek s názvem „Plavební komora Bělov – posouzení migrační propustnosti“ (květen 2017), který vypracoval najatý RNDr. Jiří Zahrádka, CSc., který ve svém posudku (9 stran) uvádí, že požadavky státní i nestátní ochrany přírody na zajištění migrační propustnosti vodotečí v okolí Bělova (rybí přechod) není reálný, resp. nedává smysl.</p> <p>Znalecký posudek RNDr. Jiřího Zahrádky, CSc. z května 2017 uvádí tento závěr: „Migrační zprůchodnění jezu Bělov v souvislosti se zamýšlenou výstavbou plavební komory na řece Moravě, včetně migračního napojení širokého potoka přes jez Bělov na řeku Moravu, by představovalo samoučelné nefunkční naplnění požadavku stanoviska MŽP, které jednoznačně vychází z naprosté neznalosti podmínek dotčeného místa.“</p> <p>Nicméně tři spolky a MěÚ Otrokovice v rámci zjišťovacího řízení ve svých vyjádřeních k oznámení EIA mj. žádaly, aby ŘVC ČR při uvažované výstavbě plavební komory Bělov</p>	<p>Vysvětleno S MMR bylo konzultováno a bylo dohodnuto, že s ohledem na infrastrukturní investice bude tato oblast řešena v resortu doprava.</p> <p>Vysvětleno Koncepce nejsou legislativa, pokud v legislativě není nějaký pojem definován, neznámá to, že se nemůže používat.</p> <p>Vysvětleno Bylo zpracováno mimo DSS 3. fáze:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Hodnocení ekonomické efektivnosti rekreační plavby na Baťově kanále</li> <li>2) Hodnocení ekonomické efektivnosti rekreační plavby na labsko-vltavské vodní cestě</li> <li>3) Lokalizační a dispoziční studie sítě sjezdů do vody na Vltavě</li> <li>4) Lokalizační studie sítě servisních center na labsko-vltavské vodní cestě</li> <li>5) Lokalizační studie sítě sjezdů do vody na Labi</li> <li>6) Ochranná stání na labské vodní cestě, Lokalizační a dispozičně-technická studie</li> <li>7) Plavební okruh Veselí nad Moravou - Vnorovy, Technicko – ekonomická studie</li> </ol> <p>Neakceptováno, Vysvětleno: Koncepce vodní dopravy se připravuje nová a bude v navazujícím kroku předložena do samostatného procesu SEA.</p> <p>V rámci prověření byl vyloučen záměr "Plavební stupeň Děčín", neboť u tohoto záměru byl již vyhodnocen významný negativní vliv v Koncepti vodní dopravy, pro který byl současně prokázán veřejný zájem, nicméně do dnešní doby nebyla stanovena kompenzační opatření, bez kterých v souladu s ust. § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nelze koncepci schválit.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>(asi 300 mil. Kč) ve veřejném zájmu zajistilo také migraci vodních živočichů na řece Moravě a jeho přítoků v dotčené oblasti.</p> <p>Nakonec na základě vypracování „Odborného stanoviska k absenci rybího přechodu v profilu Bělov, ř. km 166,77, Morava ve vztahu k zahájenému procesu EIA pro záměr „Plavební komora Bělov“ ze dne 15. 2. 2022 AOPK ČR bylo prokázáno, že rybochod vybudovat lze.</p> <p>Důkazem je mj. závazné stanovisko EIA ze dne 14. 6. 2023, č. j. KUZL 54399/2023, která uvádí toto:</p> <p>„2. Podmínkou přípustnosti realizace plavební komory Bělov je provedení rybího přechodu z důvodu snížení fragmentace říčního kontinua toku Moravy stávajícím jezem Bělov. Součástí projektové dokumentace pro územní řízení plavební komory Bělov bude levostranný rybochod podle některé z vyhodnocených subvariant varianty 3. Při výběru vhodné varianty budou zohledněny výstupy „Studie zabezpečení migrace vodních živočichů jak na řece Moravě, tak do toků Mojena a Široký potok“ (AQUATIS, a. s., 2011), příp. dalších. Detailní technické rozpracování včetně vyhodnocení matematického modelování proudových poměrů a posouzení ekologických nároků jednotlivých druhů ryb bude projednáno s orgánem ochrany přírody a bude součástí dokumentace pro stavební povolení plavební komory.“</p> <p>Škodlivé zásahy do cenných biotopů na Baťově kanálu</p> <p>Děti Země upozorňují na anti ekologické vlivy prosazované varianty č. 1 Baťova kanálu těmito záměry:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PK Bělov = škodlivý zásah do 21 zvláště chráněných druhů živočichů + nejasnosti s rybochodem</li> <li>• Přístav Slovácko = škodlivý zásah do 11 zvláště chráněných druhů živočichů</li> <li>• Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy = škodlivý zásah do 14 zvláště chráněných druhů živočichů</li> <li>• Přístav Hodonín = škodlivý zásah do 37 zvláště chráněných druhů živočichů a 1 druhu rostliny</li> <li>• Přístav Napajedla – Pahrbek = škodlivý zásah do 8 zvláště chráněných druhů živočichů</li> </ul> <p>4. Koncepční neposouzení hlavních stavebních variant na Labi a na Baťově kanálu</p> <p>Koncepce a ani Vyhodnocení SEA neprovedly konceptní posouzení variant stavebních záměrů na Labi a na Baťově kanálu, ačkoliv jsou známé, takže je nutné Koncepci i Vyhodnocení SEA přepracovat a doplnit:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) popsát a zdůvodnit varianty na Labi k jezu u Děčína, včetně Nulové varianty a stavební Bezjezové varianty, a posoudit jejich dopravní, ekonomická a ekologická pozitiva a negativa</li> <li>2) popsát a zdůvodnit varianty na Labi k plavebnímu kanálu u Přelouče (zatím jen C1-C2), včetně Nulové varianty a Varianty tokem s výstavbou 1-2 PK (viz níže posudek AOPK ČR 5/2010), a posoudit jejich dopravní, ekonomická a ekologická pozitiva a negativa</li> <li>3) popsát a zdůvodnit varianty na Labi k přístavu v Pardubicích (zatím F1-F2), včetně Nulové varianty, a posoudit jejich dopravní, ekonomická a ekologická pozitiva a negativa</li> <li>4) popsát a zdůvodnit na Labi od Pardubic ke st. hranici Variantu renaturalizace a revitalizace s přípustnými stavebními záměry na Labi pro nákladní a dopravu a pro OLD a SRP</li> </ol>	<p>Neakceptováno: Plavební stupeň Děčín není obsažen v DSS 3, v rámci KVD byla zpracována analýza ČVUT, jejichž závěrem je, že jediným funkčním technickým řešením je plavební stupeň Děčín.</p> <p>V DSS 3 nejsou na koncepční úrovni řešeny varianty jednotlivých projektů.</p> <p>Vychází se ze schválené Resortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb.</p> <p>V DSS 3 nejsou na koncepční úrovni řešeny varianty jednotlivých projektů</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno: DSS 3 na koncepční úrovni se zabývá realizací na úrovni klastrů, nikoliv na úrovni jednotlivých projektů.</p> <p>V DSS 3 nejsou na koncepční úrovni řešeny varianty jednotlivých projektů. Je mimo její podrobnost.</p> <p>Vysvětleno</p> <p>Připomínka se netýká DSS 3. fáze a je mimo její podrobnost.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>5) popsat a zdůvodnit varianty na Baťově kanálu, včetně Nulové varianty a dalších 4. stavebních variant dle výše cit. zprávy NKÚ č. 21/03</p> <p>V případě Stupně Přelouč (varianty C1–C3) není zřejmé, proč není předložena také varianta vedená současným tokem a s výstavbou 1-2 plavebních komor, neboť koryto je umělé a z pohledu zájmů ochrany řírody téměř bezcenné, ačkoliv jde o VKP a v řece se mohou vyskytovat zvláště chráněné druhy vodních živočichů. Zásah variant plavebního kanálu do zájmů ochrany přírody, včetně území EVL, je totiž podstatně vyšší. Jinak řečeno, varianta splavnění Labe tokem by měla nejnižší vliv na přírodní biotopy s cennými druhy organismů a na krajinný ráz, vyžádala by si nejmenší zábor zemědělských (ZPF) a lesních (PUPFL) pozemků.</p> <p>Z uvedených důvodů je nutné tuto dílčí variantu splavnění Labe u Přelouče vypracovat, doplnit a řádně ji prověřit rámci vyhodnocení koncepce. Přitom jde o variantu, kterou je dle písemnosti AOPK ze dne 31. 5. 2010, č. j. 0476/PAR/2010 s názvem „Odborný posudek AOPK ČR na Znalecký posudek č. 7/2010 k výběru varianty labské vodní cesty v k. ú. Přelouč a Břehy“ (8 stran), který si vyžádal KÚ v řízení o škodlivém zásahu do biotopů cenných druhů organismů plavební komorou u Přelouče sám KÚ, reálnou a uskutečnitelnou.</p> <p>Děti Země z tohoto posudku AOPK ČR níže uvádějí toto:</p> <p>„Požádali jste nás o odborný posudek na „Znalecký posudek č. 7/2010 k výběru varianty labské vodní cesty v k. ú. řelouč a Břehy z hlediska ochrany přírody a krajiny se zohledněním vlivu na ekonomii stavby“, vypracovaný 20. 2. 2010 firmou A-Consult plus, spol. s.r.o. Praha na zakázku firmy ŘVC Praha. Konkrétně požadujete, abychom se vyjádřili k jednotlivým územním střetům navrhovaných variant trasy uvažovaného plavebního kanálu a k odborné přírodovědné úrovni předloženého znaleckého posudku...</p> <p>Pokud připustíme nutnost splavnění Labe, je z hlediska ochrany přírody nejpříjemnější varianta C1, tedy vedení plavební cesty současným korytem řeky. Podle studie jsou v této variantě 2 hlavní problémy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zatopení peřejnatého úseku, tzv. hrčáků</li> <li>2) ochrana kulturní památky – jezu v Přelouči</li> </ol> <p>ad 1) Na rozdíl od slepých ramen (Lohenického i Slavíkových ostrovů) se u hrčáků jedná ze 100 % o lidský výtvar. přírodovědného hlediska mají hrčáky zřejmě menší význam, než odstavená ramena řeky. Díky lidské činnosti (Povodí Labe s. p.) má tento úsek toku Labe téměř sto let po svém vzniku stále nepřirozený technicistní charakter a nemá parametry hodnotného přírodního toku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- je příliš rovný, což neodpovídá přirozenému proudění Labe mezi Mělníkem a Jaroměří; zachování rovné trasy je způsobeno jeho opevněním kamenem; řeka je zde svázána do stabilního koryta</li> <li>- je příliš zahloubený oproti své nivě (přibližně o 4 m); při přirozeném toku by to bylo nejméně o 2 m méně (viz některé polopřirozené úseky toku nad Pardubicemi)</li> <li>- je bez břehové vegetace; přirozený tok by měl břehy zarostlé až prakticky do vody (viz opět např. Labe u Němčic, u Přelouče však dřeviny vytrvale odstraňuje správce toku); břehy jsou navíc příliš strmé</li> <li>- jeho vzhled a relativně nižší přírodovědná hodnota zcela odpovídají jeho jediné funkci, která je po něm v současné době požadována – odvedení vody z území.</li> </ul> <p>parametry hodnotného přírodního toku:</p>	



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Kromě údajného zimoviště vodních ptáků je uváděn jako důkaz nemožnosti vést vodní cestu korytem řeky nálezy klínatky žlutonohé (<i>Gomphus flavipes</i>). Dle literárních zdrojů vyhledává tato vážka pomalu tekoucí velké vodní toky, její larvy žijí v příbřežní zóně. Velmi pravděpodobně by v místech „hrčáků“ žila i po vzednutí hladiny vlivem jezů, o čemž svědčí její nálezy v Labi od Přelouče až k Pardubicím, tedy v místech kde je hladina řeky již ovlivňována vzdušnými nad jednotlivými jezky. (viz HANEL L., ZELENÝ J., 2000: Vážky (Odonata): výzkum a ochrana. ZO ČSOP Vlašim. a DOLNÝ A., BÁRTA D., 2007: Vážky České republiky. Ekologie, ochrana rozšíření. ZO ČSOP Vlašim)</p> <p>Část 1.2. Ekonomické posouzení variant – k této části uvádíme pouze to, že varianta C1 je nejlevnější z hlediska finančních nároků na stavbu i na její provoz. Zmařené investice a zmařené již vynaložené náklady je nutno počítat za riziko podnikání. Je přinejmenším diskutabilní, pokud investor nakupuje pozemky v době, kdy ještě nemá všechna potřebná povolení. Zahrnutí již provedených investic na projekty a výkupy pozemků do finančního hodnocení variant je potom značně zkreslující...</p> <p>Po podrobné analýze předloženého posudku z hlediska hodnocení v oblasti ochrany přírody s odvoláním na akta výše v textu uvedená je možné jednoznačně konstatovat, že zejména z důvodu neuvedení celé řady známých podkladů, písemných vyjádření a dalších dokumentů s kauzou souvisejících se posudek jeví jako nevěrohodný a záměrně manipulující známá fakta ve prospěch varianty A. AOPK ČR je toho názoru, že z hlediska míry negativních vlivů na biotopy zvláště chráněných druhů organismů v lokalitě Slavíkovy ostrovy je nejvhodnější některá z variant C, tedy vedení trasy kanálu stávajícím korytem řeky Labe.“</p> <p>V případě Veřejného přístavu Pardubice (varianty F1 a F2) je rovněž nutné doložit popis a důvody vypracování jeho variant a posoudit vše procesem SEA, a to i s Nulovou variantou bez přístavu, takže vlivy na ŽP by měly být ižší. V Oznámení dokonce chybí popis dopravního napojení přístavu na silnici a tratě, takže tyto údaje je nutné doplnit a provést dílčí kumulativní vyhodnocení vlivů obou těchto druhů dopravy procesem SEA.</p> <p>5. Závěr</p> <p>Jedním z účelů procesu SEA (a procesu EIA) je posoudit koncepční/strategické varianty, které se v tomto případě týkají řeky Labe u Děčína, u Přelouče a u Pardubic a Baťova kanálu, přestože jde o uměle vybudovaný kanál pro nákladní dopravu, při jehož výstavbě se sice nebral ohled na přírodu a krajinu, což ale neznamená, že se v ničení zbytků přírody má přihlížet, aniž je doložený nějaký konkrétní veřejný zájem, který zatím žádnými odbornými studii nebyl prokázán (dosud např. nebyly konkrétně dopravně či ekonomicky nebo jinak prokázány přínosy pro dopravní obslužnost, pro rekreaci a zábavu, pro zvýšení zaměstnanosti či bezpečnosti na kanálu apod.). Ani na Labi nebyl dosud přesvědčivě doložen nějaký dopravní či ekonomický přínos, přestože ŘVC ČR utratilo asi 1 mld. Kč na různé (pochybné?) studie, ačkoliv MD bezdůvodně a logiky stále prosazuje realizaci mnoha miliardových stavebních záměrů s vysoce škodlivými vlivy na cenné biotopy a na území NATURA 2000. Koncepci i Vyhodnocení je tedy nutné přepracovat a doplnit.</p>	<p>Vysvětleno Rekreační doprava ze své podstaty není postavena na uceleném dopravním řešení, je zaměřena na konkrétní turistické cíle. Vychází se ze schválené Resortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb.</p> <p>Vysvětleno Koncepce je navržena v jedné variantě a nebylo tak možné porovnat jednotlivé varianty.</p>
45	23.1.2023		Doucha Šikola advokáti	Jako vyjádření obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice.

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
			Obec Červené Janovice Obec Kořenice Měststys Kounice Obec Nepoměřice Obec Opatovice I Obec Paběnice Obec Úmonín Obec Vidice Obec Zbýšov Obec Košice Obec Petrovice Měststys Suchdol		
46			Ing. Petr Panský	<p>Neexistence dlouhodobé koncepce</p> <p>Ačkoliv byly jednotlivým klastrům přiřazeny priority na základě multikriteriální analýzy, neodpovídá tato prioritizace aktuálnímu stupni rozpracovanosti. Především je zjevně v rozporu s předloženou prioritizací, že z 21 klastrů, kterým byly přiřazeny nejvyšší priority 1 – 10 není rozpracovanost žádného z nich hodnocena jako A – dokončený, pouze u části jednoho klustru je hodnocena jako B – dokončený bez ITS a jen u pěti klastrů je hodnocena jako C – v realizaci.</p> <p>Celkově tedy do těchto tří pokročilých stupňů rozpracovanosti nespadá ani čtvrtina klastrů z první desítky priorit. Oproti tomu v prioritách 31 – 40 je ze 41 klastrů rozpracovanost 1xA, 10xB, 1x část klustru B, 6xC a 1x část klustru C, tedy více než čtvrtina je v rozpracovanosti A nebo B a nejvyšších tří stupňů dosáhlo více než 40 % klastrů s těmito nízkými prioritami.</p> <p>2. Zbytečné odsouvání prioritních klastrů</p> <p>Asi nejkřiklavějším příkladem neopodstatněného odsunu klustru s vysokou prioritou je klaster 1602Z VRT (Praha – Most, který má uvedenou prioritu 7. Přesto je navrhována realizace až v letech 2041 – 2050 i v případě varianty 1 s malým odkladem (v případě varianty 2 s velkým odkladem má být výstavba zahájena ještě o rok později). Dřívější datum dokončení má ve variantě 1 s malým odkladem 22 ze 41 klastrů s nízkou prioritou 31 - 40, tedy více než 50 %. I ve variantě 2 s velkým odsunem bylo dřívější datum dokončení přiděleno 19 klastrům s nízkou prioritou 31 – 40.</p> <p>3. Nelogické rozdělení do klastrů</p>	<p>Vysvětleno</p> <p>Prioritizace vychází ze stavu dopravního propojení jednotlivých regionů evropského a národního významu. Rozsáhlé projekty se připravují delší dobu, protože jsou komplikovanější, což se projevuje v čase. Neznamená to ale, že jim v přípravě není věnována patřičná pozornost.</p> <p>Vysvětleno</p> <p>Provedení tohoto klustru je ale vázáno dokončením VRT Praha – Ústí n/L a dále význam je posílen (což zvýšilo body) propojením na nákladní tah obcházející Prahu. To si vyžádá delší čas na přípravu. Skutečná realizace není dána jen prioritou, ale i možnostmi přípravy a plněním „mandatorních“ potřeb a závazků.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>Například na železniční relaci Ostrava – Přerov je vyhodnocována zvláště modernizace stávající konvenční železnice v rámci klastru 801Z KŽ Břeclav st.hr. – Otrokovice – Přerov – Ostrava – Bohumín – Petrovice u K. st.hr. a vysokorychlostní trať má vlastní klastr 803Z VRT (Brno) - Přerov – Ostrava kde logicky dostala přednost vysokorychlostní trať. Oproti tomu v navazujícím úseku z Přerova do Brna je samostatně posuzována jen konvenční trať jako klastr 802Z KŽ Brno – Přerov ale tento úsek vysokorychlostní trati je nelogicky připojen do klastru 803Z VRT (Brno) - Přerov – Ostrava a navíc podmíněn předchozí realizací modernizace konvenční trati. Přitom naopak výstavba nové vysokorychlostní trati v tomto úseku maximalizuje přínosy (oproti stávající trati, která nevyhovuje pro dálkovou dopravu) při minimalizaci doby výstavby a negativního ovlivnění dnešních přepravních proudů v důsledku výluk, které jsou naopak pro modernizaci stávající trati nezbytné.</p> <p>4. Nerespektování vzájemné podmíněnosti jednotlivých klastrů</p> <p>Klastr 502Z KŽ Berounský tunel je s prioritou 7 navržen k realizaci v letech 2028 – 2035, resp. pro variantu 2 s velkým odkladem má být realizován v letech 2031 – 2038. Dále klastr 4104Z KŽ Praha Smíchov – Rudná – Beroun s prioritou 24 má být postaven v letech 2035 – 2041 resp. ve variantě s dlouhým odsunem v letech 2041 až 2046. Oproti tomu klastr 103Z KŽ Nové spojení II má navržen termín zahájení podle varianty odkladu 2038 nebo 2041, dokončen má být v obou případech až v roce 2047.</p> <p>Již dnes je kapacita trati mezi Smíchovským nádražím a Hlavním nádražím v Praze vyčerpána a plánovaná výstavba nového trojkolejného mostu stěží postačí pro stávající počty vlaků v tomto úseku. Z důvodu nedostatečné kapacity nebyly na hlavní nádraží v minulých letech vedeny osobní vlaky linky S6. Například ve variantě 1 s malým odsunem dojde takto načasovanou výstavbou ke dvojímu skokovému navýšení dopravní poptávky do Prahy od západu v letech 2035 a 2041, přičemž teprve v roce 2038 se začne stavět klastr 103Z, který jediný dokáže navýšit kapacitu úseku mezi Smíchovským a hlavním nádražím tak, aby tyto nové vlaky projely až do centra Prahy. Mezi lety 2035 a 2047 je tak vědomě plánováno 12 let značných dopravních komplikací při cestě vlakem od Plzně, Berouna, Příbrami, Rudné apod. do Prahy. Tyto komplikace povedou k naprostému přetížení metra B v této relaci. Je proto nutné realizovat klastr 103Z nejpozději současně s klastry 502Z a 4104Z. V opačném případě je nutné doložit výpočtem dostatečnou kapacitu traťového úseku Praha hlavní nádraží – Praha Smíchov pro kompletní provoz po zprovoznění klastrů 502Z a 4104Z.</p>	<p>Vysvětleno Vše je sdruženo do multimodálního klastru. Konvenční tah Břeclav – Ostrava je dán jako celek, protože zajišťuje nesilnější tranzitní vztah, koridor byl v minulosti modernizován a doplňkové potřeby je proto vhodné řešit jako celek. VRT je naopak novostavba, která posílí kapacitu v tomto směru.</p> <p>Vysvětleno V době zpracování byly informace o Novém spojení II minimální, neboť teprve probíhal výběr varianty. Hrubý odhad byl i ohledně realizace. Je zřejmé, že realizace bude dlouhá a i nákladnější, než se uvádí (informace o projektech se neustále doplňují). Velké nejistoty se týkají i Tachlovického tunelu a mostu pod Vyšehradem (památková ochrana). Proto pro kratší časové horizonty budou připravovány Akční plány. Rovněž se musí řešit projekty v jiných oblastech a dát to vše do souladu s dostupností financí pro jednotlivá období. Byly zohledňovány důležité souběhy výluk (např. levo a pravobřežní trať). Smyslem strategie je zajistit finanční toky a rozvrhnout je na důležité akce, avšak v jedné době nejsou známy o všech projektech všechny potřebné informace. Proto musí následovat implementační fáze – Akční plán, který se bude zabývat obdobím na 3 – 5 let, kdy budou informace o tomto období již dostatečné.</p>	
47	23.1.2024		Ing. Oldřich Socha	Vyjádření totožné jako obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice.	
48	23.1.2024		Roman Kraut	<p>Na základě veřejného projednání dne 18. 1. 2024 podávám vyjádření k vyhodnocení koncepce „Dopravní sektorová strategie 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“ (kód koncepce MZP298K), který bude posuzován ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. (dále jen „Zákonem EIA“).</p> <p>Jako zastupitel města Modřice považuji za nutné se k uvedenému dokumentu vyjádřit. Pokud tento materiál má být koncepcí dopravy do roku 2030 a výhledem do roku 2050 pak to zcela zásadním co v celém materiálu chybí a vůbec se jimi nezabývá, jsou změny v dopravě, které aktuálně probíhají.</p> <p>Krátký pohled do historie Přibližně před 120 lety vznikly první automobily a se zavedením průmyslové výroby se</p>	<p>Vysvětleno Připomínka (po obecném úvodu) poměrně rozsáhle komentuje situaci ve vazbě na dva konkrétní projekty - Dálnice D52 Brno - Jižní tangenta a RS 2 VRT Brno (Modřice) – Šakvice, pro něž požaduje provedení řady velmi detailních vyhodnocení a z nich vyplývajících opatření a projektových řešení.</p> <p>Jakkoli je v mnoha aspektech připomínka pravděpodobně relevantní, je směřována ke zcela jinému dokumentu resp. úrovni hodnocení. Připomínku je nutno uplatnit v procesech spojených s umístěním staveb do území (ZÚR, územní plány) a projektovým řešením předmětných staveb (EIA, DUSP).</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>začala rozvíjet automobilová doprava. První silnice s asfaltovým povrchem u nás vznikly až na počátku dvacátých let minulého století v Hradci Králové (arch. Gočár). Pak teprve se asfalt dostával i do prostorů mimo města, na dálkové silnice I. třídy. První silnice s betonovým povrchem byly v Česku vybudovány v roce 1939.</p> <p>Současnost</p> <p>Tak jako tehdy se dnes rozvíjí elektromobilita, ale nejenom ta automobilová, ale vedle ní i elektrokoloběžky, elektrokola (které vrací do dopravního proudu i seniory), elektrobrusle a další nově vznikající způsoby dopravy, pro které dnes neexistují komunikace, a přitom jejich potřeba narůstá. Pozitivním efektem těchto nových způsobů dopravy je, že na něj přecházejí i ti, kteří by dříve pro svoji dopravu např. do práce použili automobil. Koncepční materiál dopravy by tento nový trend měl umět pojmenovat a navrhnout řešení jak dopravní, tak i jeho pozitivní využití i s ohledem na životní prostředí. Krucialním bodem bude bezpečnost a dostupnost dopravních cest. Připomínky k vlastnímu dokumentu</p> <p>Dokument se města Modřice dotýká především dvěma stavbami a to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☒ Dálnice D52 Brno - Jižní tangenta</li> <li>☒ RS 2 VRT Brno (Modřice) - Šakvice</li> </ul> <p>Dálnice D52 Brno - Jižní tangenta</p> <p>K tomu materiál uvádí:</p> <p>Komentář z hlediska vlivů na veřejné zdraví a obyvatelstvo</p> <p>Potenciální významně pozitivní vliv na hluk a socioekonomické faktory a tím i obyvatelstvo: záměr odvede automobilovou dopravu ze silnice I/52, které prochází městem Modřice a okrajovými částmi města Brna. Významně tak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a snížení akustické zátěže v osídleném území. Potenciální mírně až významně pozitivní vlivy na ovzduší a dopravní nehodovost. Potenciální velmi mírně negativní vliv na ovzduší a mírně negativní vliv na hluk: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k nárůstu hladin hluku, případně k lokálnímu zhoršení kvality ovzduší, při dodržení opatření ke snížení vlivů komunikace se však nepředpokládá překročení imisních a hlukových limitů v důsledku provozu komunikace. Potenciální mírně negativní vliv na pohodu bydlení a bariérový efekt. Přínosy záměru výrazně převažují nad negativními dopady. Negativním vlivem může být také případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která může vést k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení.</p> <p>a navrhuje</p> <p>Opatření z hlediska vlivů na veřejné zdraví</p> <p>V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) a vhodná protihluková opatření. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu novou zástavbu nepovolit. Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.</p> <p>Vyjádření: Silnice I/52 je významným zdrojem hluku pro ulici Brněnská v Modřicích. Brnem tato silnice prochází mezi kancelářskými budovami a průmyslovými areály bez bytných zón v okolí (jediná obytná zóna jsou právě Modřice). Vedení Jižní tangenty je však naplánováno přímo vedle obytné zóny Modřice Bobrava a díky tomu, že v těchto místech potřebuje překročit i VRT je vedena po estakádě, což bude výrazný zdroj hluku pro lokalitu Bobrava a to tak, že žádná protihluková stěna nebude dostačující.</p>	


Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Hluková studie VRT ukazuje, že již dnes jsou zde překračovány hlukové limity a to nezahrnuje všechny zdroje hluku (hlukovou studii příkládám). Proto požadujeme vypracování nové hlukové studie, která by vyhodnotila všechny zdroje hluku v této lokalitě i v Modřicích.</p> <p>☒ Bude odpovídající požadavkům zákona 258/2000 Sb. v platném znění, tedy zpracovanou s důrazem na správnost 3D zpracování terénu pro výhled vč. VRT a především výpočty provádět s využitím některé z relevantních a aktuálních metod, které mimo jiné umožňují přímo zadávat konkrétní typy vlaků.</p> <p>☒ Odstraní chybné, nebo zkreslené údaje, výpočtového modelu a bude pracovat s předpokládanou maximální kapacitou železniční dopravy jak na konvenční trati, tak i na trati VRT.</p> <p>☒ U silniční dopravy bude pracovat s perspektivou růstu dopravy alespoň na 15 – 20 let, aby datový model nebyl zastaralý v době uvedení do provozu a protihluková opatření byla odpovídající budoucímu stavu.</p> <p>☒ Zpracuje do datového modelu hluku Jižní tangentu</p> <p>☒ Zpracuje do datového modelu hluku vjezd/výjezd z tunelu Rajhrad</p> <p>☒ Zpracuje aerodynamický hluk pro jednotlivé typy lokomotiv a vlakových souprav</p> <p>☒ Zpracuje synergický a kumulativní dopad hluku na jednotlivé lokality ze všech zdrojů hluku v dané lokalitě a to zejména pro:</p> <p>o ulici Brněnská v Modřicích z několika zdrojů hluku – VRT + zvýšený objem dopravy na konvenční trati + provoz ze silnice I/52 + provoz tramvaje + leteckého koridoru.</p> <p>o lokalitu Bobrava v Modřicích z několika zdrojů hluku – VRT + zvýšený objem dopravy na konvenční trati + provoz ze silnice I/52 + provoz z Jižní tangenty (plánované propojení D52 a D2), které svým křížením bude postaveno výše a způsobí vyšší zatížení hlukem lokality Bobrava + leteckého koridoru.</p> <p>o ulici Nádražní v Modřicích z několika zdrojů hluku – VRT + zvýšený objem dopravy na konvenční trati + provoz ze silnice I/52 + leteckého koridoru.</p> <p>o vymezené ulicemi Husova, Benešova, U Hřiště v Modřicích z několika zdrojů hluku – VRT + zvýšený objem dopravy na konvenční trati + provoz ze silnice I/52 + leteckého koridoru.</p> <p>☒ Podrobně zpracuje hlukovou studii pro dobu výstavby včetně specifikace jednotlivých zdrojů hluku, definování doby výstavby jednotlivých etap a opatření, která budou přijata pro omezení hluku, ale i prašnosti na obyvatele.</p> <p>☒ Požadují jednoznačnou specifikaci, jakým způsobem bude dosaženo nadstandardních protihlukových opatření a jaké hodnoty hluku jsou díky nim předpokládány.</p> <p>RS 2 VRT Brno (Modřice) – Šakvice</p> <p>K tomu materiál uvádí:</p> <p>Komentář z hlediska vlivů na veřejné zdraví a obyvatelstvo</p> <p>Potenciální mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, klima a dopravní nehodovost – záměr představuje významnou železniční trať, která má potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tedy přispět k celkovému snížení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti. Dojde k redukci hluku, na druhou stranu lze očekávat navýšení intenzit a rychlosti železniční dopravy, spojené s rizikem navýšení hlukové emise (=potenciální mírně až významně negativní vliv hluku). Podpora rozvoje vysokorychlostní kolejové</p>	


Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>veřejné dopravy má významně pozitivní socioekonomické efekty (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.). Potenciální mírné až významné riziko vzniku nové bariéry v území.</p> <p>a navrhuje</p> <p>Opatření z hlediska vlivů na veřejné zdraví</p> <p>Optimalizovat trasu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby. Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.</p> <p>Vyjádření: Záměr vedení VRT přímo městem proto ve svých důsledcích zhoršuje podmínky pro zdravý život obyvatel, ohrožuje zdraví, životní prostředí, bezpečnost a snižuje hodnotu majetku obyvatel města Modřice. Je proto vhodné zvážit všechny možné varianty vedení VRT a musí být důkladně posouzeny všechny vlivy na zdraví obyvatel i komfort žití, vliv na životní prostředí, a to včetně posouzení synergických a kumulativních vlivů všech zdrojů hluku, prachu, vibrací i strukturálního hluku.</p> <p>Jako efektivnější považujeme vedení VRT podél D2, kde nově nerozděluje krajinu, vyhýbá se všem lokalitám Natura 2000, trasa je kratší a tudíž i provozně efektivnější.</p> <p>Závěr</p> <p>Podle mého názoru posuzovaný záměr závažně ohrožuje zdraví, životní prostředí, bezpečnost a hodnotu majetku obyvatel města Modřic. Považuji za neakceptovatelné zatížit město novým zdrojem hluku, když již stávající stav překračuje limity hluku. Proto musí být důkladně posouzeny vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, a to včetně posouzení variant a synergických a kumulativních vlivů.</p> <p>Podatel požaduje důsledné řešení nadstandardních protihlukových opatření také v lokalitě Modřice – Bobrava. Při koupi pozemku v této lokalitě, (k.ú Modřice parcela č. 2485/38) měla majitelka ve smlouvě s developerem i výstavbu protihlukové stěny jako ochranu před hlukem z D52. Developer bohužel tragicky zemřel, díky tomu nedošlo k realizaci. Pokud na to dbal soukromý investor, měl by k řešení hluku stejně odpovědně přistupovat i stát, v opačném případě dojde k snížení hodnoty nemovitostí v lokalitě a bude nutné řešit náhradu škody na majetku.</p> <p>Chci vyzvat všechny zúčastněné subjekty, aby se zastavily a podívaly na potřeby města Modřice koncepčněji, dříve než vznikne další stavba, která bude omezovat rozvoj města. Katastr města Modřice je historicky sevřen a dělen z východu dálnicí D2 a ze západu silnicí dálničního typu I/52. Další komunikací, která limituje rozvoj města je silnice II/152. Rozvojové plány Jihomoravského kraje navíc umístily do jižního okraje katastru města plánovanou Jižní tangentu, spojující I/52 s D2 a ze severu místo, aby Brno - Přízřenice dopravu z nově budované lokality řešilo na svém katastru, s posvěcením kraje ji na plánovalo nesmyslně opět do katastru Modřic.</p> <p>Myslím, že nenajdeme v Česku město, které by takto bylo zasaženo ze všech stran všemi druhy dopravy, protože nad městem vede i letový koridor letiště Brno Tuřany. Do tohoto je naplánovaná VRT, která prochází přímo městem a bere pozemky občanů. Všechny výše popsané dopravní stavby znamenají, že Modřice jsou již dnes zasaženy hlukem a prachem více než je rozumné a bylo by žádoucí budovat nové stavby v katastru města tak, aby současný stav zlepšovaly a ne zhoršovaly.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
49	23.1.2024		Spolek Vtáci z.s. druhé vyjádření k návrhu koncepce	<p>I. Předmět vyjádření</p> <p>1. Podatel na základě § 10f odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a na základě oznámení Ministerstva životního prostředí (dále též jen „MŽP“) ze dne 7.12.2023 č. j. MZP/2023/710/3955 tímto podává své druhé vyjádření k návrhu koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“ (dále též jen „návrh koncepce SETRA“) v rámci procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (dále též jen „proces SEA“):</p> <p>II. Připomínky</p> <p>2. Koridor pro vysokorychlostní trať (dále též jen „VRT“) Praha-Brno je navržen jen v jedné variantě (severní), ačkoli prochází volnou krajinou, ačkoli přichází v úvahu i alternativní varianta (jižní) v již existující rozvojové a dopravní ose sledující převážně stávající dálnici D1 a ačkoli je tato jižní varianta vymezena v platné celoevropské síti TEN-T (k tomu viz bod 4 níže). Je samo o sobě v rozporu s účelem procesu SEA podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí i podle evropské směrnice SEA, pokud předkladatel návrhu koncepce SETRA vyloučil jižní variantu koridoru VRT Praha-Brno již v interní studii proveditelnosti pro VRT Praha-Brno (jež nebyla projednána v procesu SEA), a nepředložil ji veřejnosti v procesu SEA v rámci nyní projednávaného návrhu koncepce SETRA.</p> <p>3. Navržená (tj. severní) varianta koridoru VRT Praha-Brno podle návrhu koncepce SETRA je v rozporu s vymezením koridoru vysokorychlostní tratě Praha-Brno v rámci celoevropské sítě TEN-T podle Přílohy I.15 platného nařízení EU č. 1153/2021. V rámci platné sítě TEN-T je koridor VRT Praha-Brno vymezen v podobě jižní varianty, která sleduje stávající rozvojovou a dopravní osu podél dálnice D1.</p> <p>4. Posouzení celé sítě VRT v návrhu koncepce SETRA postrádá:</p> <p>a) vyčíslení celkové výměry záborů zemědělské a lesní půdy a přírodních biotopů;</p> <p>b) posouzení negativních vlivů v podobě omezení prostupnosti krajiny pro obyvatele a přerušení migračních tras pro živočichy, a to v kumulaci (resp. synergii) s dálniční sítí;</p> <p>c) posouzení ztrát z útlumu hospodářského a společenského rozvoje dotčených obcí a měst v důsledku omezení prostupnosti území, a to zejména tam, kde nové koridory VRT mají vést volnou krajinou a „odříznou“ řadu obcí i měst od okresních či krajských měst (center);</p> <p>d) jakýkoli odhad a posouzení nárůstu emisí znečišťujících látek a nákladů na energie a zdroje (nerostné suroviny) v důsledku výstavby a nutných periodických oprav (výměn železničního svršku) VRT v navržených koridorech.</p> <p>III. Návrh</p> <p>5. Na základě výše uvedených připomínek podatel navrhuje Ministerstvu životního prostředí, aby s návrhem koncepce SETRA vyjádřilo nesouhlas, popř. aby navrhlo předkladateli návrh koncepce SETRA doplnit:</p> <p>a) o jižní variantu koridoru VRT Praha-Brno v souladu s Přílohou I nařízení EU č. 1153/2021;</p> <p>b) o vyčíslení, resp. posouzení vlivů v souladu s připomínkami v bodu 4 výše.</p>	<p>Vysvětleno</p> <p>Koncepce je navržena v jedné variantě (nezabývá se variantami řešení jednotlivých opatření/klastrů) a nebylo tak možné porovnat jednotlivé varianty to bude řešeno na nižších úrovních plánování a v rámci projektové EIA. V rámci procesu SEA jsou varianty hodnoceny, pokud jsou tyto zpracovány a v návrhu koncepce obsaženy. Vyhodnocení SEA vždy odpovídá podrobnosti hodnocené koncepce. Je-li předmětem posuzování koncepce obecného charakteru, která se nezabývá variantními řešeními (tj. na jejím základě nedojde k výběru mezi variantami), odpovídá tomu i vyhodnocení SEA.</p> <p>Vysvětleno</p> <p>Nařízení o CEF definuje projekty pro financování z tohoto evropského fondu a tyto tahy jsou definovány v nařízení 1315/2013/EU (probíhá novela tohoto nařízení, která ještě není schválena). VRT Praha – Brno je uvozena šipkami, což znamená, že trasa ještě není definována a že je v procesu vyhledávání.</p> <p>Posouzení ztrát útlumu hospodářského a společenského rozvoje není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí a veřejného zdraví.</p> <p>Konkrétní plochy záborů ZPF a PUPFL ve fázi vyhodnocení koncepce není možné zpracovat, z důvodů absence podkladů a informací, které jsou až součástí podkladů pro vyhodnocení EIA. Posouzení bylo provedeno na koncepční úrovni a byla navržena opatření v kapitole 10 vyhodnocení, která byla převzata do návrhu koncepce.</p> <p>„Propojení obcí a měst je možné řešit v úrovni konkrétních projektů.“</p> <p>Vysvětleno</p> <p>Vlivy ve fázi výstavby daných dopravních staveb na zdraví – výslovně zahrnující i vlivy na ovzduší - jsou souhrnně komentovány na str. 204 SEA. Odhad emisí ve fázi výstavby přirozeně na této úrovni nelze provést, navíc by ani neměl relevanci, neboť u vlivů znečištění ovzduší ve fázi výstavby na lidské zdraví je rozhodujícím faktorem zvržený prach, nikoli přímé emise. Základním požadavkem je proto minimalizace prašnosti ze staveb vč. související dopravy. Bilancování „stavebních“ emisí je zcela nepřínosné, klíčové je dodržování příslušných opatření.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
50	23.1.2024		Miroslav Novák Pro Modřice, z.s.	<p>Na portálu CENIA byla zveřejněna informace o oznámení o koncepci „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“ (kód koncepce MZP298K), který bude posuzován ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „Zákona EIA“).</p> <p>Spolek Pro Modřice z. s. (sídlo Brněnská 355, Modřice, IČO 19098651, dále jen „Spolek“) a jeho členové jsou přesvědčeni, že posuzovaná koncepce závažně ohrožuje zdraví, životní prostředí, bezpečnost a majetek obyvatel. Proto musí být důkladně posouzeny vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, a to včetně posouzení variant a kumulativních a synergických vlivů. Z předloženého oznámení vyplývá, že oznamovatel se dopady koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví zatím dostatečně nezabýval. Tento nedostatek je nezbytné napravit v další fázi posuzování vlivů na životní prostředí.</p> <p>K předloženému oznámení podává spolek Pro Modřice, z. s. následující vyjádření:</p> <p>1) Pro posouzení koncepce zcela chybí posouzení dopravního významu a přínosu koncepce pro společnost. Absentuje tak i odůvodnění potřebnosti uvedené dopravní koncepce. Bez toho není možné mimo jiné posoudit přijatelnost či přípustnost zásahů, které takto rozsáhlý záměr nutně způsobuje do jednotlivých složek životního prostředí a do veřejného zdraví.</p> <p>2) Dokument SETRA 2030 navazuje na špatné dopravní politiky světového společenství, EU a ČR, která zásadně preferují dálkovou mezinárodní veřejnou dopravu (netajená snaha o maximalizace přepravních toků zboží i osob na místo potřebné optimalizace dopravních toků) a z oborového hlediska nešetrou dopravu silniční, dále leteckou a vodní (jako cíl zachovat například i osvobozením mezinárodní veřejné dopravy od placení daně z přidané hodnoty včetně jí spotřebovaných paliv a energie a mezinárodní letecké a vodní dopravy od placení spotřební daně za pohonné hmoty na základě mezinárodních mnohostranných smluv charakteru zvykového práva) na úkor šetrné dopravy železniční a elektrických trakcí městské hromadné dopravy. Snaží se mít takřka vše (obvykle pod frází o evropské dopravě, myšleno o dopravě EU) a reálně produkuje rozsáhlou neefektivnost národohospodářskou, klimatickou, environmentální, zdravotní, regionální (neměnná a někde i rostoucí dopravní izolace odlehlějšího venkova) ad.</p> <p>3) K tomu Spolek uvádí:</p> <p>a. Záměry rozvoje dopravní infrastruktury v ČR jsou popsány jen velmi obecně. Přesto je zřejmé, že jsou výrazně naddimenzované, v rozporu s dopravní i národohospodářskou efektivností, že jsou výrazně nad možnosti ekonomiky ČR i dotací z EU. Přitom část negativ by nemusela být, kdyby se chtělo budovat rozumnou dopravní soustavu oznámení záměru je uvedeno, že v místech, kde probíhá stávající konvenční trať, ke které se přimyká trasa vysokorychlostní trati, údajně nedojde k významnému zhoršení stávající hlukové situace. Takový závěr je na první pohled zcela nerealistický. Vybudování VRT bude do území přivedena významná nová intenzita železniční dopravy, navíc dopravy vysokorychlostní, která produkuje intenzivnější hluk s významnými impulzními složkami.</p> <p>4) pro realizaci různých záměrů musí existovat rozumné varianty, jejichž dopady na životní prostředí a veřejné zdraví je potřeba také vyhodnotit. To, že každé posouzení</p>	<p>Vysvětleno Vyjádření se týká jiného dokumentu z předchozí fáze procesu SEA. Vyhodnocení již bylo provedeno.</p> <p>Vysvětleno Dopravní význam ve smyslu ekonomické a finanční efektivity se provádí na úrovni klastrů nebo projektů. Na celosíťové úrovni se vychází obecně stanoveného přínosu, který je definován v dopravní politice ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, dále z Koncepce veřejné dopravy, Koncepce nákladní dopravy, Koncepce městské a aktivní mobility. Dále se vycházelo z potřeb definovaných ve Strategii regionálního rozvoje 21+.</p> <p>Kritika dopravní politiky EU a světového společenství (která ovšem neexistuje) je jen subjektivním tvrzením. Dopravní politika ČR definuje 3 postupné kroky. Prvním z nich je, řešit omezování přepravních potřeb (aniž by to poškodilo potřeby lidí a ekonomiky) - v Dopravní politice je to popsáno, proto to zde nebude opakováno. Druhým krokem je multimodalita a třetím optimalizace každého druhu dopravy s ohledem na klima, životní prostředí a veřejné zdraví. Osvobození od spotřební daně nebylo dobrým krokem, nicméně ve fázi vysoké inflace to bylo pochopitelné, neboť by to byl další impulz pro růst cen, ostatně šlo o opatření dočasné. Železniční doprava a MHD byla znevýhodněna ve dvou směrech – placením POZE (bylo zrušeno), dále pak neexistencí emisních povolenek u nafty (bude zavedeno v roce 2027). DSS3 podporuje projekty MHD v elektrické trakci, přestože se jedná o infrastrukturu ve vlastnictví samospráv. Obdobně se podporuje cyklistická a pěší doprava.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno Jednotlivé klastry DSS 3 jsou hodnoceny studii proveditelnosti v rámci kterých se hledají optimální parametry jednotlivých projektů. V rámci DSS 3 byly veškeré klastry v rámci dopravního modelování propočítány pro rok 2050 s předpokladem jejich dokončení. Na základě výsledků tohoto modelování je navrženo v případě některých klastrů přehodnotit parametry aktualizací studií proveditelnosti.</p> <p>Vysvětleno</p>



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>vlivů na životní prostředí musí obsahovat alespoň „popis vhodných variant týkajících se záměru a jeho zvláštní povahy, které oznamovatel zvažoval, a uvedení hlavních důvodů pro zvolenou variantu s přihlédnutím k vlivům záměru na životní prostředí“ vyplývá ze směrnice Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, ve znění směrnice 2014/52/EU. Rozsah posouzení variant by měl stanovit příslušný orgán EIA. Upozorňujeme, že nesplnění povinnosti variantního posouzení způsobí celkovou nezákonnost procesu EIA a může vést ke zrušení návazných správních aktů soudem. O to budeme v případě ignorování našeho požadavku usilovat. Současně upozorňujeme na riziko toho, že nedodržení povinností vyplývajících ze Směrnice EIA může ohrozit možnost zajistit financování Záměru z EU fondů. Požadujeme, aby příslušný orgán uložil oznamovateli posouzení následujících variant:</p> <p>a. Současná zkušenost s VRT jižní Morava poukazuje na nevhodné plánování, které zejména je v nevytvoření alternativních variant, které jsou dostatečně rozpracované pro detailní srovnání. Jako spolek poukazujeme na vyvarování se takového zbrklého plánování, které zbytečně prodražuje stavby. Stavby pak nejsou ani v souladu s jejich záměrem. Tedy např. vysokorychlostní tratí se nerozumí trať, kde vlaky mohou jezdit vysokou rychlostí. Je důležité i trasování takové trati.</p> <p>b. Zpracování tohoto záměru např. vedením trasy VRT kolem dálnice D2 – navržená trasa dle dokumentu „RS2 VRT Modřice Šakvice Rakvice Oznámení záměru textová část.pdf“ str. 11 má mít délku 45 km (až do Rakvic). Není akceptovatelné, aby u tak nákladné stavby, nedošlo k předložení a posouzení dalších rozumných variant vedení této trasy na stejné úrovni zpracování detailů, pro jednoznačné posouzení ekonomického a ekologického zatížení vybraných oblastí. Podle tohoto článku Rychlovlaky v Česku s pomocí EU mohou vyjet už koncem desetiletí   Ekonom.cz: Web týdeníku EKONOM má být cena 31 km VRT na jižní Moravě (pouze do Šakvic) 45 mld Kč. Tedy 1 km stojí 1,45 mld Kč. Celková cena 45 km VRT jižní Morava po přepočtu vychází na 65,3 mld Kč.</p> <p>Současná varianta Viz obrázek.</p>  <p>Z hlediska rychlosti výstavby, ceny, vyhnutí se chráněným územím, zásahu do biotopu</p>	DSS 3. fáze je předkládána v jedné variantě. Vedle navržené varianty lze definovat také variantu nulovou (stav bez realizace koncepce). Variantami řešení jednotlivých opatření se DSS3 nezabývá.	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>zvláště chráněných druhů a vyhnutí se obydlým částem území se jednoznačně nabízí vybudování VRT jižní Morava kolem dálnice D2, která je logickou spojnici mezi Brnem a Břeclaví v rovinném terénu. Viz obrázek.</p>  <p>Tato varianta je dlouhá 35 km, začíná v Brněnské části Komárov a končí v Rakvicích. Při výše uvedené ceně 1,45 mld Kč za 1 km koridoru, by cena stavby vycházela na necelých 51 mld Kč. Tedy o 14,3 mld Kč by byla stavba levnější. Měla by přímý směr na Břeclav ve výškově konstantním terénu, kromě drobného zvlnění pod Hustopečí. Napojení na koleje vedoucí na hlavní nádraží v Brně je v Komárově technicky řešitelné ve výši standardních investic, protože stavbu lze zvolit v oblasti průmyslových zón, kde obydlená oblast je minimální nebo neexistuje.</p> <p>Naštěstí projektová dokumentace a další vynaložené náklady pro přípravu záměru v předložené variantě jsou na začátku, a to teprve ve zjišťovacím řízení EIA a je tedy možné tuto změnu udělat směrem k optimálnější variantě kolem dálnice D2, protože úspora takového řešení je až 20 % předpokládaných nákladů oproti aktuálně navrhovanému řešení.</p> <p>Dále se tím nenaruší současná trať, na které může probíhat provoz bez omezení. A ušetřené peníze se mohou na stávající trati použít pro zlepšení protihlukových opatření, což bude nezbytné s ohledem na zvýšení intenzity dopravy. Úspory přinese zejména to, že se nebude muset budovat tunel v Rajhradě, nebude se muset stavět nádraží Vídeňská a k ní potřebná infrastruktura, protože vlaky budou moci zajíždět přímo na nově vybudované hlavní nádraží v Brně. Úspora nákladů ve variantě u D2 bude tedy ještě rapidně větší.</p> <p>Kromě úspory finanční je to velká úspora i ekologická, protože logicky pro takovou trať bude potřeba převážení menšího množství materiálu, snížení emisí od vozidel na fosilní paliva, bude menší spotřeba materiálu, tedy menší těžba a zachování krajiny. Bude potřeba méně energeticky náročného materiálu, jako železo, měď, hliník a další kovy, které jsou i problematicky na našem trhu dostupné.</p> <p>Uvedená varianta není jen ekonomicky přínosná, ale i ekologicky zodpovědná, protože se stavba nedotkne soustavy NATUR 2000 EVL Vranovický a Plačkův les. Další argument ve prospěch varianty kolem dálnice D2 spočívá v oblasti hydrogeologie. V Hydrogeologické zprávě str. 26 k tunelu Rajhrad je uvedeno:</p>	<p>Vysvětleno Varianty se řeší na projektové úrovni ve studii proveditelnosti a EIA, není to úroveň podrobnosti pro DSS3, kde jde o zkapacitnění příměstského úseku u Brna.</p>	

**Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA**

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>„Vybudováním takto hluboko založeného stavebního objektu, který bude zároveň plnit funkci drenážního prvku, dojde ke změně stávajících odtokových poměrů a může dojít i k trvalému odvodnění domovních studní, nacházejících se v okolí projektovaného tunelu až do vzdálenosti několika stovek metrů.“ Vybudováním trasy kolem D2 se předejde snížení hladiny studní v obci Rajhrad. Je dobře zdokumentováno, že tu máme suchou oblast a každá ztráta vody je více než citelná. S ohledem na komplikovanou oblast, která byla vybrána pro tuto stavbu je to další důvod zajistit přesunutí trasy k D2, jak je výše uvedeno.</p> <p>5) Oznámení se nezabývá dostatečně dopadem záměru na krajinný ráz. K takovému posouzení chybí vizualizace záměru z různých vzdáleností, a to v různých ročních obdobích (např. letní a zimní), za období po zahájení provozu záměru a za další časové období (např. za 5, 10, 20 let) a za denního a nočního stavu (vliv světelného smogu). Chybí také návrh reálných a účinných zmírňujících opatření, a to s vysokým zapojením zeleně.</p> <p>6) Oznámení neobsahuje dostatečné posouzení vlivu záměru na klima. Chybí návrh technický a přírodních opatření ke snížení dopadů na klima.</p> <p>7) Oznámení nevěnuje dostatečnou pozornost posouzení dopadu na půdu, a to včetně dopadu na zemědělský půdní fond. Chybí pedologický průzkum, konkrétní přehled záborů ZPF a bilance vytěžených zemin a nakládání s nimi.</p> <p>8) Z výčtu záměrů výstavby dopravní infrastruktury je zjevné, že v řadě případů zjevně ignorují potřeby chránit životní prostředí, klima, veřejné zdraví.</p> <p>9) Metodika hodnocení jednotlivých klastrů a jejich staveb dopravní infrastruktury má sice řadu ekologických kritérií, ale chybí kritérium toxické emise (oxidy dusíku NOx, oxid uhelnatý CO, těžké organické látky VOC, tuhé emise PM, oxid siřičitý SO2, amoniak NH3, polycyklické aromatické uhlovodíky PAU ad.). Odstupňování negativních ekologických vlivů je v některých případech zjevně nedostatečné, navíc se stupeň minus 2, tj. závažné negativní vlivy stavby dopravní infrastruktury téměř nepoužívá.</p> <p>10) Zábor půdy – mělo by platit, že u prosté obnovy komunikací i budov, které mohou být spojeny s malou modernizací, je zábor půdy prakticky zanedbatelný. Platí i pro elektrizaci tratí a případ, kdy se vzdálenost mezi dvěma kolejemi dvoukolejně tratě o několik centimetrů zvětší.</p> <p>Zanedbatelný zábor je i pro stavby, které jsou téměř celé v tunelech (tunel Český kras, tunel České středohoří, tunel Krušné hory). Konverze proudové soustavy na 25kV střídavých může půdu stávajících měniren i uvolnit.</p> <p>11) Nedostatečné je členění emisí skleníkových plynů. Dálnice zvýší dopravu v příslušné trase 2x-4x, nejčastěji 3x. Jedno zdvojnásobení připadá na přetažení dopravy ze železnice, příp. z vody, druhá na vytvoření nové dopravy, která by bez postavení dálnice nevznikla. Při dvoutřetinových měrných emisích proti nedálničním silnicím znamená postavení dálnice zdvojnásobení emisí skleníkových plynů a toxických emisí z dopravy v příslušné trase. Negativní vliv nové dálnice na nárůst emisí je tudíž velmi silný (3). Vliv nové silnice a vnějšího okruhu nedálničního typu je střední (2), přitom hodně závisí na frekvencovanosti příslušného vnějšího silničního okruhu.</p> <p>Problematický je předpoklad snížení spotřeby (energie a) emisí v důsledku vyšší plynulosti provozu. Jednak rostoucí silniční doprava novou stavbou stimulovaná její kapacitu zpravidla dříve či později zahltí, jednak minimum spotřeby pohonných hmot,</p>	<p>Vysvětleno V případě vedení přes EVL Vranovický a Plačkův les bylo zohledněno takové technické a technologické řešení, které bylo vyhodnoceno na úrovni mírně negativního vlivu. Jedná se o navržený koridor. Zpracovatelce vyhodnocení SEA není známa zpráva, na kterou se spolek odkazuje.</p> <p>Vysvětleno Uvedené vyjádření se týká zřejmě vyjádření k oznámení dle přílohy č.3 zákona č.100/2001 Sb. záměru RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice <a href="https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV7223?lang=cs">https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV7223?lang=cs</a> a ne vyhodnocení SEA a návrhu koncepce DSS 3. fáze.</p> <p>Vysvětleno Připomínka je nepřesná. Kritérium vlivů na kvalitu ovzduší, zahrnující i vlivy jmenovaných emisí, je zahrnuto do Hodnocení vlivu na veřejné zdraví (kapitola 12 vyhodnocení SEA), kde představuje jednu z determinant vlivů na veřejné zdraví. Hodnocení -2 není u vlivů na kvalitu ovzduší použito z objektivních důvodů –žádné projekty s významně negativním faktorem na kvalitu ovzduší nebyly identifikovány.</p> <p>Vysvětleno Uvedený komentář ke zvýšení dopravy na dálnicích není podložen žádnými daty ve vyjádření. K uvedenému je nutné konstatovat, že ve fázi zpracování EIA jsou na základě dopravněinženýrských modelů vyhodnoceny vlivy na hlukovou a akustickou situaci v území a následně vlivy na veřejné zdraví. V kapitole č.10 vyhodnocení jsou navržena tato opatření týkající se vyjádření: „Optimalizovat trasy a technické řešení komunikací v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Pro projekty nových silnic a dálnic vypracovat dopravní model území se zohledněním navazujících silničních staveb a zejména změn v dopravní zátěži na stávající komunikační síti, identifikovat lokality s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby. Níže uvedená opatření k minimalizaci imisních, akustických a dopravně-bezpečnostních dopadů realizovat na</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>emisí a také maximum silniční kapacity je při rychlostech 80-90 km/hod., nikoliv při rychlosti 130 km za hodinu i vyšší, užívané na našich dálnicích.</p> <p>12) Záměry rozvoje dopravní infrastruktury v ČR jsou popsány jen velmi obecně. Projekty jsou přitom v různé míře připravené, resp. rozpracované. Přesto je zřejmé, že jsou výrazně naddimenzované, místy v rozporu s dopravní i národohospodářskou efektivností, že jsou výrazně nad možnosti ekonomiky ČR i dotací z EU. Přitom část negativ by nemusela být, kdyby se chtělo důsledně budovat rozumnou dopravní soustavu.</p>	<p>základě těchto modelů, tzn. se zohledněním změn v intenzitách dopravy na komunikační síti území.</p> <p>Imisní příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit rozptylovou studií. V případě překročení imisních limitů v území navrhnout a realizovat opatření vedoucí ke snížení a ke kompenzaci jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry).</p> <p>Akustické příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit akustickou studií. V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené chráněné zástavby.</p> <p>Do akustických a rozptylových studií zahrnout analýzu kumulativních, případně synergických vlivů na lidské zdraví se všemi adekvátními zdroji hluku a emisí působícími v dotčeném území. Výsledky zohlednit při návrhu opatření ke splnění hlukových a imisních limitů.</p> <p>Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu vlivem vyvolané dopravy novou zástavbu nepovolit.</p> <p>V lokalitách s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby realizovat dopravně-bezpečnostní opatření. Omezit tranzit zvýšeného objemu dopravy navázaného na nové a modernizované stavby skrz obytné území.</p> <p>Po vybudování nových komunikací mimo zástavbu zamezit průjezdům těžké nákladní dopravy po stávajících komunikacích nižších tříd a případnému vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků.“</p> <p>Tato opatření jsou převzata do návrhu koncepce, části Východiska, kapitoly „Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)“.</p> <p>U strategie do roku 2050 vzhledem k časové délce je to přesně tak, do hodnocení vstupují záměry v různé fázi přípravy, a tedy i znalostí o nich. Nicméně jde o rozvržení financování na celé období a o vytýčení směru při dobudování sítě národního významu a dalších priorit. Proto v rámci implementace budou zpracovány akční plány na 3 – 5 let, kde se budou řešit projekty s dostatečnouází znalostí. Otázka nad/pod dimenzovanosti je v DSS3 řešena, a to posouzením na základě dopravního modelu. Na základě toho jsou navrhovány pro projektovou přípravu podněty pro opětovné vyhodnocení. V předchozí DSS2 se takto podařilo snížit parametry dálnic např. mezi Jičínem a Turnovem nebo přeshraničního úseku D49.</p>
51	23.1.2024		Obec Zdiby		Viz vypořádání vyjádření Platformy za kvalitní dopravní infrastrukturu.
52	23.1.2024		Obec Bříství	Vyjádření totožné jako vyjádření obce Vyšehořice.	Viz vypořádání vyjádření obce Vyšehořice
53	23.1.2024		Ing. arch. Petr Chaloupek, Ing. arch. Lenka Hornychová	viz vyjádření Platformy za kvalitní dopravní infrastrukturu	Viz vypořádání vyjádření viz vyjádření Platformy za kvalitní dopravní infrastrukturu

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
54	23.1.2024		České přístavy a.s.	<p>1. Ke kapitole 2.1.1. Strategie (Seznam klastrů a jejich popis) Požadujeme zařadit do kapitoly 2.1.1 Návrhové části Strategie veřejné přístavy Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov, Praha Radotín, Mělník a Ústí nad Labem (do první úrovně klastrů), které jsou zařazeny do transevropské dopravní sítě TEN-T, včetně plnohodnotného dopravního napojení těchto přístavů (pro nákladní i nadrozměrnou silniční přepravu a železniční napojení). Navrhujeme do Strategie zařadit i přístav Kolín, který rovněž leží na labsko-vltavské vodní cestě, včetně jeho opravního napojení. Vše zároveň takto požadujeme promítnout i do první úrovně klastrů a do Strategie - Východiska.</p> <p>Odůvodnění: Veřejné přístavy jsou zařazeny v síti TEN-T. Strategie při definování klastrů uvádí, že je nutné zohlednit priority vycházející z politiky TEN-T (str. 5 Strategie) a navrhování projektů podle zákonných povinností vůči evropské politice TEN-T (str. 6 Strategie). Více k veřejným přístavům a TEN-T viz bod 1 podání.</p> <p>Veřejné přístavy Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov, Mělník a Ústí nad Labem plní ochrannou funkci podle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. V některých přístavech (např. Mělník a Ústí nad Labem či Kolín) se navíc nacházejí kombinované terminály železniční a silniční dopravy, které jsou rovněž zařazeny do sítě TEN-T (nařízení TEN-T je přímo účinným právním předpisem, kdy Česká republika jako členský stát Evropské unie se prostřednictvím Nařízení TEN-T zavázala k plnění v něm stanovených cílů, úkolů a priorit). Ochrana a autorita plynoucí z dokumentů a strategií zpracovaných státem – tedy i ze Strategie – je tak z hlediska prosazování veřejného zájmu na rozvoji sítě TEN-T naprosto klíčová. Je proto nezbytné, aby tato záštita ze strany Strategie byla – při přihlédnutí k jejím limitacím s ohledem na nízkou míru podrobnosti – co možná nejvíce jednoznačná a skutečně účinná v navazujících relevantních procesech.</p> <p>Nezbytnost a cíl zajištění rozvoje postupuje celé nařízení TEN-T, kdy navíc mimo jiné stanovuje, že jednou z priorit pro rozvoj infrastruktury vnitrozemských vodních cest je „propojení infrastruktury vnitrozemského přístavu s železniční nákladní a silniční dopravní infrastrukturou.“</p> <p>Síť TEN-T má zejména přispívat k řešení rostoucí mobility a k zajištění vysokého standardu bezpečnosti, jakož i k rozvoji nízkouhlíkového dopravního systému a jako taková musí být v souladu s Nařízením TEN-T rozvíjena. Jednou z hlavních priorit pro tento rozvoj je i účinné a udržitelné využívání infrastruktury sítě TEN-T, její soustavné zlepšování, zvyšování její kapacity a zajištění napojení na jiné druhy dopravy, resp. jejich propojování.</p> <p>Bylo by dále vhodné prověřit územní podmínky pro umístění rozvojových záměrů a podle výsledků prověření vymezit plochy nebo zajistit ochranu území vymezením územních rezerv, případně vymezit plochy stávajících přístavů pro vnitrozemské říční přístavy v Praze (Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov a Praha Radotín), a dále pro přístavy v Ústí nad Labem, Mělníku a Kolíně, stejně jako by bylo vhodné vymezit i plochy pro jejich rozvoj a vytvářet podmínky pro jejich ochranu. Dále je nutné zajistit vymezení ploch stávajících terminálů kombinované dopravy Mělník, Ústí nad Labem, Kolín, jakož i plochy pro jejich rozvoj, a vytvářet podmínky pro jejich ochranu a rozvoj. Zajistit dopravní napojení na jiné druhy dopravy a vytvářet pro něj předpoklady, případně vymezit koridory pro toto dopravní napojení a poskytnout tomuto dopravnímu napojení ochranu. Vhodné se pak jeví zapracovat toto i do</p>	<p>Vysvětleno Přístavy jsou zařazeny do balíčku 106000. Jedná se o soukromá zařízení, která mohou být podpořena na základě příslušných programů a předložených záměrů investorem. Týká se to rovněž terminálů KD, které jsou rovněž privátní a součástí sítě TEN-T</p> <p>Vysvětleno Nicméně způsob financování není totožný s financováním infrastruktury ve státním vlastnictví. Zařízení ve vlastnictví samospráv a soukromém vlastnictví jsou financována prostřednictvím balíčků na základě samostatných pravidel.</p> <p>Problematika ochranných funkcí bude řešena v samostatné Koncepti vodní dopravy. Financování navrženo je, a to prostřednictvím balíčku 106000.</p> <p>Vysvětleno DSS3 řeší financování projektů, příslušné podpůrné programy, řešení kapacit terminálů a jejich síť je předmětem Koncepte nákladní dopravy a navazující Analýzy kapacit terminálů nákladní dopravy.</p> <p>Vysvětleno DSS3 řeší financování projektů, příslušné podpůrné programy, řešení kapacit terminálů a jejich síť je předmětem Koncepte nákladní dopravy a navazující Analýzy kapacit terminálů nákladní dopravy. Přístavy v centru Prahy musí respektovat omezení pro nákladní auta na 12, resp. 7 t. Vnitroměstské přístavy by měly být zařazeny do systému městské logistiky, což je v rámci městského uzlu rovněž součástí TEN-T. Studie využití vodní cesty pro městskou logistiku je zpracována. Předmětem DSS3 není vymezování ploch, k tomu jsou stanoveny procesy v rámci územního plánování.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>příslušných dokumentů územního plánování nejlépe na úrovni politiky územního rozvoje.</p> <p>2. Ke kapitole 2.1.1. Strategie (Seznam klastrů a jejich popis) Požadujeme zařadit do kapitoly 2.1.1 Návrhové části Strategie terminály kombinované dopravy Mělník, Ústí nad Labem, Kolín a terminál kombinované dopravy v Pardubicích – Černé za Bory, včetně plnohodnotného dopravního napojení těchto terminálů (pro nákladní i nadrozměrnou silniční přepravu a železniční napojení). Vše zároveň požadujeme promítnout i do Strategie - Východiska. Odůvodnění: Uvedené terminály kombinované dopravy jsou významnými terminály nákladní dopravy, kdy některé z nich se navíc nacházejí v areálu veřejných přístavů (např. Mělník a Ústí nad Labem či Kolín), které jsou zařazeny do sítě TEN-T (více k TEN-T viz bod 1 tohoto podání). Je nutné dát důraz i na souvislost funkce terminálů kombinované dopravy a plánu rozvoje sítě vysokorychlostních železnic, který by měl být v souladu s potřebami nákladní železniční dopravy a bez omezení kapacity přepravních tras na úkor dopravy osobní.</p> <p>3. K bodu 104000 Návrhové části Strategie (Podpora privátních terminálů nákladní dopravy) Požadujeme do bodu 104000 (v návaznosti na bod 208V Labsko- vltavská vodní cesta) doplnit překladiště roll-on/roll-off (dále též jen „ro-ro“) Miřejovice a ro-ro Týnec nad Labem, případně přímo do první úrovně klastrů. Vše zároveň požadujeme promítnout i do Strategie - Východiska. Odůvodnění: Překladiště v Týnci na Labem slouží k překladi systému roll-on/roll off, a zároveň je také vybaveno přístavní zdí pro překlad nadrozměrných kusů nákladů. Překladiště se nachází na labsko-vltavské vodní cestě, která je dle přílohy č. I. bodu 6.1 TEN-T součástí hlavní sítě vnitrozemských vodních cest. Překladiště tak z uvedeného důvodu představuje na dané vodní cestě bod zásadního strategického významu, a to nejen dle současného stavu, ale zejména s přihlédnutím k požadavku budoucího rozvoje hlavní sítě vodních cest vyplývajícího z nařízení TEN-T. Překladiště navíc má být v budoucnu využíváno pro překládku nadrozměrných těžkých komponent pro nové jaderné zařízení elektrárny Dukovany, a má tak tedy sloužit i k naplňování souvisejícího veřejného zájmu. K realizaci daného záměru již byly uskutečněny konkrétní kroky a příprava záměru dále probíhá. Překladiště v Miřejovicích leží rovněž na labsko-vltavské vodní cestě, má obdobné vybavení jako Týnec nad Labem a slouží např. i pro překládku i sypkých materiálů.</p> <p>4. Ke kapitole 2. 2. Návrhové části Strategie (Projektové balíčky) V souvislosti s výše uvedenými body podání, požadujeme upravit kapitolu 2.2 Seznam klastrů a jejich popis (balíček č. 106000 a 104000). Odůvodnění: Jestliže do klastrů první úrovně přejdou veřejné přístavy a terminály nákladní dopravy uvedené v síti TEN-T, je potřeba přístavy a terminály zařazené do projektových balíčků rozlišit.</p> <p>5. Ke kapitole 2. Návrhové části Strategie (Seznam projektů a jejich rozdělení do klastrů a balíčků) Požadujeme v kapitole 2 Seznam projektů a jejich rozdělení do klastrů a balíčků Návrhové části Strategie doplnit obr. 4 na str. 7 Vodní síť s meziregionálními vazbami.</p>	<p>Vysvětleno Výše jsou popsány důvody zařazení těchto zařízení do projektových balíčků. To nesnižuje jejich význam, naopak tímto způsobem jsou rezervovány na tyto projekty příslušné finanční prostředky. Zahrnutím do klastrů by v případě nižšího bodového hodnocení mohly být časově odsunuty na pozdější termín, neboť finančních prostředků není dostatek.</p> <p>Vysvětleno V rámci balíčků nejsou vyjmenovány všechny projekty, seznam by byl proměnlivý. Projekty splňující podmínky balíčku mohou být předkládány k financování, a to v návaznosti na příslušný program. V případě využití vodní cesty je věc komplikována nedostatečnou splavností přeshraničního úseku a nemožností stanovit kompenzační opatření k PSD.</p> <p>Přeprava do JEDU (a JETE) je předmětem samostatného procesu, a to i z hlediska financování, kde vedle opatření na infrastrukturu se připravují jen dočasná zařízení. V době zpracování DSS3 nebyly všechny potřeby ohledně jaderných elektráren identifikovány.</p> <p>Vysvětleno V příloze K6T4 je to uvedeno v obrázku č. 6. Samostatná mapa nebyla zpracována, neboť ČR disponuje pouze jednou vodní cestou pro nákladní dopravu.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>Odůvodnění:  Jestliže Strategie uvádí, že jsou hlavní dopravní strategií doprava železniční, silniční a vodní, měly by být všechny tři druhy dopravy popisovány ve stejném rozsahu.  6. Ke kapitole 2.2 Návrhové části Strategie (Projektové balíčky)  Požadujeme v kapitole 2. 2 (Projektové balíčky) upravit tvrzení týkající se bodu 208V Labsko-vltavská vodní cesta, že</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- existuje volná kapacita pro realizaci zejména nákladních přeprav,</li> <li>- teoretická kapacita infrastruktury je až 20 tis. tun/den,</li> <li>- regulovaná plavební cesta znamená časové ztráty vlivem pobytu v plavebních komorách projektů a jejich rozdělení do klastrů a balíčků Návrhové části Strategie doplnit obr. 4 na str. 7</li> </ul> <p>Vodní síť s meziregionálními vazbami.  Odůvodnění:  - Tvrzení, že existuje volná kapacita pro realizaci zejména nákladních přeprav Ano, lze konstatovat, že je volná kapacita (výrazně zredukováná a přesunutá do západní Evropy), ale bez zlepšení infrastruktury na Labi nemá tato kapacita možnost se na Labe vrátit, tj. není do té doby využitelná.  - Tvrzení, že teoretická kapacita infrastruktury je až 20 tis.t/den  To znamená až 7,3 mil. t/rok. Zpracovatel by měl objasnit pojem „teoretická“ a číselný údaj doložit výpočtem, jinak z tvrzení zatím vyplývá, že plavební stupně mezi Hřenskem a Ústí nad Labem není potřebný, což je nesmysl.  - Tvrzení, že regulovaná plavební cesta znamená časové ztráty vlivem pobytu v plavebních komorách Jedná se o malé desítky minut na jedno prokomorování, které jsou naprosto zanedbatelné proti přínosu, jež plavba na regulovaném úseku přináší. Navíc při protiproudění jízdy, když loď vyjede z plavební komory, jede zprvu po téměř klidné vodě a až postupně se loď dostane do míst s běžným proudem. Šífáci říkají, že „jedou na rybníku“. To znamená, že proti plavbě bez komor jede loď rychleji a čas komorování tím reálně až vyruší a nebo, když nespěchá, jede cca stejně rychle a šetří PHM.</p> <p>7. Ke kapitole 2.1.3. Strategie – Východiska (Balíček efektivní a zelené mobility)  Požadavek na hloubku ponor 2,5 m Labsko-vltavské vodní cesty.  Odůvodnění:  V tabulce č. 2 na str. 11, 12 Strategie – Východiska (Přehled požadavků na jednotlivé druhy dopravní infrastruktury plynoucí z návrhu revize nařízení TEN-T), v části vnitrozemská vodní doprava je uvedena minimální hloubka ponoru 2,5 m pro hlavní síť počínaje r. 2030. Pokud by se tento návrh stal závazný, připomínáme, že opatření uvedená v Strategii v žádném případě negarantují, aby v uvedeném termínu 2030 (a ani do r. 2050), byla minimální hloubka ponoru 2,5 m na Labsko-vltavské vodní cestě dosažena. Požadujeme, aby se zpracovatel Strategie této připomínce věnoval a pokud se požadavek na minimální hloubku ponoru 2,5 m stane závazný, učinil opatření, jak jej naplnit.</p> <p>8. Ke kapitole 2.2.10. Strategie – Východiska (Politika územního rozvoje České republiky)  V kapitole 2.2.10 Strategie – Východiska v následujících rozvojových osách</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rozvojová osa Praha -Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo – (Dresden)</li> <li>- Rozvojová osa Praha – Hradec Králové/Pardubice (podél dálnice D11) – hranice ČR/Polsko – (Wroclav)</li> </ul>	<p>Vysvětleno  V klastru 208V je seznam projektů, byť ten je komplikován skutečností neexistence řešení pro PSD, a tudíž všechny uváděné projekty, a to i na základě nálezů NKÚ, jsou podmíněny dalším prověřením ekonomické efektivity (mnoho připomínek jiných připomínkových míst na tento problém poukazuje).  Teoretická kapacita je to proto, že jsou nejisté plavební podmínky, a to i v případě, že by došlo k realizaci PSD. Poslední roky ukázaly, že plavební podmínky jsou v letních měsících sníženy i na takových řekách, jako je Rýn. Německo se sice zavázalo plnit na svém úseku minimální plavební podmínky, avšak bez plavebních stupňů to technicky jen velmi obtížně zajistí.  Tvrzení bylo řešeno v rámci MPŘ. Náklady nejsou spojeny jen se vzdáleností, ale i s časem. Prodlužování plavby tedy znamená vyšší nároky na počet posádek a lodí. Je pravda, že díky větší plavební hloubce se odveze víc, na druhou stranu zpomalení má opačný efekt. Znamená to zvyšovat rychlost plavby, což se negativně projevuje v energetické náročnosti plavby, neboť voda klade značný odpor prostředí, větší než vzduch u pozemní dopravy.</p> <p>Vysvětleno  Musí být řešeno v Konceptu vodní dopravy. V DSS3 se počítá s parametry danými správci vodních toků.</p> <p>Vysvětleno  Požadavek je nutné uplatnit při aktualizaci PÚR.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>požadujeme v textu k dopravním cestám doplnit Labsko-vltavskou vodní cestu.</p> <p>Odůvodnění:            Jestliže ve Strategii jsou hlavním plánem dopravní infrastruktury železniční, silniční a vodní dopravy, měly by být všechny 3 druhy dopravy popisovány jednotně.</p> <p>9. Ke kapitole 2.2.19. Strategie – Východiska (Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do r. 2030)            Požadujeme v kapitole 2.2.19 Strategie – Východiska doplnit v podkapitole Infrastruktura vodních cest o následující opatření:            - Stanovit kompenzační opatření, jež by umožnila pokračovat v záměru „Plavební stupeň Děčín“            - Pokračovat v záměru „Plavební stupeň Přelouč II“            - Prověřit smysluplnost napojení Ostravy na oderskou vodní cestu</p> <p>Odůvodnění:            V kapitole 2.2.19. jsou u železniční a silniční infrastruktury „Opatření“ uvedena. V zájmu jednotného přístupu ke všem 3 druhům dopravy požadujeme „Opatření“ u vodní infrastruktury doplnit.</p> <p>10. Ke kapitole 2.3 Strategie – Východiska (SWOT analýza)            V kapitole 2.3 Strategie – Východiska v části Vodní doprava požadujeme upravit/doplnit následující:            Silné stránky            - Bod „Přeprava nadrozměrných nákladů“ upravit na: „Přeprava těžkých, nadrozměrných a hromadných nákladů“            - Přidat bod: „Překladní a skladovací kapacita ve veřejných přístavech“            Příležitosti            - Přidat bod: „Plnohodnotné napojení labsko-vltavské vodní cesty na evropskou síť vodních cest“            - Bod „Rozvoj mezinárodní plavby v labském úseku“ doplnit na: „Rozvoj mezinárodní nákladní a osobní dopravy v labském úseku“            - Přidat bod: „V případě stavby Plavební stupeň Děčín získání obnovitelného zdroje elektrické energie“            - Přidat bod: „Prodloužení labsko-vltavské vodní cesty do Pardubic“            - přidat bod „Vybudování veřejného přístavu Pardubice“</p> <p>Odůvodnění:            Jedná se rozšíření silných stránek a příležitostí, kterými vodní doprava disponuje a jež korespondují s požadavky uvedenými v nařízení TEN-T.</p>	<p>Vysvětleno            Požadavek je nutné uplatnit v Koncepti nákladní dopravy, resp. koncepci vodní dopravy</p> <p>Vysvětleno            Bylo prověřováno v SP DOL, a to s negativním ekonomickým hodnocením.</p> <p>Jedná se o východiska, tedy shrnutí toho, co je v příslušných dokumentech stanoveno. To lze měnit jen v rámci těchto dokumentů a nikoliv v DSS3.</p> <p>Vysvětleno            SWOT analýza byla podkladem pro návrhovou část. Ta je již dokončena a MPŘ bylo dokončeno. V této fázi nemá význam změnu provádět.            Plnohodnotné napojení labsko-vltavské vodní cesty na evropskou síť vodních cest se řešilo, avšak s negativním výsledkem (PSD)</p> <p>Mezinárodní osobní doprava je na bázi cestovního ruchu, a je zařazena do opatření rekreační plavby. Obsahově patří spíše do Koncepce cestovního ruchu, nejedná se o dopravní obslužnost.</p> <p>Vysvětleno            PS Přelouč je obsažen. Vzhledem k nejistotám ohledně PSD je i přístav Pardubice řešen v rámci projektového balíčku 105000.</p>
55	23. 1. 2024		Koridor D8, z.s.	<p>Podatelem námitek jsou samosprávy ležící v těsné blízkosti plánovaného zkapacitnění dálnice D8, v blízkosti plánované dálnice D0 a plánovaných VRT, které bude výstavbou těchto záměrů přímo ovlivněny mnoha ohledech.</p> <p>Podatel nucen konstatovat, že návrh Koncepce neobsahuje objektivní hodnocení konkrétních projektů. V rozporu se všeobecně známými vědecky podloženými poznatky v oblasti životního prostředí, udržitelné mobility, klimatu a v rozporu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů přeceňuje přínosy a bagatelizuje negativní dopady několika dálničních staveb a staveb VRT, čímž významně zkrasluje vyhodnocení projektových klastrů a nastavuje chybně investiční priority. Realizace problematických záměrů dle Koncepce by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel podatele, v rozporu se závazky ČR v EU, ale i na socioekonomickou situaci obyvatel podatele.</p>	<p>Vysvětleno:            prioritizace staveb určuje pouze pořadí realizace jednotlivých záměrů, neurčuje tedy zda realizovat, ale kdy realizovat. Udržitelná mobilita a ochrana je součástí ESG – plnění tří vzájemně provázaných pilířů udržitelnosti, environmentálního, ekonomického a sociálního. Doprava vždy potřeba bude a Dopravní politika, ze které se v DSS3 vychází, stanovuje tři kroky – úspory v mobilitě, multimodální přístup k dopravě a optimalizace jednotlivých druhů dopravy. K plošné obsluze území a v nákladní dopravě přepravy na kratší vzdálenosti je jediným možným řešením silniční doprava. Pátevní tahy musí být vyvedeny mimo obce a zajištěna plynulost. Rozšíření na 6 pruhů u dálnic do Prahy není dle DSS3 nejvyšší prioritou, nicméně řada projektů je pokročilém stádiu přípravy či již v realizaci. DSS3 je plánuje dle priorit až na pozdější dobu, a to po</p>



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Podatel opakovaně a aktivně upozorňuje na to (ve spolupráci s dalšími samosprávami spolku), že severovýchodně od Prahy, včetně severních městských částí hlavního města Prahy, je již nyní neúměrně zatíženo hlukem, imisemi a neprostupností území. Koncepte přitom tento problém nijak konkrétně neřeší.</p> <p>Tyto obce a města opakovaně požadují koncepční řešení, které by negativní vlivy z dopravy na místní obyvatele eliminovalo nebo alespoň kompenzovalo.</p> <p>Samosprávy si stěžují především, že toto území není koncepčně uchopeno jako krajina určená k životu, ignorují se reálné obtíže zde žijících statisíců obyvatel.</p> <p>S ohledem na předložené námitky, viz níže, podatel navrhuje doplnění a přepracování Dokumentace Koncepte, v opačném případě vydání zamítavého stanoviska ke Konceptu.</p> <p>Jak Dokumentace Koncepte správně uvádí, na konci roku 2019 přijala Evropská komise zelenou dohodu pro Evropu4, (návrh EC COM (2019) 640 finalu (dále jen „Zelená dohoda pro EU“) jejímž cílem je do roku 2050 dosáhnout nulových čistých emisí skleníkových plynů.</p> <p>Přijetím Zelené dohody EU potvrdila Evropská komise implementaci Pařížské klimatické dohody vedoucí ke klimatické neutralitě v roce 2050. V podrobnějším sdělení v roce 2020 Evropská komise navrhla zvýšit ambice politiky v oblasti klimatu a do roku 2030 a snížit emise skleníkových plynů v EU o 55 % ve srovnání s rokem 1990 (EK COM (2020) 562). Dne 21. dubna 2021 se Evropský parlament a Rada dohodly na tomto zvýšeném cíli snížení na - 55 % namísto - 40 % do roku 2030.</p> <p>Podle zelené dohody EU má být uhlíkové neutralitě zajištěna tak, že dojde – mimo jiné – k přesunu až 75 % vnitrozemské nákladní dopravy, která nyní využívá silnice na železnici a vnitrozemské vodní cesty.1</p> <p><i>2.1.5. Urychlení přechodu k udržitelné a inteligentní mobilitě</i></p> <p>Na dopravu připadá čtvrtina skleníkových plynů produkovaných v EU a její podíl stále roste. K dosažení klimatické neutrality je nezbytné do roku 2050 emise z dopravy snížit o 90 %. K tomuto snížení musí přispět jak silniční, tak i letecká, železniční a vodní doprava. Dosažení udržitelné dopravy znamená upřednostnit uživatele a nabídnout jim cenově dostupnější, dosažitelnější, zdravější a čistší alternativy k dopravním prostředkům, na které jsou v současnosti zvyklí. Této otázce i veškerým zdrojům znečištění se bude věnovat strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, kterou Komise přijme v roce 2020.</p> <p>Multimodální doprava potřebuje silné oživení, které zvýší účinnost dopravního systému. <b>Prioritou bude přesunout významnou část vnitrozemské nákladní přepravy (75%), kterou dnes zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty.</b> K tomu budou třeba opatření k lepšímu řízení a navýšení kapacity železnic a vnitrozemských vodních cest, která Komise navrhne do roku 2021. Komise rovněž zváží stažení návrhu na revizi směrnice o kombinované dopravě a předložení nového návrhu<sup>18</sup>, který z ní učiní efektivní nástroj pro podporu multimodální nákladní přepravy zahrnující železniční a lodní přepravu, včetně pobřežní námořní dopravy. Pokud jde o letecký průmysl, bude třeba znovu rozběhnout práci na přijetí návrhu Komise týkajícím se skutečně jednotného evropského nebe, jelikož tento krok přispěje k významnému snížení emisí z letecké dopravy.</p> <p>Automatizovaná a propojená multimodální mobilita bude spolu s inteligentními systémy řízení dopravy, které využívají digitalizaci, hrát stále větší úlohu. Dopravní systém a infrastruktura EU se přizpůsobí tak, aby podporovaly nové služby udržitelné mobility, které zejména v městských oblastech sníží dopravní zatížení a znečištění. Prostřednictvím svých nástrojů financování, jako je Nástroj pro propojení Evropy, Komise pomůže rozvíjet inteligentní systémy řízení dopravy a řešení pro mobilitu jako službu.</p> <p>S tímto požadavkem se Koncepte nijak konkrétně nevypořádala.</p> <p>Podatel proto požaduje řádné odborné posouzení Koncepte a ověření splnění podmínek Zelené dohody pro EU.</p> <p><b>STRATEGIE INTELIGENTNÍ A UDRŽITELNÉ MOBILITY</b></p> <p>Pro odvětví dopravy proto Evropská komise přijala v prosinci 2020 strategii inteligentní a udržitelné mobility (SSMS) (EC COM (2020) 789), (dále jen „Strategie inteligentní a udržitelné mobility EU „), která představuje strategický politický rámec,</p>	<p>zkapacitnění konvenční železnice pro příměstskou dopravu a vybudování VRT pro dálkovou dopravu. Vhodným řešením je, aby nové pruhy sloužily jako vyhrazené pro linkovou dopravu a IZS. VRT má vedle snížení intenzit dálkové individuální dopravy nahradit i krátké letecké linky a uvolnit kapacitu pro příměstskou osobní železniční dopravu a pro nákladní dopravu. Ostatně i prioritizace vyšla tak, že dálniční projekty, s výjimkou obchvatu Prahy, vyšly až za projekty železničními. Imise pomáhá řešit nejen plynulejší provoz, ale i opatření na straně energetiky v dopravě (elektromobilita). Nová infrastruktura v sobě zahrnuje i protihluková opatření. Snížení silničního tranzitu je řešeno novým klastrem Humpolec – Plzeň a tahem D35 / I/35 Hradec Králové – Liberec – Budyšín. Nicméně Praha je hlavní metropole země s dvoumilionovou aglomerací, dopravní potřeby jsou proto značné a bezprostřední okolí Prahy je tím místem, kudy musí procházet. V tomto směru má negativní vliv i samotná rozsáhlá suburbanizace, která sama o sobě vytváří značnou dopravní zátěž.</p> <p>Součástí legislativních opatření navazujících na Zelenou dohodu je i nařízení o síti TEN-T, které v sobě obsahuje mimo jiné v připomínce kritizované projekty, a to s vysokou prioritou (DO, VRT).</p> <p>Uhlíková neutralita má být dosažena zaváděním alternativních pohonů, důležitá je zároveň energetická úspora, k čemuž pomáhá vedle elektromobility i multimodální přístup – větší využití železnice, včetně VRT. Dálniční síť je v DSS3 koncipována tak, aby měla kvalitní železniční alternativu, aby se zamezilo indukci v silniční dopravě.</p> <p>Tento cíl byl v legislativních návrzích upřesněn – má dojít ke zdvojnásobení výkonů železniční nákladní dopravy oproti současnosti, další navazující evropská legislativa je zatím ve fázi přípravy.</p> <p>Vysvětleno: Uvedené věci nejsou všechny v oblasti řešení DSS3, které je orientováno pouze na dopravní infrastrukturu. Navíc Směrnice o KD, o které EK informuje, má několikaleté zpoždění a první návrh byl předložen až koncem roku 2023, a ten je navíc daleko za očekáváním, kontinentální kombinovanou dopravu podporuje velmi nedostatečně. O směrnici teď probíhají komplikované diskuse na evropské úrovni. V každém případě uváděné legislativní návrhy jsou ve fázi projednávání a časově nejsou v souladu s přípravou DSS3. Pro DSS3 je ale hlavním východiskem nařízení o TEN-T, které má být schváleno na jaře 2024 (DSS3 se zpracovávalo v letech 2022 a 2023). Nicméně hlavní směry dané Zelenou dohodou pro oblast dopravní</p>


Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>který má zajistit snížení emisí skleníkových plynů požadované v odvětví dopravy do roku 2030 a do roku 2050.</p> <p>V rámci této strategie jsou všechna velká a středně velká města, která jsou městskými uzly sítě TEN-T, zavázána do roku 2030 připravit své vlastní plány udržitelné městské mobility: s cíli jako jsou například nulové emise a nulová úmrtnost na silnicích a podporou aktivních způsobů dopravy, jako je cyklistika, prostupnost pro chodce apod. Z tohoto pohledu je bezproblémová multimodalita v městských a příměstských oblastech umožněná digitálními řešeními zcela zásadní. Rostoucí tlak na systémy osobní dopravy zvyšuje poptávku po nových a inovativních řešeních. Doprava má být integrována do služby dostupné na vyžádání v souladu s konceptem Mobility as a Service (MaaS).</p> <p>EU a členské státy jsou tak zavázány provádět opatření k radikálnímu snížení emisí v ovzduší, k opatření ke snižování hluku a dopravních kongescí a k minimalizaci dopravních nehod na silnicích. Mimo jiné se doporučuje podpora udržitelných a zdravých druhů dopravy, jasnější pokyny pro řízení mobility na místní a regionální úrovni, včetně lepšího městského plánování a propojitelnosti s venkovskými a příměstskými oblastmi, aby dojíždějící získali možnosti udržitelné mobility.</p> <p>S tímto požadavkem se Koncepte nijak konkrétně nevypořádala.</p> <p>Podatel proto požaduje řádné odborné posouzení Koncepte a ověření splnění podmínek Strategie inteligentní a udržitelné mobility EU.</p> <p>TEN-T</p> <p>Dne 11. prosince 2013 bylo přijato přímo aplikovatelné Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, které bylo novelizováno dne 9.7.2023 (dále jen „Nařízení TEN-T“)<sup>2</sup>.</p> <p>Dne 18.12.2023 Evropská Rada a Parlament uzavřely dohodu o zajištění udržitelného propojení v Evropě ohledně sítě TEN-T, na základě které bude přijato nové nařízení EU o TEN-T síti (dále jen „Dohoda o TEN-T“)<sup>3</sup>.</p> <p>Jen za splnění podmínek EU Nařízení TEN-T, kterým byl zřízen tzv. nástroj pro propojení Evropy lze předpokládat možné zajištění financování dobudování trasy TEN-T na území ČR z evropských fondů.</p> <p>Podmínkou je podle článku 4 písm. b) EU Nařízení TEN – T především např. zajištění efektivity dopravní infrastruktury tak, aby měly hlavní sídelní útvary a nevytvářely „úzká hrdla“.</p> <p>Konkrétně mezi hlavní cíle transevropské dopravní sítě (čl. 4) patří:</p> <p>(i) Udržitelnost (snižování emisí CO<sub>2</sub>, větší využívání udržitelných druhů dopravy, větší ochrana životního prostředí, snížení externích nákladů, zvýšení energetické bezpečnosti)</p> <p>(ii) Soudržnost (dostupnost a propojenost všech regionů, účinná koordinace a propojení ezi dopravní infrastrukturou pro dálkovou dopravu na jedné straně a regionální a místní dopravou a dopravními službami v městských uzlech na straně druhé)</p> <p>(iii) Účinnost (odstranění úzkých míst, interoperabilita vnitrostátních, regionálních a místních dopravních sítí atd.) (iv) Zvýšení přínosů pro uživatele (s ohledem na osoby se zdravotním postižením, bezpečnost, kvalita, udržitelnost, cenová dostupnost atd.)</p> <p>Projekty společného zájmu podle čl. 8 EU Nařízení TEN – T musí:</p>	<p>infrastruktury zahrnuté jsou, další části jsou řešeny v jiných koncepcích - Koncepte nákladní dopravy, Koncepte veřejné dopravy, koncepce městské a aktivní mobility, Strategie zavádění ITS, Národní strategie BESIP, Národní akční plán čisté mobility atd., vše zastřešeno Dopravní politikou pro období 2021 – 2027, kde všechny uváděné zásady jsou obsaženy. Vše bylo v rámci „enabling conditions“ potvrzeno Evropskou komisí.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>(i) přispívat k dosažení cílů spadajících alespoň do dvou ze čtyř kategorií stanovených v článku 4;</p> <p>(ii) být ekonomicky životaschopný na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů;</p> <p>(iii) vykazovat evropskou přidanou hodnotu.</p> <p>Dalším požadavkem EU Nařízení TEN – T je např. zajištění budování multimodální dopravy (tj. přeprava cestujících nebo nákladu nebo obojího s využitím dvou nebo více druhů dopravy) a zajištění „interoperability“ (tj. schopnost infrastruktury v rámci některého druhu dopravy, včetně všech regulačních, technických a provozních podmínek, umožnit bezpečné a nerušené dopravní toky dosahující stanovených úrovní výkonnosti pro danou infrastrukturu nebo druh dopravy).</p> <p>Tyto podmínky EU Nařízení TEN – T Koncepce nespĺňuje.</p> <p>Podle Dohody o TEN-T má 424 velkých měst v síti TEN-T (včetně Prahy) do roku 2027 vypracovat plány udržitelné městské mobility na podporu mobility s nulovými emisemi a na zvýšení a zlepšení veřejné dopravy a infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu, sladit s těmito cíli celostátní a místní politiky a tomu odpovídající směřování veřejných investic.</p> <p>Tak, aby vnitrostátní dopravní a investiční plány byly v souladu s prioritami připravovaného nařízení, aby tyto plány byly realizovány v praxi.</p> <p>Touto Dohodou o TEN-T mezi Evropskou radou (složené z předsedů vlád všech členských států) a Evropským parlamentem byl tak znovu, na celoevropské úrovni, zdůrazněn význam městské mobility pro celkové fungování TEN-T, s příslušnými ustanoveními pro řešení „první/poslední míle,“ která zahrnují multimodální dopravní uzly, zařízení pro park-and-ride a bezpečnou infrastrukturu pro pěší a pro cyklistiku. Zároveň byl odsouhlasen revidovaný finanční rámec pro realizaci nového nařízení. Je zcela prioritní, aby Koncepce byla v maximální míře v souladu Nařízením TEN-T a reflektovala Dohodu o TEN-T a byla řádně, odborně a plnohodnotně v souladu s českou i evropskou legislativou posouzena.</p> <p>S tímto požadavkem se Koncepce nijak konkrétně nevyřadila.</p> <p>Podatel proto požaduje řádné odborné posouzení Koncepce a ověření splnění podmínek EU Nařízení o TEN-T a Dohody o TEN-T.</p> <p><b>ZAJIŠTĚNÍ MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ PLÁNOVANÉ INFRASTRUKTURY Z FONDŮ EU</b></p> <p>EU na budování infrastruktury odpovídající těmto závazkům také poskytuje zásadní finanční prostředky. Aby bylo dosaženo cílů stanovených v Evropské zelené dohodě, Evropská Komise se zavázala, že určí alespoň 1 bilion EUR na udržitelné investice. Bez přizpůsobení se požadavkům Česká republika na toto financování nedosáhne a dosáhnout nemůže.<sup>4</sup></p> <p>Podle Zvláštní zprávy Evropského účetního dvora z r. 2020 přitom vyplývá, že finanční prostředky určené EU na budování TEN-T infrastruktury nemohly být Českou republikou doposud plně čerpány právě pro nesoulad v oblasti ochrany životního prostředí.<sup>5</sup></p>	

**Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA**

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání																																													
				<p><b>Připomínky</b></p> <p><b>32</b> Silnice hlavní sítě TEN-T představují přibližně jen 1 % všech silnic se zpevněným povrchem v EU, což vysvětluje, proč bylo 79 % prostředků z EFRR přidělených na silnice vyčleněno na silnice, které nepatří do sítě TEN-T.</p> <p>Více než 57 % prostředků přidělených na silnice z Fondu soudržnosti bylo vyčleněno na hlavní síť TEN-T, zatímco 43 % na globální síť TEN-T. Vezmeme-li v úvahu rozdílnou délku hlavní a globální sítě TEN-T (globální síť je o 75 % delší než hlavní), byla průměrná intenzita podpory z Fondu soudržnosti na hlavní silniční síť TEN-T více než dvojnásobná oproti globální síti TEN-T (tj. 169 000 EUR/km oproti 72 400 EUR/km).</p> <p>Finanční prostředky EU navíc nejsou jediným zdrojem financování investic do hlavní sítě TEN-T. V souladu se zásadou doplňkovosti nesmí příspěvky z evropských strukturálních a investičních fondů nahrazovat výdaje z veřejných zdrojů nebo rovnocenné strukturální výdaje členských států.</p> <p><b>33</b> V České republice bylo na hlavní síť přiděleno skutečně pouze 15 % prostředků z ESI fondů, zatímco většina podpory z těchto fondů byla přidělena mimo síť TEN-T. Několik důležitých velkých projektů týkajících se hlavní sítě TEN-T, u nichž se původně s podporou z ESI fondů počítalo, nakonec z těchto fondů financováno nebylo. Orgány České republiky je stáhly, protože nebyly zcela v souladu s <i>acquis</i> EU v oblasti životního prostředí.</p> <p><a href="#">Viz také odpověď Komise k bodu 32.</a></p> <p>Výsledkem je, že Česká republika ve srovnání s Polskem mohla čerpat na budování infrastruktury TEN-T nepoměrně nižší částky6:</p> <p><b>Příloha II Finanční prostředky z EFRR a Fondu soudržnosti na silniční projekty v období 2014–2020, v mil. EUR</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Silnice celkem</th> <th>Hlavní silniční síť TEN-T (nové)</th> <th>Globální silniční síť TEN-T (nové)</th> <th>Vedlejší napojení na TEN-T (nové)</th> <th>Jiné vnitrostátní a regionální (nové)</th> <th>Místní silnice (nové)</th> <th>TEN-T rekonstruované</th> <th>jiné rekonstruované</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Belgie</td> <td>53,2</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>9,5</td> <td>12,0</td> <td>0</td> <td>31,7</td> </tr> <tr> <td>Bulharsko</td> <td>737,7</td> <td>572,3</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>165,3</td> </tr> <tr> <td>Česká republika</td> <td>2 921,3</td> <td>307,4</td> <td>537,0</td> <td>223,4</td> <td>837</td> <td>0</td> <td>229,5</td> <td>787,1</td> </tr> <tr> <td>Polsko</td> <td>14 596,2</td> <td>4 362,2</td> <td>4 332,7</td> <td>1 760,8</td> <td>684,1</td> <td>70,1</td> <td>606,4</td> <td>2 779,9</td> </tr> </tbody> </table> <p>Výsledky (ne) čerpání jsou – zejména ve srovnání s Polskem - alarmující (!) inancování dobudování sítě TEN-T na území ČR je přitom možné jen po zpracování „sociálně-ekonomické analýzy nákladů a přínosů“ kvantifikované ex-ante hodnocení přínosu projektu založené na uznané metodice, které zohledňuje všechny náležité přínosy a náklady z hlediska společnosti, hospodářství, klimatu a životního prostředí. Analýza nákladů a přínosů týkající se klimatu a životního prostředí přitom má vycházet právě z EU Směrnice EIA. Blíže, viz možnosti financování: <a href="https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/136/financing-the-trans-european-networks">https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/136/financing-the-trans-european-networks</a></p> <p>Je proto zcela zásadní, aby Koncepce naplňovala závazky ČR týkající se ochrany životního prostředí vyplývající z našich závazků EU navržením konkrétních a praktických řešení a mohlo tak dojít k financování pro ekonomický a sociální rozvoj České republiky tak zásadních liniových staveb. S tímto požadavkem se Koncepce nijak konkrétně nevypořádala.</p> <p>Dílčí závěr Podatel proto požaduje řádné odborné posouzení Koncepce a ověření splnění podmínek pro financování budování každé jednotlivé plánované infrastruktury z fondů EU, z jakých fondů konkrétně a v jakých předpokládaných maximálních či odhadovaných částkách.</p>		Silnice celkem	Hlavní silniční síť TEN-T (nové)	Globální silniční síť TEN-T (nové)	Vedlejší napojení na TEN-T (nové)	Jiné vnitrostátní a regionální (nové)	Místní silnice (nové)	TEN-T rekonstruované	jiné rekonstruované	Belgie	53,2	0	0	0	9,5	12,0	0	31,7	Bulharsko	737,7	572,3	0	0	0	0	0	165,3	Česká republika	2 921,3	307,4	537,0	223,4	837	0	229,5	787,1	Polsko	14 596,2	4 362,2	4 332,7	1 760,8	684,1	70,1	606,4	2 779,9	<p>Vysvětleno: předělování prostředků jednotlivým státům se řídí určitými pravidly, navíc státy si určují oblasti, do kterých chtějí investovat, nemusí jít jen o dopravu. U Polska je nutný přepočít – jde o 4x větší stát, proto má i 4x větší rozpočet a rozsah sítě, nelze brát absolutní čísla.</p> <p>Jak je uvedeno výše, s Evropskou komisí proběhla jednání ohledně naplňování enabling conditions, koncepční postup ČR (Dopravní politika a na ni navazující soubor koncepčních dokumentů a procesů) byl potvrzen.</p>
	Silnice celkem	Hlavní silniční síť TEN-T (nové)	Globální silniční síť TEN-T (nové)	Vedlejší napojení na TEN-T (nové)	Jiné vnitrostátní a regionální (nové)	Místní silnice (nové)	TEN-T rekonstruované	jiné rekonstruované																																										
Belgie	53,2	0	0	0	9,5	12,0	0	31,7																																										
Bulharsko	737,7	572,3	0	0	0	0	0	165,3																																										
Česká republika	2 921,3	307,4	537,0	223,4	837	0	229,5	787,1																																										
Polsko	14 596,2	4 362,2	4 332,7	1 760,8	684,1	70,1	606,4	2 779,9																																										

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>DOPRAVNÍ POLITIKA ČR</p> <p>S ohledem na výše uvedené evropské závazky byla Usnesením Vlády ČR ze dne 8. 3. 2021 č. 259 přijata Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (dále jen „Dopravní politika ČR“), která je závazná pro Ministerstvo dopravy. Vztah Koncepce a Dopravní politiky není v Koncepti blíže vyjasněn. Vzhledem k tomu, že Dopravní politika byla přijata vládou ČR, podatel předpokládá, že Koncepce má být zpracována v souladu s Dopravní politikou.</p> <p>Podle Dopravní politiky ČR je základním cílem nerozvíjet dopravu v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě. Tudíž i Koncepce by měla reflektovat, že společenským zadáním je snižovat energetickou náročnost dopravy.</p> <p>V souladu s Dopravní politikou ČR by se Dokumentace Koncepce měla výslovně vypořádat s následujícími požadavky Dopravní politiky ČR (zestručněná citace): Hledat takové opatření, které umožní dopravou osob i věci šetřit tak, aby přepravní potřeby vznikaly co nejméně, aniž by to ovlivnilo hospodářský rozvoj (optimalizace přepravních potřeb).</p> <p>K tomu mají být zaváděny výsledky aplikovaného výzkumu do praxe a využity moderní technologie, má dojít ke zlepšení územního plánování zejména ve městech a má být podpořena restrukturalizace ekonomiky směrem k tvorbě vyšší přidané hodnoty. Dopravní systém splňující výše uvedenou vizi musí být založen na multimodálním přístupu, tj. ve využití různých druhů dopravy.</p> <p>V případě koncentrovaných (silných a pravidelných) přepravních proudů je nezbytné více využívat energeticky efektivnější druhy dopravy podporované k tomuto účelu vybudovanou kvalitní dopravní infrastrukturou, a to včetně energetické a informační nadstavby, neboť právě ty dosahují nejnižší energetickou náročnost (kWh/oskm, kWh/tkm) a rovněž i nejnižší produkci oxidu uhličitého (kg/oskm, kg/tkm).</p> <p>Jednotlivé druhy dopravy je nutné rozvíjet s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, s ohledem na přepravní potřeby a s ohledem na snížení vlivů na životní prostředí.</p> <p>Předpokladem je kvalitní a moderními technologiemi vybavená dopravní infrastruktura i dopravní prostředky ke sdílení informací a dat o přepravě. Musí být splněny podmínky pro energetickou efektivitu a minimalizaci emisí v rámci jednotlivých druhů dopravy.</p> <p>Je nutné úzce provázat dopravní systém se systémem energetickým, energetiku v dopravě je nutné posuzovat jako celek, využívání fosilních paliv je nutné minimalizovat, a to jak z důvodu ochrany klimatu, tak i z důvodu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva.</p> <p>Podatel je přesvědčen, že Koncepce nijak konkrétně cíle Dopravní politiky ČR nenaplňuje ani je nerealizuje.</p> <p>Koncepce především nijak nenavrhuje konkrétní multimodální uzly překladu nákladní dopravy ze silnic na dopravu železniční a vodní, trasy nejsou provázány s leteckou dopravou. Koncepce je pouhým souhrnem možností bez stanovení, zda a v jak je podatel hodlá realizovat. Koncepce obsahuje rozpory mezi lhůtami a rozpory mezi výchozí a návrhovou částí, neřeší, zda a jak konkrétně budou plněny závazky vůči EU. Dokumentace je velmi rozsáhlá, čítá několik set stran jen textové části a řadu příloh s podrobnými tabulkami obsahujícími rozsáhlé soubory nesrozumitelných a nijak</p>	<p>Vše zde uváděné je platné, není to zajišťováno pouze pomocí DSS3, ale i ostatními koncepčními dokumenty definovanými v Dopravní politice.</p> <p>Hlavní uzly multimodální dopravy jsou definovány v rámci sítě TEN-T, problematika je řešena v Koncepti nákladní dopravy a v rámci ní v samostatné analýze terminálů KD, nakládkových a vykládkových míst a seřaďovacích stanic, a to v návaznosti na připravovanou novelu nařízení TEN-T. Proto je to v DSS3 řešeno vyčleněním prostředků v rámci samostatných balíčků, tyto prostředky budou rozdělovány v návaznosti na uvedené analýzy. Procesy není možné dublovat. Závazky EU jsou nejvyšší prioritou, zejména dodržení termínů 2030, 2040 a 2050, a to s ohledem na stav přípravy k 30.6.2023 (termín zpracování koncepce, od té doby probíhá připomínkové řízení).</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>nepodložených dat. Dokumentace Koncepce obsahuje rozsáhlý seznam projektů staveb a návrh multikriteriální analýzy pro určování priorit staveb bez jasného vysvětlení metodiky hodnocení. Dokumentace neumožňuje jakékoliv objektivní vyhodnocení, či posouzení.</p> <p>Podatel proto požaduje řádné odborné posouzení a ověření zda a jakými konkrétními opatřeními Koncepce zajistí splnění požadavků Dopravní politiky ČR.</p> <p><b>OVĚŘENÍ SOULADU KONCEPCE S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE</b></p> <p>V souladu s Požadavky MŽP se má Koncepce vypořádat s požadavky Politiky územního rozvoje, ve znění účinném od 1. 9. 20238 (dále jen „Politika územního rozvoje“). Ministerstvo dopravy by mělo dopravní infrastrukturu navrhovat tak, aby tato politika byla naplňována, včetně toho, že by měl navrhovat a podílet se na změnách příslušných územně plánovacích dokumentací (zejména zásad územního rozvoje). Konkrétně, v Dokumentaci Koncepce chybí implementace následujících požadavků:</p> <p>(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.</p> <p>(16a)  plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.</p>	<p>Hodnocení je v dokumentu popsáno, je zvolen obdobný přístup jako u sítě TEN-T, jen se zaměřením na úroveň národní.</p> <p>Strategické a územní plánování jde souběžně – pro územní plánování poskytuje objekty zanášené do území příslušná koncepce. Územní plány pak dávají jednotlivé záměry ze všech oblastí do jednotného kontextu, čímž ovlivňují projektovou úroveň (konkrétní vedení tras). Konkrétní vedení tras není předmětem DSS3, na celostátní úrovni se řeší propojení hlavních aglomerací ČR.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezení ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.</p> <p>(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívek, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymežovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).</p>	



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).</p> <p>(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.</p> <p>(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umístění veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami.</p> <p>Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítí regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno: z vyznačených částí textu není zřejmé, v čem spočívá deklarovaný rozpor, text je obecné povahy.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.</p> <p>Podatel je přesvědčen, že Koncepce tyto konkrétní výše uvedené cíle Politiky územního rozvoje nesplňuje.</p> <p>Podatel proto požaduje odborné posouzení a ověření zda a jakými konkrétními opatřeními Koncepce zajistí splnění podmínek Politiky územního rozvoje.</p> <p>ROZPOR S EU SMĚRNICÍ SEA</p> <p>Podatel upozorňuje, že chybějící řádné posouzení všech rozumných variant Koncepce, tj. včetně variant trasování jednotlivých záměrů, je v rozporu se závaznými ustanoveními evropských směrnic.</p> <p>Podatel upozorňuje na to, že podle článku 5 odst. 1 a 2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/42/EU o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, (dále jen „EU Směrnice SEA“), platí pro SEA posouzení následující standard posouzení variant (pozn. e odst. 1 uvedený překlad „rozumná náhradní řešení“ je nesprávný – podle anglického znění se jedná o „rozumné varianty“):</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p style="text-align: center;"><b>Zpráva o vlivech na životní prostředí</b></p> <p>1. Pokud je podle čl. 3 odst. 1 vyžadováno posouzení vlivů na životní prostředí, vypracuje se zpráva o vlivech na životní prostředí, ve které se určí, popíší a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu nebo programu. Informace vyžadované za tímto účelem jsou uvedeny v příloze I.</p> <p>2. Zpráva o vlivech na životní prostředí vypracovaná podle odstavce 1 obsahuje informace, které lze rozumně vyžadovat, s přihlédnutím ke stávajícím znalostem a metodám posuzování, obsahu a úrovni podrobnosti plánu nebo programu, jeho fázi v procesu rozhodování a k rozsahu, ve kterém lze některé aspekty vhodněji posuzovat na různých úrovních, aby se zabránilo opakovanému posuzování.</p> <p>Podle Přílohy 1 EU Směrnice SEA přitom platí, že srovnání všech komplementárních variant má být vzájemně provedeno v následujícím odborném standardu:</p> <p style="text-align: center;"><i>PŘÍLOHA I</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Informace uvedené v čl. 5 odst. 1</b></p> <p>Informace, které mají být poskytnuty podle čl. 5 odst. 1 s výhradou čl. 5 odst. 2 a 3, zahrnují:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) shrnutí obsahu, hlavních cílů plánu nebo programu a vztah k jiným příslušným plánům a programům;</li> <li>b) příslušné aspekty současného stavu životního prostředí a jejich pravděpodobný vývoj bez provedení plánu nebo programu;</li> <li>c) charakteristiky životního prostředí oblastí, které by mohly být významně zasaženy;</li> <li>d) veškeré stávající problémy životního prostředí související s plánem nebo programem, zejména včetně těch týkajících se oblastí se zvláštním významem pro životní prostředí, jako jsou oblasti stanovené podle směrnic 79/409/EHS a 92/43/EHS;</li> <li>e) cíle ochrany životního prostředí stanovené na mezinárodní úrovni, na úrovni Společenství nebo členského státu související s plánem nebo programem a způsob, jak byly tyto cíle a úvahy o životním prostředí vzaty v úvahu během jeho přípravy;</li> <li>f) možné významné vlivy (!) na životní prostředí, včetně vlivů na otázky jako jsou biologická rozmanitost, obyvatelstvo, lidské zdraví, fauna, flóra, půda, voda, ovzduší, klimatické faktory, hmotné statky, kulturní dědictví včetně architektonického a archeologického dědictví, krajina a vzájemný vztah mezi výše uvedenými faktory;</li> <li>g) plánovaná opatření pro předcházení, snížení a pokud možno vyrovnání všech významných negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z provádění plánu nebo programu;</li> <li>h) shrnutí důvodů pro výběr projednávaných řešení a popis, jak bylo posuzování provedeno, včetně případných potíží (jako jsou technické nedostatky nebo nedostatečné know-how) při shromažďování požadovaných informací;</li> <li>i) popis plánovaných opatření týkajících se monitorování v souladu s článkem 10;</li> <li>j) netechnické shrnutí výše uvedených údajů.</li> </ol>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>Tj. podle EU Směrnice SEA mělo dojít k řádnému posouzení variant v příslušném standardu již v procesu SEA při schvalování Koncepce. To dokládá rovněž autorizovaný výklad Evropské komise k EU Směrnici SEA:9</p> <p><b>Article 5(1)</b></p> <p><i>Where an environmental assessment is required under Article 3(1), an environmental report shall be prepared in which the likely significant effects on the environment of implementing the plan or programme, and reasonable alternatives taking into account the objectives and the geographical scope of the plan or programme, are identified, described and evaluated. The information to be given for this purpose is referred to in Annex I.</i></p> <p>5.6. Article 5(1) gives the basic requirements for the environmental report. The tasks of the report are to identify, describe and evaluate the likely significant effects on the environment of the plan or programme and its reasonable alternatives. Annex I gives further provisions on which information must be <b>concerning these effects. The studying of alternatives is an important element of the assessment and the Directive calls for a more comprehensive assessment of them than does the EIA Directive. Alternatives are discussed in paragraphs 5.11 - 5.14 below.</b></p> <p>Odborný standard posouzení jednotlivých variant SEA se podle autorizovaného výkladu Evropské komise přitom nemůže nijak lišit od standardu samotného posouzení SEA:</p> <p><b>Alternatives</b></p> <p>5.11. The obligation to identify, describe and evaluate reasonable alternatives must be read in the context of the objective of the Directive which is to ensure that the effects of implementing plans and programmes are taken into account during their preparation and before their adoption.</p> <p>5.12. In requiring the likely significant environmental effects of reasonable alternatives to be identified, described and evaluated, the Directive makes no distinction between the assessment requirements for the drafted plan or programme and for the alternatives.<sup>14</sup> The essential thing is that the likely significant effects of the plan or programme and the alternatives are identified, described and evaluated in a comparable way. <b>The requirements in Article 5(2) concerning scope and level of detail for the information in the report apply to the assessment of alternatives as well. It is essential that the authority or parliament responsible for the adoption of the plan or programme as well as the authorities and the public consulted, are presented with an accurate picture of what reasonable alternatives there are and why they not are considered to be the best option.</b> The information referred to in Annex I should thus be provided for the alternatives chosen. This includes for example the information for Annex I (b) on the likely evolution of the current state of the environment without the implementation of the alternative. That evolution could be another one than that related to the plan or programme in cases when it concerns different areas or aspects.</p> <p>Co se týče výběru variant, mají být podle autorizovaného výkladu Evropské komise posouzeny s ohledem na hlavní cíl a účel připravované Koncepce:</p>		

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>5.13. The text of the Directive does not say what is meant by a reasonable alternative to a plan or programme. The first consideration in deciding on possible reasonable alternatives should be to take into account the objectives and the geographical scope of the plan or programme. The text does not specify whether alternative plans or programmes are meant, or different alternatives within a plan or programme. In practice, different alternatives within a plan will usually be assessed (e.g. different means of waste disposal within a waste management plan, or different ways of developing an area within a land use plan). An alternative can thus be a different way of fulfilling the objectives of the plan or programme. For land use plans, or town and country planning plans, obvious alternatives are different uses of areas designated for specific activities or purposes, and alternative areas for such activities. For plans or programmes covering long time frames, especially those covering the very distant future, alternative scenario development is a</p> <p>Pokud má být cílem Koncepce snížení dopravní zátěže v hustě osídlených lokalitách a snížení emisní zátěže, nelze se vyhnout tomu, aby byly posuzovány varianty a trasy jednotlivých záměrů Koncepce. Správně by odpovídající trasování TEN-T dálnice celostátního, resp. celoevropského významu, měla řešit příslušná nadřazená územně plánovací dokumentace. nejen varianty v rámci jedné trasy. Chybějící posouzení v SEA procesu nelze přitom nijak nahradit. Její variantní neposouzení vystavuje každého investora kteréhokoliv záměru navrženého Konceptí riziku incidenčních žalob ve všech dalších stadiích přípravy projektu.</p> <p>Právě z důvodu chybějícího řádného posouzení Koncepce v souladu s EU Směrnicí SEA. Podatel přitom veřejně, opakovaně a aktivně upozorňuje na to, že území členských obcí a měst spolku KORIDOR D8, z. s., severovýchodně od Prahy, včetně severních městských částí hlavního města Prahy, je již nyní neúměrně zatíženo hlukem, imisemi a neprostupností území.</p> <p>Tyto obce a města opakovaně požadují koncepční řešení, které by negativní vlivy z dopravy na místní obyvatele eliminovalo nebo alespoň kompenzovalo. Vše v území, kde jsou umístěny mnohé logistické areály, a kromě Záměru jsou zde plánovány významné liniové stavby jako je zkapacitnění dálnice D8 na 3+3 pruhy, výstavba paralelní letištní dráhy, různé MÚK a v neposlední řadě také VRT Podřipsko. Samosprávy si stěžují především, že toto území není koncepčně uchopeno jako krajina určená k životu, ignorují se reálné obtíže zde žijících statisíců obyvatel.</p> <p>Umístění dalšího všech záměrů předpokládaných Konceptí bude mít nesporně dopady do jejich územní bez jakéhokoliv odpovídajícího odborného posouzení variant řešení ve standardu SEA/EIA je nekonceptní a z pohledu obyvatel této oblasti již nepřijatelné.</p> <p>Obce a města KORIDORu D8, z. s. proto – mimo jiné – požadují po příslušných odpovědných pořizovatelích (Středočeský a Ústecký kraj) zpracování územní studie, která by navrhla koncepční plán pro rozvoj tohoto území, který by byl podkladem pro koordinaci územního rozvoje v oblasti. ZÚR tyto problémy v krajině neřeší.</p> <p>Z pohledu obcí zásady územního rozvoje především autoritativně umísťují v krajině zátěže pro obce, bez zajištění odpovídajících kompenzací a zlepšení životního prostředí v území. Tato územní studie však také prozatím zpracována nebyla. Více o konceptu:  <a href="https://www.KORIDORD8.cz/nase-temata/krajiny-plan/">https://www.KORIDORD8.cz/nase-temata/krajiny-plan/</a>  Podatel je přesvědčen, že obce mají mít nárok na odpovídající úpravy krajinářské, a</p>	<p>Vysvětleno  Co se týče Směrnice 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí, máme za to, že se jedná o nesprávný výklad. Směrnice se mimo jiné týká akustického plánování, jedná se však o samostatnou kategorii, promítnutou do praxe Akčními (hlukovými) plány a v nich definovanými opatřeními, mezi něž patří i plánování dopravy; směrnice však nezavazuje členské státy k provádění SEA dopravních koncepcí tím či oním způsobem. Požadavky, uvedené v připomínce, jsou ve směrnici směřovány k akčním plánům ke snížování hluku, nikoli k jakékoli koncepci obecně. Česká republika požadavky koncepce důsledně naplňuje, jak je patrné např. z pravidelně aktualizovaných Akčních plánů pro hlavní pozemní komunikace, železnice a letiště (<a href="https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Hluk/Akcní-plany-ke-snizeni-hluku-z-dopravy">https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Hluk/Akcní-plany-ke-snizeni-hluku-z-dopravy</a>) a z pravidelně zveřejňovaných Strategických hlukových map (<a href="https://www.mzcr.cz/category/agendy-ministerstva/hlukove-mapy/">https://www.mzcr.cz/category/agendy-ministerstva/hlukove-mapy/</a>).</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>kompenzace imisní a hlukové zátěže, tak aby se již nikdy neopakovala situace z výstavby dálnice D8, která dotčené místní samosprávy ve svých podáních spojuje a jejíž zásadní negativa denně zažívají.</p> <p>Podatel přitom zároveň upozorňuje, že metodika hodnocení uvedená v Dokumentaci SEA je nepřezkoumatelná. Postup hodnocení komunikací použitý v koncepci v koncepci musí být postaven na objektivních kritériích, tak aby mohl být podroben kritické odborné analýze.</p> <p>Dílčí závěr</p> <p>Podatel požaduje doplnění Dokumentace Koncepce o předložení a řádné posouzení hlavních variant záměrů předpokládaných Koncepcí v souladu se EU Směrnicí SEA a to na základě metodiky postavené na objektivních a jasně popsanych kritériích, tak aby ji bylo možné podrobit kritické odborné analýze.</p> <p><b>CHYBĚJÍCÍ ŘÁDNÉ POSOUZENÍ VLIVU KONCEPCE NA ZDRAVÍ OBYVATEL</b></p> <p>Legislativním nástrojem pro ochranu zdraví lidí před nadměrným hlukem způsobeným silniční, železniční a letištní dopravou a velkými průmyslovými zařízeními je EU směrnice č. 2002/49/ES o řízení a snižování hluku v životním prostředí, Environmental Noise Directive („EU Směrnice END“).<sup>10</sup> Klade si za cíl vytvořit „společný přístup EU k zamezení, prevenci nebo snížení škodlivých účinků expozice environmentálnímu hluku.“</p> <p>Směrnice END stanoví povinnost zpracování strategických hlukových map a akčních plánů ke snižování hluku (periodicita 5 let). Akční plány přitom mají být zpracovávány pro oblasti, kde byly překročeny specifické indikátory o hladinách hluku nad 55 dB přes den a nad 50 dB přes noc.<sup>11</sup> Tyto sledované hladiny hluku v EU jsou definovány v 7. Akčním programu pro životní prostředí Evropské komise.</p> <p>Podle Zprávy komise Evropskému parlamentu a Radě o provádění směrnice o hluku ve venkovním prostředí v souladu s článkem 11 směrnice 2002/49/ES ze dne 20.3.2023 („Zpráva Komise 2023“)<sup>12</sup> je hluk druhým nejvýznamnějším faktorem environmentálních onemocnění v EU (po znečištění ovzduší).</p> <p>Také podle Zprávy Komise 2023 dlouhodobá expozice vysokým úrovním hlukového zatížení, tj. vnějšímu hluku z dopravy nad 55 dB přes den a nad 50 dB přes noc, může mít závažný dopad na zdraví (včetně vysokého krevního tlaku, kardiovaskulárních onemocnění a předčasné úmrtnosti) a může významně ovlivňovat fyzické a duševní zdraví a životní pohodu (včetně chronického rušení, jako je vysoká míra rušení spánku, stresu a/nebo obtěžování hlukem), viz. např. str. 4 Zprávy komise 2023. Koncepce přitom ve vyhodnocení sice definuje, že nadměrným hlukem ve smyslu EU Směrnice END je aktuálně v ČR ohroženo až 2,5 milionu obyvatel. Návrh konkrétních protihlukových opatření však v Koncepci zcela chybí.</p> <p>Analogicky jako pro hlukové posouzení musí být provedeno přezkoumatelné posouzení znečištění ovzduší. Je nutno uvážit očekávaný vývoj zpřesňování limitů (viz dokumenty WHO). Součástí posouzení musí být i posouzení vlivů na veřejné zdraví provedené osobou s příslušnou autorizací vydanou Ministerstvem zdravotnictví.</p> <p>Koncepce musí identifikovat konkrétní oblasti nadlimitně zatížené, resp. oblasti, kde toto nadlimitní zatížení hrozí a navrhnou příslušné konkrétní eliminační a kompenzační opatření.</p> <p>Koncepce musí vycházet z toho, že z důvodu minimalizace negativních vlivů a dodržení limitů zatížení obydlených území, musí být mezinárodní tranzitní doprava vyvedena na obchvaty obcí a celých aglomerací. Obchvaty přitom nemohou být navrhovány</p>	Vysvětleno

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>mechanicky, musí být důsledně vyvedeny mimo hustě osídlené oblasti, mimo rozvojových oblastí (určených k bydlení) a mimo oblastí rekreace. Vymezení těchto oblastí na základě očekávaného územního rozvoje musí být v Koncepti řádně a konkrétně doloženo. Dokumentace Koncepte musí navrhnout a vyhodnotit systémové varianty páteřní silniční sítě TEN-T.</p> <p>Koncepte musí zcela konkrétně navázat na Programy zlepšování kvality ovzduší, strategické hlukové mapování a příslušné vydané akční plány. Tuto návaznost musí Koncepte přezkoumatelně doložit. Varianty tvořené v Koncepti, tzv. „clustery“, nesmí být vytvářeny mechanisticky bez reálného posouzení takových systémových variant, které by mohly na plošně podstatném území přispět k vyřešení nadlimitně zatížených území (hluk, znečištěné ovzduší) a k nevytvoření nových zatížených oblastí.</p> <p>Podatel proto požaduje řádně odborně vyhodnotit, zda Koncepte zohledňuje cíle a opatření Dlouhodobého programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století. Požadujeme provést zhodnocení Koncepte z hlediska vlivů na veřejné zdraví ve smyslu přílohy č. 9 Zákona SEA se zaměřením zejména na problematiku hluku, vibrací a emisí kontaminujících ovzduší. Požadujeme hledat konkrétní řešení pro lokality s dlouhodobě vysokou hlukovou a imisní zátěží a zátěží vibracemi.</p> <p>Požadujeme řádně hodnotit otázky životního prostředí v multikriteriální analýze. Kritériím životního prostředí a veřejného zdraví musí být přikládána váha ne nižší než otázkám čistě dopravním a ekonomickým. Pokud tomu tak v multikriteriální analýze v Koncepti není, požadujeme navrhnout a aplikovat jinou multikriteriální analýzu, která bude kritéria týkající se ochrany veřejného zdraví a kritéria ochrany přírody a krajiny řádně akcentovat.</p> <p>Jako součást vyhodnocení požadujeme zpracovat mapový podklad, v měřítku odpovídajícím zásadám územního rozvoje, do kterého budou současně promítnuty koridory dopravní infrastruktury a jejich střety se zájmy ochrany veřejného zdraví, přičemž by z požadovaného zákresu měly být zřejmé možné střety a problémy, které je nutno náležitě okomentovat a v návrhu koncepte dořešit.</p> <p>Dílčí závěr</p> <p>Podatel požaduje doplnění Dokumentace Koncepte o předložení a řádné posouzení vlivu jednotlivých záměrů předpokládaných Konceptí na veřejné zdraví a to na základě metodiky postavené na objektivních a jasně popsanych kritériích, tak aby ji bylo možné podrobit kritické odborné analýze.</p> <p><b>VYHODNOCENÍ VLIVU KONCEPTU ZEJMÉNA S OHLEDEM NA LOKÁLNÍ DOPADY V ÚZEMÍ PODATELE</b></p> <p>Téměř všechny záměry předpokládané Konceptí v rámci jednoho druhu dopravy jsou hodnoceny stejně ve vybraných kritériích v oblasti vlivu na životní prostředí (např. klima, půdní fond, příroda a krajina, odpady atd.) bez ohledu na to, zda se jedná o modernizaci stávajícího úseku či novostavbu a bez ohledu na rozsah a charakter záměru (silnice I. třídy nebo nová dálnice či zkapacitnění dálnice). Všechny navržené záměry jsou hodnoceny -1 (mírně negativní) u kritérií klima, půdní fond, příroda a krajina a 0 u odpadů. Přitom uvedené dálniční novostavby budou mít bezpochyby výrazně horší dopady na složky životního prostředí. D0 a D3 navíc zahrnují několik kilometrů tunelů, což povede k produkci velkého množství výkopové zeminy. Takové vyhodnocení nemůže být objektivní.</p>	<p>Vyhodnocení ve vztahu k cílům Dlouhodobého programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století, jakož i vyhodnocení ve vztahu k jednotlivým determinantům zdraví (vč. hluk a ovzduší) bylo v SEA provedeno.</p> <p>Vysvětleno</p> <p>Tento požadavek je z podstaty věci naplněn. Hodnocení SEA je z principu multikriteriální a kritériím životního prostředí a veřejného zdraví je přikládána výrazně vyšší váha než dopravním a ekonomickým, resp. je sledována otázka přípustnosti projektů z hlediska kritérií ochrany životního prostředí a zdraví bez ohledu na dopravní a ekonomická kritéria a teprve v případě, že je projekt shledán akceptovatelným, jsou definována opatření k eliminaci, minimalizaci či kompenzaci případných negativních vlivů na složky životního prostředí a obyvatelstvo; v žádném případě tedy nejsou v SEA nadřazována kritéria dopravní a ekonomická nad ochranu ŽP a zdraví.</p> <p>Mapový podklad by neodpovídal úrovni celostátní koncepte, v níž ani není přesně specifikována trasa jednotlivých staveb, naopak z jednotlivých hodnocení (vč. předkládané SEA) teprve vznikají požadavky na upřesnění projektového řešení, které se mohou týkat i polohy či trasování konkrétních investičních záměrů.</p> <p>Posouzení vlivu jednotlivých záměrů předpokládaných Konceptí na veřejné zdraví na základě metodiky postavené na objektivních a jasně popsanych kritériích bylo provedeno a je předloženo v kap. 12 SEA. Jeho faktický obsah může být přirozeně předmětem diskuse a jednotlivé položky (resp. hodnocení jednotlivých projektů Koncepti) také byly připomínkovány a oponovány, v každém případě ale platí, že hodnocení jednotlivých projektů, včetně dokumentace metodického postupu a použitých kritérií, v SEA obsaženo je.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>Při srovnání silničních a železničních projektů považujeme za nesprávné stejné bodové hodnocení (-1) u dálničních novostaveb a optimalizací či elektrizací tratí u kritéria půdní fond. Zábory ZPF a PUPFL jsou u železniční dopravy výrazně nižší než u silniční. Navíc pokud se jedná o modernizaci stávající trati je rozdíl v záboru ještě výraznější ve srovnání s dálničními novostavbami. Dokonce u železničních novostaveb (včetně VRT) je zábor výrazně nižší oproti srovnatelně rozsáhlým dálničním úsekům. Požadujeme upravit hodnocení u uvedených složek životního prostředí pro velké dálniční stavby na významný negativní vliv.</p> <p>Návrh Koncepce nijak nezohledňuje ekonomické újmy dotčených obyvatel spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích či ucelených zemědělských hospodářstvích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou dálkových tranzitních tras, včetně vytyčení nových tras VRT, a v ekonomickém útlumu v dotčených oblastech zejména v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst. Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních firem dotčených navrženými koridory a na potenciální turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno. Výsledky vyhodnocení vlivů, tyto zcela zjevné negativní vlivy ani nezmiňují. Návrh eliminačních a kompenzačních opatření těchto negativních lokálních dopadů zcela chybí.</p> <p>Posuzování přínosu VRT vychází především pouze z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní přínosy pro dotčené kraje a obce se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech, jako je území nadepsané obce, nejsou vyhodnoceny prakticky vůbec, neboť zde lze o pozitivních opadech hovořit jen stěží. Údajné zlepšení atraktivity bydlení a zrychlení dopravy se týká především Prahy a Brna, nikoli menších sídel v oblastech mezi terminály VRT. Např. trasa VRT Podřipsko ve skutečnosti představuje přínos pouze pro Prahu, možná pro jednu mezizastávku, avšak pro zbytek území mezi Prahou a Ústí nad Labem převažují jen samá negativa a realizace VRT by byla na jejich úkor.</p> <p>Realizací VRT se posílí hospodářský a správní význam hlavních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel, a zejména na úkor malých sídel v okolí trasy VRT, jako je území podatele. Jediným hlediskem je vnitřní trh EU a konkurenceschopnost, avšak dopady na přírodu a krajinu a na život v regionech mimo hlavní centra jsou bagatelizovány či zcela ignorovány. Není provedeno hodnocení vlivu VRT na krajinný ráz a celkové dopady na dotčené venkovské lokality. Tyto krajské a celorepublikové efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT nepochybně způsobí, nebyly při přípravě Koncepce vůbec popsány a vyhodnoceny, a přitom se jedná o naprosto zásadní otázky, které na dlouhá léta celostně ovlivní další vývoj osídlení a využívání území v krajském a celorepublikovém měřítku, a rovněž další život a vývoj území podatele. V případě podatele půjde o vliv především negativní, neboť realizace velké průmyslové stavby VRT na jejím území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváжено jakýmkoli reálnými pozitivy, neboť realizace VRT dopravní obslužnost obce nijak nezlepší. Těmito koncepčními dopady VRT se návrh koncepce vůbec nezabývá.</p> <p>Z povahy věci je zřejmé, že tratě VRT budou mít výrazné vlivy na své okolí, avšak tyto vlivy byly v Dokumentaci Koncepce nedostatečně vyhodnoceny. Negativní vlivy VRT byly vesměs chybně podceněny a údajné pozitivní vlivy VRT byly chybně přeceněny. Není provedeno hodnocení vlivu VRT na krajinný ráz.</p>	<p>Neakceptováno Výsledný vliv záleží vždy na finální poloze vůči zástavbě, výškovému vedení a zejména aplikovaným opatřením, mezi nimiž může být i vedení trati v tunelu. Hodnocení „mírný až významný vliv“ je v tomto případě správné.</p> <p>Vysvětleno</p>	



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Na str. 159 Vyhodnocení Koncepce je uvedeno (cit.): „V případě nového vedení vysokorychlostních tratí, resp. rychlých spojení, je nutné volit taková technická řešení, která budou minimalizovat zásahy do území lokalit Natura 2000, ZCHÚ, prvků ÚSES, CHOPAV, OPVZ a CHLÚ (technické řešení stavby mostu, umístění výduchů a vyústění pomocných štol v případě tunelů, umístění hydrogeologických a dalších vrtů, minimalizace stavby obslužných a přístupových komunikací). Výstavba a rekonstrukce tratí představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území.“ Správně by však měly být výše uvedené vlivy zohledňovány již při volbě tras VRT a nikoli až v rámci „technického řešení“. Vhodné trasování VRT je z hlediska minimalizace negativních vlivů mnohem důležitější než „volba technického řešení“.</p> <p>Na str. 159 Vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Projekty výstavby a rekonstrukcí tratí a vedení vysokorychlostních tratí vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Z tohoto důvodu je vliv na půdu vyhodnocen jako potenciálně mírně negativní.“. Toto hodnocení je zcela chybné a podhodnocené. Vzhledem k délce nových tras VRT ve stavebně nedotčené krajině půjde o mimořádně rozsáhlé zábory ZPF a PUPFL, v nížinách mnohdy vysoce kvalitní půdy, takže vliv VRT na ZPF a PUPFL bude ve skutečnosti výrazně negativní.</p> <p>Na str. 218 Vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Z hlediska kvality ovzduší jsou pozitivně na úrovni mírného vlivu (+1) hodnoceny záměry s nejvýznamnějším potenciálem převzetí části výkonů automobilové dopravy, tzn. terminály veřejné hromadné dopravy a novostavby vysokorychlostních tratí či rychlých spojení. Jako záměry s velmi mírným pozitivním vlivem (0/+1) jsou hodnoceny optimalizace, modernizace a elektrifikace, případně novostavby tratí.“. Toto hodnocení není pro VRT podloženo žádnými přezkoumatelnými daty a předpoklad převzetí dopravy je pouze spekulativní. Trasy VRT zajišťují dopravu pouze mezi velkými aglomeracemi, zatímco na lokální úrovni zůstane intenzita automobilové dopravy stejná.</p> <p>Na str. 218 Vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Z hlediska hluku jsou mírně až významně negativně (-1/-2) hodnoceny všechny rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT), kde dojde k navýšení rychlosti na trati a tím i emisí hluku.“. Toto hodnocení je zjevně podhodnocené. Správně by měl být vliv tras VRT z hlediska hluku hodnocen vždy jako výrazně negativní.</p> <p>Na str. 218 Vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Z hlediska bezpečnosti jsou pozitivně na úrovni mírného vlivu (+1) hodnoceny záměry významných železničních tratí, které mají potenciál převzít větší část výkonů jak veřejné autobusové dopravy, tak individuální automobilové dopravy, a tím snížit dopravní nehodovost. Jedná se zejména o rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT). Toto hodnocení není pro VRT podloženo žádnými přezkoumatelnými daty a předpoklad převzetí dopravy je pouze spekulativní. Trasy VRT zajišťují dopravu pouze mezi velkými aglomeracemi, zatímco na lokální úrovni zůstane intenzita automobilové dopravy stejná. Pro dotčené obce představuje VRT naopak výrazně nebezpečný prvek na jejich území.</p> <p>Na str. 219 Vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Z hlediska socioekonomických faktorů jsou významně pozitivně (+2) hodnoceny rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT), jejichž podpora vede ke zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpoře rozvoje města atd.“. V tomto hodnocení je údajně pozitivní vliv VRT výrazně nadhodnocený.</p> <p>Dopady na život v menších sídlech, jako je území nadepsané obce, nejsou vůbec vyhodnoceny, a přitom právě zde jakékoli pozitivní vlivy absentují. Údajné zlepšení</p>	<p>Hodnocení v tomto případě vychází z existujících odborných podkladů, zahrnující též multimodální dopravní modely, které vlivy na objem automobilové dopravy dokumentují. Domníváme se, že SEA vlivy VRT v tomto smyslu jistě nepřeceňuje, což je patrné z toho, že i u zdaleka nejvýznamnějších železničních staveb – dálkových vysokorychlostních tratí – je vliv uvažován nejvýše jako „mírný“.</p> <p>Vysvětleno Zde jsou uvedeny dva odlišné vlivy. Co se týče vlivů na kvalitu života na území sídel dotčených přítomností stavby – mimo jiné i z tohoto důvodu byly socioekonomické vlivy rozděleny do dvou sloupců, kde druhý je nadepsán „Pohoda bydlení“. Popis vlivů v připomínce je tedy pravdivý, ale máme za to, že hodnocení je s ní ve shodě.</p> <p>Co se týče předpokladu, že umístění VRT povede k nadměrnému rozvoji center a vytváření regionálních periferií, máme za to, že tento vliv bude kompenzován jednak uvolněním kapacit konvenčních tratí, jednak pozitivním efektem ekonomického rozvoje ČR jako celku. Vzhledem k velikosti ČR lze navíc předpokládat, že ekonomický efekt VRT se po jejich dobudování se dotkne v podstatě téměř celého území republiky.</p> <p>Neakceptováno, vysvětleno. Výsledný vliv závisí vždy na konkrétním řešení dané stavby, přičemž se může jednat i např. o vedení trati v tunelu. Hodnocení „mírný až významný vliv“ je v tomto případě správné.</p> <p>Vysvětleno Jedná se o shrnující komentář, jednotlivé body jsou komentovány výše.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>atraktivitu lokalit a dopravní obslužnosti se týká především velkých center a nikoli menších sídel v oblastech mezi terminály VRT, pro které VRT znamená jen samá negativa. Realizaci VRT se posílí hospodářský a správní význam centrálních sídel a jejich okolí, avšak na úkor významu regionálních sídel.</p> <p>Tyto efekty posilování centralizace a vytváření regionálních periferií, které realizace VRT nepochybně způsobí, nebyly při přípravě koncepce vůbec popsány a vyhodnoceny. V případě nadepsané obce půjde realizace velké průmyslové stavby VRT na jejím území podstatně sníží atraktivitu zdejšího života, aniž by to bylo vyváжено jakýmkoli pozitivy, neboť realizace VRT dopravní obslužnost obce nijak nezlepší, spíše naopak. Vyhodnocení negativních vlivů na hospodářský rozvoj zemědělských i ostatních podniků dotčených navrženými koridory a na turistickou atraktivitu nebylo prakticky vůbec provedeno.</p> <p>Na str. 219 Vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Vzhledem k bariérovému efektu v území mají nejvýznamnější negativní vliv, a to na úrovni mírného až významného vlivu (-1/-2) rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT)“. Toto hodnocení je podhodnocené. Správně by měl být vliv bariérového efektu tras VRT hodnocen vždy jako významně negativní. Je třeba zohlednit ekonomické újmy spočívající ve znemožnění nebo omezení podnikání na zemědělských pozemcích, které budou vyvlastněny nebo rozděleny bariérou VRT. Dojde k ekonomickému útlumu v důsledku omezené prostupnosti území a „odříznutí“ řady obcí a měst od ekonomických nebo správních center lokalit a regionů, např. odříznutí obcí a měst od okresních měst.</p> <p>Na str. 225 Vyhodnocení je uvedeno (cit.): „Potenciálně pozitivní vlivy na úrovni mírných až významných vlivů mají na hlukovou zátěž, kvalitu ovzduší, dopravní nehodovost a socioekonomické faktory záměry týkající se významných novostaveb dálnic, městských okruhů a silnic. Z hlediska kvality ovzduší a vlivů na klima jsou pozitivně na úrovni mírného vlivu hodnoceny záměry s nejvýznamnějším potenciálem převzetí části výkonů automobilové dopravy, tzn. terminály veřejné hromadné dopravy a novostavby vysokorychlostních tratí či rychlých spojení“. Z výše uvedených důvodů nelze takové vyhodnocení akceptovat.</p> <p>Podatel tímto žádá, aby do Koncepce byly doplněny o řádné odborné vyhodnocení negativních vlivů trasování záměrů navržených v Koncepci a o návrh odpovídajících a funkčních eliminačních a kompenzačních opatření pro obce zasažené neprostupností způsobenou koridory tras záměrů navržených v Koncepci, zejména návrh a vytvoření dostatečně kapacitních lokálních dopravních tras a migračních koridorů, jak pro obyvatele, pro pěší a cyklo-koridory, tak jako součást územního systému ekologické stability a další místa pro obnovu přirozených migračních tras, jakož i návrh příslušných kompenzačních opatření, které dotčeným sídlům ztrátu prostupnosti území kompenzují.</p> <p>VLIV KONCEPCE NA SOUSTAVU NATURA 2000</p> <p>Na str. 34 Posouzení vlivu Koncepce na lokality soustavy Natura 2000 je uvedeno (cit.): „V případě nového vedení vysokorychlostních tratí, resp. rychlých spojení, je nutné volit taková technická řešení, která budou minimalizovat zásahy do území lokalit Natura 2000 (technické řešení stavby mostu, umístění výduchů a vyústění pomocných štol v případě tunelů, umístění hydrogeologických a dalších vrtů, minimalizace stavby obslužných a přístupových komunikací)“. Správně by měly být nové trasy VRT voleny tak, aby vůbec nezasahovaly území lokalit Natura 2000.</p>	<p>Vyvsětleno</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>Negativní vlivy VRT jsou naznačeny na str. 37 Posouzení vlivu Koncepce na lokality soustavy Natura 2000, avšak nejsou z toho vyvozeny patřičné důsledky pro celkové vyhodnocení koncepce (cit.): „S ohledem na migrační prostupnost území (biotop zvláště chráněných druhů velkých savců) je třeba konstatovat, že koncentrací dopravních staveb samozřejmě ke kumulacím vlivu dochází. Jedná se zejména o souběh dálničních staveb, navržených obchvatů a vedení nových železničních tratí a v podstatě všech připravovaných vysokorychlostních tratí.</p> <p>V případě těchto souběhů je možné řešení zachování územní prostupnosti vybudováním vhodných opatření (mostní objekty dostatečných parametrů, budování nových ekoduktů). V tomto případě však následně dochází k dalším, a to významným kumulacím se zástavbou rodinných domů, rekreačních objektů a průmyslových areálů, které jsou oploceny, resp. s paralelním vedením obslužných komunikací a cyklistických stezek. Pokud není dopravní infrastruktura oplocena, je její překonání, byť s určitým rizikem možné. V případě navazující oplocené zástavby však ani dostatečně kapacitní mostní objekty nemohou plnit svou funkci.</p> <p>Toto se týká zejména shlukování dopravních staveb a zástavby v údolích velkých řek (např. údolí Labe, Ohře apod.). V těchto případech se následně území stává kompletně neprostupné.“ Výše uvedené v podstatě vystihuje výhrady nadepsané obce, avšak tento popis problémů se nachází pouze v rámci naturového hodnocení a pro celkové vyhodnocení koncepce z něj nejsou vyvozeny dostatečné důsledky v podobě negativního hodnocení vlivu VRT.</p> <p>Z konstatování na str. 38 Posouzení vlivu Koncepce na lokality soustavy Natura 2000 vyplývá, že hodnocení kumulativních a synergických vlivů na úrovni jednotlivých záměrů bylo v podstatě odsunuto až do procesů EIA a na úrovni SEA nebylo reálně provedeno, což je neakceptovatelné a ve svých důsledcích nezákonné (cit.): „Problematika hodnocení kumulativních a synergických vlivů na úrovni koncepce je spojena s jejich určitou obecností, absencí technických detailů a jejich přesného rozsahu. Na úrovni koncepce je tedy hodnocení kumulativních vlivů obtížné. Z tohoto důvodu je velmi důležité tato hodnocení provést v rámci procesu EIA pro konkrétní záměry.“</p> <p>Podatel požaduje posoudit, jak realizace opatření Koncepce zohledňuje ochranu zvláště chráněných území, ptačích oblastí, evropsky významných lokalit, zvláště chráněných a vzácných druhů rostlin, živočichů a hub, prvků ÚSES, předmětů ochrany soustavy Natura 2000, zhodnotit možný vliv realizace záměrů Koncepce na úroveň biodiverzity a vyhodnotit míru střetů dopravní infrastruktury s chráněnými územími na všech úrovních.</p> <p><b>ZCELA CHYBĚJÍCÍ NÁVRH KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ</b></p> <p>Podatel upozorňuje, že koncept „kompenzačních opatření“, který se vyskytuje v Dokumentaci Koncepce se zcela míjí systematické a hlavnímu smyslu těchto opatření. Tato „kompenzační opatření“ navržená v Dokumentaci Koncepce totiž podle systematické dle závazného výkladu Evropské komise k uplatňování EU Směrnice EIA,13 (dále jen „Výklad Evropské komise k EU Směrnice EIA“), Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, ve znění směrnice 2014/52/EU (dále jen „EU Směrnice EIA“), patří fakticky mezi opatření směřující ke zmírnění negativních vlivů.</p> <p>Kompenzační opatření mají za účel kompenzovat neodvratitelné zhoršení životního prostředí, není-li jiná varianta řešení, a to např. formou uzavření dohody o narovnání</p>	<p>Vzhledem ke konfiguraci terénu, požadavkům na technické řešení a přítomnosti lokalit soustavy Natura 2000 se v některých případech realizace VRT přímým střetům nevyhne.</p> <p>Vysvětleno Kumulace v rámci migrací je třeba řešit pomocí vhodných opatření, jak je uvedeno v citovaném odstavci. Kumulace s výstavbou apod. je nutné řešit na úrovni územního plánování.</p> <p>Vysvětleno Ano, na úrovni koncepce lze poukázat na kumulativní a synergické vlivy. Nicméně je nutné konstatovat, že na úrovni koncepce, která se zabývá dopravními stavbami nebyl zjištěn konkrétní významný negativní vliv způsobený kumulacemi uvedených dopravních staveb.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání										
				<p>s postiženými obyvateli či samosprávami nebo prostřednictvím finanční kompenzace, blíže, viz systematiku zde:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Box 34: Types of Mitigation Measures</th> </tr> <tr> <th>Type of measure</th> <th>How it works</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Measures to prevent</td> <td>                     Impact avoidance by:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>Changing means or techniques, not undertaking certain Projects or components that could result in adverse impacts.</li> <li>Changing the site, avoiding areas that are environmentally sensitive.</li> <li>Putting in place preventative measures to stop adverse effects from occurring.</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>Measures to reduce</td> <td>                     Impact minimisation by:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>Scaling down or relocating the Project.</li> <li>Redesign elements of the Project.</li> <li>Using a different technology.</li> <li>Taking supplementary measures to reduce the impacts either at the source or at the receptor (such as noise barriers, waste gas treatment, type of road surface).</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>Measures to offset</td> <td>                     Offset or compensate for residual adverse impacts that cannot be avoided or further reduced in one area with improvements elsewhere with:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>Site remediation / rehabilitation / restoration.</li> <li>Resettlement.</li> <li>Monetary compensation.</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table> <p>Podatel požaduje odborně vyhodnotit, zda a jak Koncepce řeší případný návrh eliminačních a kompenzačních opatření vedoucích k eliminaci negativního vlivu hluku, imisí a vibrací z dopravy na obytnou zástavbu a návrh konkrétních kompenzačních opatření.</p> <p>V případě zjištění negativních dopadů navržených opatření dopravní infrastruktury na kvalitu ovzduší a na hlučnost prostředí požadujeme navrhnout změny principů a cílů Koncepce. Požadujeme úpravy Koncepce tak, aby případné negativní dopady koncepce na kvalitu vzduší, nadměrnou hlučnost a vibrace, byly minimalizovány, a dále aby byly vytvořeny podmínky pro postupné snižování negativních vlivů z dopravy. V případě koridorů již vymezených v Zásadách územního rozvoje, které nesplňují výše uvedené požadavky na minimalizaci hlučnosti a minimalizaci znečištění ovzduší a vibrací požadujeme navrhnout a posoudit jiné koridory s obchvatovými řešeními.</p> <p>Podatel proto požaduje doplnění Dokumentace Koncepce o návrh funkčních, skutečných a konkrétních eliminačních a kompenzačních opatření ve smyslu EU Směrnice EIA, které splnění této podmínky zajistí.</p> <p>S ohledem na výše uvedené dílčí závěry podatel požaduje:</p> <p>(i) Doplnění Dokumentace Koncepce o řádné, odborné a důvěryhodné posouzení vlivu Koncepce na zdraví obyvatel a životní prostředí, na základě srozumitelné a objektivní metodiky, která bude moci být odborně kriticky posouzena, a to v jednotlivých rozumných variantách, za doložení splnění závazků ČR souvisejícího s členstvím v EU a tomu odpovídající možnosti zajištění financování jednotlivých záměrů z fondů EU; nebo</p> <p>(ii) Vydání nesouhlasného stanoviska ke Koncepti.</p> <p>S ohledem na nízkou kvalitu odborného posouzení Dokumentace Koncepce, předložení Dokumentace Koncepce v rozporu se základními evropskými a národními politikami a plány, pokládá podatel minimálně za nevhodné a žádá proto prověření postupu předkladatele Koncepce ze strany Nejvyššího kontrolního úřadu.</p>	Box 34: Types of Mitigation Measures		Type of measure	How it works	Measures to prevent	Impact avoidance by: <ul style="list-style-type: none"> <li>Changing means or techniques, not undertaking certain Projects or components that could result in adverse impacts.</li> <li>Changing the site, avoiding areas that are environmentally sensitive.</li> <li>Putting in place preventative measures to stop adverse effects from occurring.</li> </ul>	Measures to reduce	Impact minimisation by: <ul style="list-style-type: none"> <li>Scaling down or relocating the Project.</li> <li>Redesign elements of the Project.</li> <li>Using a different technology.</li> <li>Taking supplementary measures to reduce the impacts either at the source or at the receptor (such as noise barriers, waste gas treatment, type of road surface).</li> </ul>	Measures to offset	Offset or compensate for residual adverse impacts that cannot be avoided or further reduced in one area with improvements elsewhere with: <ul style="list-style-type: none"> <li>Site remediation / rehabilitation / restoration.</li> <li>Resettlement.</li> <li>Monetary compensation.</li> </ul>	
Box 34: Types of Mitigation Measures															
Type of measure	How it works														
Measures to prevent	Impact avoidance by: <ul style="list-style-type: none"> <li>Changing means or techniques, not undertaking certain Projects or components that could result in adverse impacts.</li> <li>Changing the site, avoiding areas that are environmentally sensitive.</li> <li>Putting in place preventative measures to stop adverse effects from occurring.</li> </ul>														
Measures to reduce	Impact minimisation by: <ul style="list-style-type: none"> <li>Scaling down or relocating the Project.</li> <li>Redesign elements of the Project.</li> <li>Using a different technology.</li> <li>Taking supplementary measures to reduce the impacts either at the source or at the receptor (such as noise barriers, waste gas treatment, type of road surface).</li> </ul>														
Measures to offset	Offset or compensate for residual adverse impacts that cannot be avoided or further reduced in one area with improvements elsewhere with: <ul style="list-style-type: none"> <li>Site remediation / rehabilitation / restoration.</li> <li>Resettlement.</li> <li>Monetary compensation.</li> </ul>														

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
56	22. 1. 2024		Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova	<p>Výše uvedený podatel nesouhlasí s návrhem „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, proobdobí 2024–2030 s výhledem do roku 2050“, a to konkrétně s projektem vedeným v seznamuprojektů pod názvem „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ požaduje zamítnutí výše jmenovaného projektu „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha Veleslavín (mimo)“, tak jak je ve strategii vymezen logicky v kontextu usnesení CKMD ze dne 19.11.2019 tj. v invariantní podobě záměru tzv. varianty JIH.“</p> <p>Podatel nehodnotí vliv projektu na EVL v rámci soustavy Natura 2000, v oblasti plánované trasy tunelů žádné EVL nebo ptačí oblasti nenachází.</p> <p>Obec: hl. m. Praha, městská část: Praha 6, katastrální území: Břevnov, Dejvice, Střešovice, Veleslavín, Vokovice.</p> <p><b>A . ODŮVODNĚNÍ NÁMITKY</b></p> <p>Podatel vychází z názoru, že případné umístění projektu strategie v podobě varianty JIH musí být na úrovni strategie rovněž v souladu se zásadami politiky územního rozvoje ČR v aktualizovaném znění, protože nesprávné rozhodnutí ponese s sebou potencionální důsledky do dalších rozhodovacích procesů nižších územních plánovacích orgánu, které se budou odvolávat na chválení projektu v rámci republikové strategie. Podatel si je vědom někdy obsáhlých částí svých odůvodnění, zdánlivě se netýkajících hlavního tématu, nicméně v kontextu podání nezbytných informací je považuje za nezbytné.</p> <p><b>1. Invariantnost záměru</b></p> <p>Podatel namítá, že v rámci aktualizace Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (AZUR6) byl navržen koridor železniční tratě Praha – Kladno v úseku Praha – Dejvice – Praha – Veleslavín, který svou šíří zahrnuje všechny tři možné varianty koridoru, kdy se jedná o varianty ražených tunelů JIH, STŘED a SEVER. Do strategie se však v kontextu předcházejícího rozhodnutí CKMD sledovat záměr varianty JIH počítá logicky již pouze s variantou JIH, přestože se ve strategii obecně používá termín „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ nebo uvádí „vedení trasy v tunelu“, což může navodit dojem variantního řešení.</p> <p>Projekt „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“, (konkrétně Z 3403/00) je však již invariantní, kdy se posuzuje záměr pouze ve variantě JIH. Ostatní varianty jsou zcela pomínuty.</p> <p>Investor prezentuje na všech stupních variantu JIH jako jedinou vhodnou variantu. Základem k tomu jsou posudky, které si nechal zpracovat prof. Marcusem Thewesem, který neměl k dispozici klíčový dokument, tj. až následně zpracovaný posudek ČGS. Porovnání variant (Metroprojekt 02/2020) a posudek vibrací ARENAI s.r.o obsahují věcné chyby. Další zásadní dokument, tj. dokumentace EIA, předložený investorem na MŽP508 mu byl dne 4.8.2022 vrácen k přepracování, SEA PHA23Q také není dokončena, nelze ho tedy zpracovatelem hodnocení strategie jako obvykle dostupný údaj k projektu použít.</p> <p>Investor zcela pomíjí, že existuje jiná varianta, která má stejné benefity jako varianta JIH a eliminuje ve finále i negativa varianty JIH ve vztahu k životnímu prostředí, zdraví, majetku obyvatel osob, kvality bydlení obyvatel oblasti dotčené výstavbou varianty JIH.</p> <p>Je zjevné, že důvodem preference JIH je pouze předčasně provedená příprava podrobnější dokumentace ze strany investora. A možná i jiné, neoficiální důvody (viz níže). Investor (SŽ) nejprve zadal projektovou dokumentaci k trase, zaplatil ji (cca 100</p>	<p>Neakceptováno, vysvětleno: připomínka se vztahuje k projektové úrovni (proces EIA), na strategické úrovni není předmětem řešení variantnost vedení jednotlivých tras.</p> <p>Neakceptováno, Vysvětleno: DSS3 řeší v rámci klastru spojení centra Prahy s Letištěm V. Havla, na koncepční úrovni ale není řešen výběr konkrétních variant dílčích projektů. To je řešeno na projektové úrovni. Vše níže uvedené se týká procesu EIA. Vysvětlení se týká všech připomínek uvedených dále.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>mil. Kč), a následně v povolovacím procesu argumentoval tím, že je již zaplacená a SŽ jako státní organizace nemůže v dalším občanům vysvětlovat změnu varianty, protože ji již veřejně občanům a státním institucím deklarovala jako nejlepší řešení.</p> <p>Takto nastavený schvalovací proces je zcela v rozporu s právními předpisy vede k výběru méně kvalitní trasy, která v důsledku v případě výstavby poškodí životní prostředí v dané oblasti.</p> <p>Trasa záměrně obchází pozemky developera v ulici Nad Novým lesem, z důvodů jeho spolupráce se SŽ a uvolnění jiných pozemků (v oblasti Veleslavínské teplárny) pro stavební činnost během výstavby tunelu. Následkem toho vede trasa pod ÚVN, která podle dostupných údajů na webu UVN s vedením tunelů pod areálem nesouhlasí.</p> <p>Investor preferuje tzv. variantu JIH v koridoru, který je předmětem změny. Jsme si vědomi, že se v SEA na úrovni HMP – kód koncepce PHA023Q, hodnotí koridor jako takový pro projekt tunelů uvedený v návrhu koncepce MZP298K, přičemž PHA023Q a AZUR6 vytváří prostor jak pro variantu JIH, tak i pro variantu STŘED.</p> <p>Jak uvedeno výše, podklady k preferované variantě JIH nejsou z hlediska dopadů na ŽP, plnění kritérií udržitelnosti a rozvoje území a plnění cílů ÚP ČR zcela správné, což podatel blíže uvede v dalším odůvodnění námítky.</p> <p>Investorem navržené řešení je z důvodu invariančnosti dle názoru podatele v rozporu se zásadami územního rozvoje, resp. i Politikou územního rozvoje České republiky ve znění pozdějších aktualizací (zjednodušeně z pohledu environmentálního pilíře se nevolí řešení nejlepší pro obyvatele viz. „Politika ÚR ČR bod 2.2. odst. (16)“ a existuje možnost negativního ovlivnění životního prostředí. Zástupně se preferují geologické podmínky ražby tunelů, přičemž obě varianty patří do stejné třídy geologického rizika. Dle podatele je nejlepší variantou varianta STŘED, která svým vedením v největším rozsahu míjí zastavěné území a vede v co největší míře pod obecními pozemky. Varianta STŘED počítá s vedením trati pod ul. Střešovická a Na Petřinách většinou pod nezastavěnými a obecními pozemky.</p> <p>Varianta STŘED je tak nejméně konfliktní a spadá do stejné třídy geologického rizika – mírné riziko – jako varianta JIH (spolek-expertní vyjádření Doc. Rozsypal)</p> <p>Podporu má uvedená varianta STŘED i u občanů dotčených plánovanou tratí, kdy byla proti výstavbě varianty JIH sepsána místními občany petice s více než 400 podpisy, a která byla předána i Magistrátu hlavního města Prahy.</p> <p>Tato invarianční změna JIH však bude mít negativní vliv především na environmentální pilíř v úseku tunelů Praha Dejvice – Praha – Veleslavin, tj. celkem 63 % délky regionálně posuzované změny od Praha – Výstaviště – do Praha – Veleslavin.</p> <p>Dle podatele dojde ke snížení kvality životního prostředí a k dalším významným negativním vlivům v jejich nejdůležitějších faktorech – vliv na zdraví, kvalitu a komfort bydlení, potencionální ohrožení nemovitosti obyvatel a objektu Ústřední vojenské nemocnice jako objektu vojenské infrastruktury, ohrožení zdroje spodních vod apod. S ohrožením zdroje spodních vod souvisí i nedostatečná předběžná opatrnost investora při navržení změny projektu v podobě varianty JIH zahrnuté do posuzované strategie pro případy možných geopolitických rizik a situaci, kdy může dojít k selhání oficiálního systému nouzového zásobování obyvatelstva vodou a zdroj vody z Hradního vodojemu je považován za individuální alternativu zdroje vody. Viz příloha č. 4 vyjádření MÚ P6. Význam této skutečnosti podtrhuje to, že dle zprávy ČGS vydatnost tohoto zdroje podzemní vody je v součtu jednotlivých zdrojů celkem 12–17 l/s. Tyto zdroje jsou podle technických výkresů</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>infrastruktury i dokumentace investora napojeny do veřejné vodovodní sítě. V případě vzniku geopolitického rizika je tento zdroj nenahraditelný. Počet nouzově zásobovaných obyvatel Prahy 6 z těchto zdrojů může být při nouzové spotřebě vody 15 l/osobu/den 49,05 % a při normální spotřebě udané 90 l/osobu/den 8,1 %.</p> <p>Varianta JIH protíná větrací šachtou tunelů izolační vrstvu vrchní zvodně podzemní vody dotující uvedené jednotlivé zdroje podzemní vody Hradního vodovodu. Nedostatečné utěsnění okolí šachty (např. jako u Strahovského tunelu) potenciálně povede ke ztrátě vydatnosti těchto individuálních zdrojů i v delším časovém horizontu. Varianta střed toto riziko nepředstavuje, danou zvodeň neprotíná. Bude zmíněno i v dalším.</p> <p>Koridor je spojovaný v současnosti pouze s invariantním řešením varianty JIH. O dalším prověření území se uvažuje pouze v trase varianty JIH až v další projektové fázi. Posudky Spolku za ochranu Střešovic a Břevnova rozporují investorem dokladovanou preferenci varianty JIH v údajně příznivějších geologických podmínkách. Posudky spolku poukazují na rizika varianty JIH pro environmentální pilíř pro oblast dotčenou tímto záměrem, přičemž varianta STŘED tato rizika podstatně eliminuje a má přitom všechny stejné benefity jako trasa JIH.</p> <p>Navrhovaná trasa byla ze strany Správy železnic, státní organizace, představena nově teprve v červnu 2019. Vymezení tohoto koridoru v trase JIH v předmětné oblasti je zcela nevhodné, neboť je vymezen v oblasti s převážně obytnou zástavbou lokality Na Bateriích a pod Ústřední vojenskou nemocnicí. Dotčení vlastníci nemovitostí, tak budou nejprve závažným způsobem rušeni výstavbou koridoru železniční tratě, a následně budou trvale rušeni imisemi hluku a vibrací z provozu železniční trati zejména v oblasti nízkých frekvencí. Podatel je přesvědčen, že zásah do jejich hmotných i nehmotných práv týkajících se i jednotlivých oblastí environmentálního pilíře je nepřiměřený.</p> <p>Posuzovatel strategie a hodnoceí vlivu na životní prostředí, přestože měl možnost a mohl tak učinit nezjistil objektivně pro hodnocení projektu takové skutečnosti, které by bránily v rámci posuzované strategie realizaci projektu „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“, protože dokumentace EIA (kód MZP508) a SEA (kód PHA023Q) se v seznamu literatury a podkladů k danému projektu nenachází. Posuzovatel strategie však sám uvádí, že zdrojem informací pro něj byl i portál CENIA s údaji o EIA a průmět trasy tunelů v oblasti je i z textu jeho hodnocení vlivů na životní prostředí definovatelný.</p> <p>Samostatně zpracovaná EIA a SEA obsahuje věcné chyby. Na tyto skutečnosti poukazují až posudky a vyjádření Spolku za ochranu Střešovic a Břevnova, a i to, že předložené hodnocení EIA bylo MŽP vráceno investorovi 5.8.2022 k přepracování, hodnocení vyjádření zaslaných k SEA nebylo dosud zveřejněno. A to vše v situaci, kdy existuje variantní řešení STŘED eliminující negativa a rizika varianty JIH. Investor SŽ ho však nebral v žádném stupni dosud provedených schvalovacích procesů do úvahy.</p> <p>Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území provedeném na úrovni hl. m. Prahy je pozitivně hodnocena aktivní varianta před variantou nulovou, a tato aktivní varianta je v textu hodnocení udržitelnosti na základě podkladů poskytnutých hodnotitelem včetně matice hodnocení jednotlivých variant spojována jen s variantou trasy tunelů JIH (bude podatelem zdůvodněno v dalším textu).</p> <p>Podatel vyjadřuje důrazný nesouhlas s takovýmto hodnocením.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>Porovnání variant z 2/2020 předložených investorem považuje podatel za nedostatečné, v hlavních faktorech za chybné a zavádějící. Např. porovnání variant tunelového řešení (Metroprojekt a.s., 02/2020) obsahuje chyby v počtu ovlivněných budov variantou JIH (v rozdílu vůči variantě STŘED), kdy uvádí jen 23 budov, skutečnost je 86 budov. Projektant apriori předjímá ochranné pásmo 30 m místo 60 m od osy krajní koleje a tím jej zužuje. Varianta STŘED ve srovnání s JIH neovlivňuje v dalším potencionálně civilní infrastrukturu např. 2 x vodojem, 1 x kryt civilní ochrany, 2 x škola a 2 x školka, objekt obrany státu jako je Ústřední vojenská nemocnice, ať již potencionálními poklesy terénu nebo vibracemi v oblasti nízkých frekvencí. To hodnocení neuvádí, přičemž v porovnání s co nejlepším plněním zásad politiky územního rozvoje je to jeden z důležitých faktorů. Je zřejmé, že obě varianty mají stejné benefity, s tím rozdílem, že varianta STŘED je vedena pod nezastavěnou oblastí naprosto většinou jen pod obecními pozemky, čímž v maximální možné míře nezasahuje do vlastnických práv a nemá tak významné vlivy na životní prostředí (zdroje podzemní vody), pohodu bydlení, vnímání kvality života i důležité objekty infrastruktury tak jako je tomu u varianty JIH, jak bylo uvedeno výše.</p> <p>Při přípravě a plánování dopravních staveb je třeba brát v potaz čl. 2. Listiny základních práv a svobod, dle jehož odst. 2 lze státní moc uplatňovat jen v případech a mezích a stanovených zákonem, a to způsobem, který zákon stanoví. Jestliže má být dle platných zákonů, evropských směrnic a nařízení a jiných mezinárodních aktů dosaženo zvýšení kvality životního prostředí a snížení emisí, je nepřijatelné, aby se tak dělo na úkor jiných osob a fakticky se zdroj emisí a případně jejich charakter pouze přesunul do jiné oblasti, kde bude stejně zatěžovat, avšak jiné obyvatele.</p> <p>V souladu s platnou legislativou a zejména v souladu se základními lidskými právy je hledat takové řešení, které bude ze všech ohledů výhodné, tedy takové, při němž dojde k absolutní minimalizaci vlivů na životní prostředí a okolí dopravní (ale i jiné) stavby a současně k minimalizaci či úplné eliminaci počtu dotčených vlastníků a obyvatel. Jedině takové řešení bude v souladu s čl. 35 Listiny základních práv a svobod, které stanoví právo každého na příznivé životní prostředí. Zde lze poukázat na to, že jak developeri, tak investor i správní orgány se snaží v co nejvyšší míře obejít zákonné požadavky a využít jejich omezení ve svůj prospěch.</p> <p>Podle čl. 11 odst. 1 Listiny základních práv a svobod má vlastnické právo všech vlastníků stejný obsah a ochranu. V případě změny č. Z 3403/00 (v návrhu strategie vedené jako „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ však dochází k upřednostnění práv vlastníků nemovitostí v blízkosti stávající historicky umístěné dráhy, zejména určených k budoucí komerční a developerské výstavbě, na úkor vlastníků a obyvatel urbanisticky a historicky stabilizovaných lokalit, nacházejících se na složitém geologickém podloží dotčených variantou tunelu JIH.</p> <p>Není možné řešit problematickou situaci přenesením emisí z železniční dopravy na jinou skupinu obyvatel, tedy tím způsobem, že aby se někde něco "zlepšilo", tak se musí jinde něco zničit, tedy upřednostnit jednu část obyvatel před druhou, která bude trpět finančně (mj. v důsledku narušení geologicky nestabilního/nesourodého/nevhodného podloží a vibrací, což může/bude mít vliv na statiku mnoha objektů v blízkosti tunelu, nejen přímo v jeho trase), zdravotně a ve zničeném životním prostředí.</p> <p>Trasa záměrně obchází pozemky developera v ulici Nad Novým lesem, z důvodů jeho</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno: DSS3 řeší v rámci klastru spojení centra Prahy s Letištěm V. Havla, na koncepční úrovni ale není řešen výběr konkrétních variant dílčích projektů. To je řešeno na projektové úrovni. Emise z železniční dopravy žádné nebudou – jde o čistě elektrický provoz, navíc v tunelu.</p>	



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>spolupráce se SŽ a uvolnění jiných pozemků (v oblasti Veleslavínské teplárny) pro stavební činnost během výstavby tunelu. Následkem toho vede trasa zcela nevhodně pod ÚVN. Dá se i doložit prohlášení na prezentaci z veřejných projednání k trase tunelů, kde všichni opakovaně slyšeli, jaká je výhoda, že je trasa koordinována s developerskými projekty.</p> <p>Podle článku 3 odst. 2 směrnice č. 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále je „směrnice SEA“) musí být územně plánovací dokumentace podrobena posouzení vlivů na životní prostředí, jehož součástí musí být dle článku 5 odst. 1 uvedené směrnice posouzení „rozumných náhradních řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu“.</p> <p>Posuzování variant je vyžadováno i v případě soustavy NATURA 2000, které upravuje zákon o ochraně přírody a krajiny a směrnice o stanovištích (Směrnice Rady č. 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin). Podle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jestliže orgán ochrany přírody svým stanoviskem podle odstavce 1 významný vliv podle § 45h odst. 1 nevyloučí, musí být daná koncepce předmětem posouzení podle tohoto ustanovení a zvláštních právních předpisů. Nelze-li vyloučit negativní vliv koncepce na takové území, musí předkladatel zpracovat varianty řešení, jejichž cílem je negativní vliv na území vyloučit nebo v případě, že vyloučení není možné, alespoň zmírnit.</p> <p>Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 8 Ao 2/2010-644, publikované ve sbírce rozhodnutí NSS pod č.9/2010 cit.: „II. Nelze-li vyloučit negativní vliv koncepce na evropsky významnou lokalitu, musí předkladatel zpracovat varianty řešení.“.</p> <p>Podobně v rozsudku ze dne 25. 11. 2009, č.j. 3 Ao 1/2007–210 NSS judikuje, že „Smyslem posuzování vlivů koncepcí je posoudit vlivy plánů a programů na životní prostředí ještě v průběhu jejich přípravy tak, aby nedocházelo zbytečně ke škodám na životním prostředí, resp. aby bylo ještě před definitivním schválením koncepce možné kompetentně rozhodnout o tom, která(é) z možností řešení připadajících v úvahu předpokládají šetrnější přístup k životnímu prostředí a které přístup méně šetrný. (zvýrazněno podatelem).</p> <p>Podle již citovaného rozsudku NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526 izolované posouzení vlivů různých záměrů umístěných nedaleko od sebe by mohlo vést k naplánování a následně k realizaci záměrů, jež ve svém souhrnu mají značně negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí. Proto zákonodárce již ve fázi koncepčního plánování záměrů uložil jako úkol územního plánování prověřit též možné kumulativní a synergické vlivy záměrů na životní prostředí. V této fázi je totiž ještě reálně možné plánované záměry změnit, upravit nebo od nich zcela upustit, a zabránit tak nevratným škodám na životním prostředí.</p> <p>Ve vztahu k Politice územního rozvoje pak NSS v rozsudku č.j. 9 Ao 3/2009–75 zaujal toto stanovisko cit: „Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant.“.</p> <p>Ústavní soud ve svém usnesení č.j. Pl.ÚS 5/10 ze dne 2. 11. 2010 odmítl samostatnou soudní přezkoumatelnost Politiky územního rozvoje a konstatuje: „Úkoly vyplývající z napadené části Politiky územního rozvoje nepochybně směřují k orgánům</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice. Teprve vyhodnocení těchto dopadů ukáže, zda je záměr obsažený v Politice proveditelný. Tyto závěry podporuje i důvodová zpráva ke kapitolám 5 a 6 Politiky územního rozvoje, kde je uvedeno. "Kapitoly 5 a 6, které vymezují plochy a koridory pro rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, ukládají v úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady prověřit proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost záměrů, v úkolech územního plánování, prověřit účelnost a podmínky územní ochrany a její zajištění příslušnými nástroji územního plánování." Jde tedy o akt, který je adresován veřejné správě. Ta je však při jeho provádění povinna postupovat v souladu se všemi právními předpisy."</p> <p>Každý záměr vymezovaný v územně plánovací dokumentaci musí být hodnocen z hlediska potřebnosti. Nejvyšší správní soud v usnesení svého rozšířeného senátu ze dne 21. 7. 2009, č.j. 1 Ao 1/2009–120 uvedl, že i v testu přiměřenosti při přezkumu opatření obecné povahy je nutné zkoumat, zda způsob provedení opatření má ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody, zda je provedeno nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (srov. také rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005–98). Shledá-li soud, že některá z těchto kumulativních podmínek není splněna, je to zásadně důvodem pro zrušení zásad územního rozvoje. Bez posouzení jednotlivých variant není přitom možné určit, že záměr je vymezen právě nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a že je potřebný, reálný, účelný a proveditelný ve smyslu dle požadavků usnesení Ústavního soudu čj. Pl. ÚS 5/10 ze dne 2. 11. 2010.</p> <p>Na úrovni Zásad územního rozvoje se pořizovatel tomuto posouzení vyhnul zahrnutím všech tří variant do šíře koridoru, při pořizování projektu „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ ( změny Z3403/00 PHA023Q) adekvátní posouzení všech existujících variant opět chybí. Tam, kde se VVURÚ o porovnání variant pokouší (str. 93 a násl.) se jedná o posouzení chybné, jak bude uvedeno níže v dalších bodech.</p> <p>2. Vliv na obyvatelstvo, pohodu bydlení a veřejné zdraví</p> <p>Vzhledem k značnému rozsahu území, k hustotě zástavby a k velkému počtu obyvatel žijících v dotčeném území může mít předmětný projekt „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ potenciál závažných a rozsáhlých vlivů. Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví má dopady především do bezprostředního okolí řešených ploch a na obyvatele těchto lokalit. Dotčené území se nachází v městské části Praha 6, katastrální území Dejvice, Střešovice, Břevnov a Veleslavín.</p> <p>Podatel však namítá, že podkladové materiály pro hodnocení a hodnocení samotné není zpracováno pro oblast Dejvice – Veleslavín, které se projekt konkrétně týká. Struktura obyvatel je zde jiná, tedy průměrná charakteristika zdravotního stavu obyvatel oblasti se bude též lišit. Z hlediska obtěžování hlukem, resp. jeho neslyšitelnou složkou infrazvukem, na tuto demografickou skupinu obyvatel dotčené oblasti není v hodnocení zpracováno. Tedy uvedené údaje nejsou zcela relevantní. Jak je uvedeno, podrobné údaje o zdravotním stavu těchto obyvatel nebyly pro účely zpracování vyhodnocení zjišťovány.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Podatel souhlasí, že umístěním úseku železnice Výstaviště – Veleslavín pod zem dojde v konečném důsledku ke snížení emisí hluku a elektrifikací železnice i k ukončení produkce znečišťujících látek do ovzduší ze stávající motorové trakce na železnici. To ale nelze považovat za argument k tomu, aby tato zátěž byla přesunuta do oblasti klidné rezidenční čtvrti, když existuje možnost varianty STŘED, která tyto negativní jevy max. eliminuje tím, že nevede pod zastavěnou oblastí, vede z hlediska hluku a vibrací vhodněji pod pozemními komunikacemi. Mj. Geotechnický průzkum provedený pro variantu STŘED považuje výšku nadloží nad tunely STŘED za dostatečnou a samotné hodnocení vibrací společností Arenal.s.r.o. považuje obě varianty JIH a STŘED z pohledu vibrací za rovnocenné.</p> <p>Investor v případě varianty Střed nebere do úvahy ani tzv.: masking efekt“ tj. maskovací účinek hluku, znamenající že je-li jeden hluk silnější ( např. intenzita povrchové dopravy nad trasou varianty Střed) a druhý slabší ( intenzita hluku provozu tunelu varianty Střed) dochází k zastření druhého hluku a ten nemusí být slyšet. Je to způsobeno posunutím prahu slyšení způsobeného silnějším hlukem, přičemž posunutí prahu slyšení je největší okolo frekvence maskujícího tónu.</p> <p>Jednoduše řečeno silnější industriální zvuk maskuje slabší industriální zvuky. Intenzita industriálního hluku nad trasou tunelů varianty Střed je silnější (frekventovaní silniční a tramvajová doprava, hluková mapa 2016 od 65 do 75 dB den, strategická 2022 max 75-80 dB den) než intenzita industriálního hluku nad trasou JIH (klidná rezidenční čtvrť hluková mapa 2016 od 40 do 55 dB den, strategická 2022 max 65 dB den) a z toho plyne, že případný hluk vlaku z tunelů varianty Střed bude lépe maskován a nepřispěje k další zvukové zátěži dané oblasti. Z tohoto hlediska plyne zdánlivě nelogický závěr, že bez ohledu na hloubku tunelu (hodnocení Arenal s.r.o. o rovnocennosti variant) je z hlediska hlukové zátěže oblasti výhodnější varianta Střed. Mapy viz <a href="https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service[]=hlukova_mapa">https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service[]=hlukova_mapa</a></p> <p>Na základě dříve provedeného vyhodnocení odhadu zdravotních rizik, provedeného v rámci EIA pro 2011 záměr „Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ (viz Dokumentace EIA, dostupné z IS EIA, kód záměru MZP508) byl vyvozen závěr, že v souvislosti s realizací předkládaného projektu nebude tato aktivita představovat zdravotní riziko pro obyvatele v okolí záměru, protože celý řešený úsek je představován pouze hloubenými tunely Dejvice a Veleslavín a raženými Střešovickými tunely.</p> <p>S výše uvedeným odstavcem nelze souhlasit. Negativní dopady na okolí záměru existují, zejména v úseku Dejvice-Veleslavín. EIA k MZP508 nehodnotí hluk (vibrace) podle doporučení WHO, tedy nehodnotí kolik % obyvatel v oblasti dotčené provozem tunelů varianty JIH bude hluk (včetně infrazvuku) rušit ve spánku v porovnání se se současným stavem.</p> <p>Dle podatele bude mít projekt „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ negativní vliv i na pohodu bydlení místních obyvatel. Do kvality života se zahrnuje pohoda bydlení jako psychologický aspekt toho, že člověk není sice vystaven žádné kvantifikovatelné zátěži, ale stavby působí jako obtěžující prvek, faktor snižující pohodu života v dané lokalitě atd. Jmenovitě povědomí např. o potenciálním vlivu vibrací, infrazvuku, poklesové kotliny pod zástavbou, nepojistitelnost nemovitostí proti následkům důlního díla atd.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Varianta JIH přináší právě takové negativní dopady, které budou mít v důsledku značný vliv na pohodu bydlení. Dle podatele je však zcela ignorována existence varianty STŘED, která podobná negativa eliminuje.</p> <p>Dle podatele předchozí vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je zpracováno chybně, hodnocení projektu „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ v konceptu dopravní strategie nedosahuje ani úrovně předchozího hodnocení vyhodnocení udržitelného rozvoje území.</p> <p>Navrhované řešení projektu „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ nerespektuje skutečný stav lokality rezidenční části nad trasou tunelů. Přestože se návrh ÚPD může jevit jako vyvážený, pouhé převzetí trasy tunelů z aktuální UPD HMP aktualizace 2022 nevyklučuje a představuje především z důvodů potenciálu zhoršení kvality života obyvatel této lokality a významné negativní vlivy na environmentální pilíř udržitelného rozvoje.</p> <p>3. Vliv na půdu a horninové prostředí</p> <p>Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se uvádí, že v dosahu ražených tunelů se vyskytují objekty povrchové zástavby rozličného charakteru, památkové zóny, obytné objekty, inženýrské sítě, inženýrské objekty a jiné stavby. Dle vyhodnocení mohou být uvedené objekty při výstavbě tunelu ovlivněny deformacemi při tunelování a seismicitou při použití trhacích prací (při ražbě EPB-TBM odpadá). Skutečné hodnoty deformačního a seismického ovlivnění při výstavbě budou zjišťovány systémem geomonitoringu.</p> <p>Dále se uvádí, že pro všechny povrchové objekty a význačné inženýrské sítě, které se nacházejí v zóně možného deformačního ovlivnění a možného ovlivnění, bude vypracována pasportizace objektů před výstavbou, monitoring během výstavby a re pasportizace po výstavbě.</p> <p>Součástí je i srovnání s původní pasportizací, které je podkladem pro řešení případné náhrady vzniklých škod, které budou posouzeny nezávislým soudním znalcem. Majitelé nemovitostí budou mít možnost vznést k této dokumentaci připomínky.</p> <p>Podatel však s tímto nesouhlasí, neboť nebyl provedený dostatečný geologický průzkum. V trase varianty JIH po oddělení varianty JIH a STŘED se nenachází žádný průzkumný vrt, nejbližší vrty jsou od varianty JIH ve vzdálenosti řádově desítek metrů, projektant tak postupuje nedbale a bez řádné opatrnosti. Pod prostorem ÚVN se nachází rozsáhlý tektonický zlom potvrzený i zprávou ČGS, i samotnou dokumentací Metroprojektu který projektant nezahrnul do numerické analýzy poklesů a tím vylepšuje hodnocení varianty JIH pod ÚVN v neprospěch varianty STŘED.</p> <p>Podatel nechal zpracovat tři zásadní dokumenty, a to:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Znalecký posudek č. 25/3/2021 pro zhodnocení ražených variant tunelů (Ing. Josef Rott, Ph.D., nedatováno)</li> <li>2) Expertní vyjádření ke třem znaleckým posouzením vypracovanými prof. Thewesem, ČGS a Ing. Brožem (doc. Ing. Alexandr Rozsypal, CSc., únor 2021)</li> <li>3) Připomínky k dokumentaci z hlediska hydrogeologické problematiky (GEOtest, a.s., červen 2022)</li> </ol> <p>Z nich vyplývá, že podkladové dokumenty předkládané investorem a obhajující variantu JIH jsou chybné a nedostatečné.</p> <p>Podatel proto dovozuje, že podklady pro zpracovatele hodnocení koncepce strategie resp. její části projektu Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>(mimo)“ pokud byly nějaké poskytnuty, nemohou být pro správné vyhodnocení projektu tunelů na ŽP rovněž dostatečné.  Co se týče znaleckého posudku Ing. Josef Rott, zde byla vznesena řada znaleckých otázek, a odpovědi znalce na ně prokazují chyby a nedostatečnost dokumentů předkládaných investorem.  V posudcích se mimo jiné konstatuje:  Odpovědi na znalecké otázky pro Ing. Josefa Rotta Ph.D.</p> <p>-----</p> <p>- OTÁZKA 1:  Byla metodika zadaných posouzení provedená prof. Thewesem a ČGS pro zadaný účel realizována podle dostupných technických znalostí a postupů?  ODPOVĚĎ: ANO  Prof. Markus Thewes je uznávaný expert v tunelářském oboru, zejména v technologii ražeb TBM. Metodika rizikové analýzy provedená ČGS vycházela z hodnocení geologických rizik a byla provedena nejlepším českými specialisty na základě pro daný účel jimi zkonstruovaného 3D geologického modelu dotčeného území. Rizikové analýzy provedené oběma subjekty v obou případech vycházely z doporučení světové tunelářské asociace ITA-AITES.</p> <p>-----</p> <p>- OTÁZKA 2:  Byla při rizikových analýzách provedených prof. Thewesem a ČGS použita všechna zásadní hodnotící kritéria, která by jednoznačně umožnila kvalifikovaným způsobem porovnávat jednotlivé trasy tunelu a jednoznačně identifikovat optimální trasu tunelu v předmětném území?  ODPOVĚĎ: NE  Pokud jde o výčet hodnotících kritérií, použitých v rizikové analýze prof. Thewese, potom byla použita většina klíčových hodnotících kritérií, rizik, která se váží k projektování stavby i provádění ražby pomocí EPB-TBM. V rizikové analýze ale nebyly posuzovány stavební náklady ani pracnost.  Hodnocení nebyla vážená především vzhledem k závažnosti rizikových faktorů, a nebyly dostatečně vzaty v úvahu rizikové faktory související s životním prostředím.  Analýza ČGS se omezila pouze na geologické rizikové faktory. Širší souvislosti aspektů životního prostředí a hmotnou stránku rizika nebrala v úvahu. Nebyly vzaty v úvahu technickoekonomické analýzy jednotlivých tras a v dostatečném rozsahu ani vlivy na životní prostředí.</p> <p>-----</p> <p>-  OTÁZKA 3:  Byly vstupy pro rizikové analýzy provedených prof. Thewesem a ČGS z hlediska zadaných cílů a očekávaných výstupů, s ohledem na typ a kvalitu i spolehlivosti podkladů pro zadaný cíl (stanovení absolutního pořadí tras podle výše rizik), dostatečné? Pokud nikoliv, tak proč?  ODPOVĚĎ: NE  Vstupy pro rizikovou analýzu prof. Thewese nebyly z hlediska zadaných cílů a očekávaných výstupů dostatečné, protože nebyl k dispozici klíčový dokument – závěrečná zpráva – 3D prostorový geologický model.</p>	<p>Neakceptováno, Vysvětleno: DSS3 řeší v rámci klastru spojení centra Prahy s Letištěm V. Havla, na koncepční úrovni ale není řešen výběr konkrétních variant dílčích projektů. To je řešeno na projektové úrovni. Vše níže uvedené se týká procesu EIA.</p>

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Pro zpracování 3D geologického modelu ČGS nebyly k dispozici podrobné inženýrskogeologické a geotechnické průzkumy. Podklady pro obě rizikové analýzy byly kvalitativní povahy. S ohledem na danou etapu přípravy stavby vykazovaly velkou mírou nejistot. Provedené rizikové analýzy tak umožnily posoudit celkovou míru rizik každé z posuzovaných tras (třidy rizika) a vytipovat nejdůležitější rizikové faktory, na které se stavba musí připravit. Pro stanovení absolutního pořadí výhodnosti variant STŘED a JIH podle rizika, na základě bodového hodnocení rizikových faktorů, byly vstupy do rizikových analýz příliš nejisté a samotné rizikové analýzy velmi zjednodušené</p> <p>-----</p> <p>-</p> <p>OTÁZKA 4: Jaký je kvalitativní rozdíl mezi informacemi o geologickém prostředí v potenciálních trasách tunelů, které prof. Thewes dostal jako podklad pro svou expertizu a v modelu ČGS, (který byl zpracován dodatečně a prof. Thewes neměl pro svou expertizu k dispozici)? ODPOVĚĎ: Rozdíl je značný Model ČGS je založen na 3D zpracování rozsáhlé rešerše skoro 500 průzkumných děl a archivních geologických profilů a odkryvů, které jsou navíc doplněny o 2 poměrně hluboké vrty HJ15 a HJ16. Zabývá se podrobně nejen skladbou a tektonickým porušením masivu, ale rovněž historickými i současnými podzemními objekty – vodovodními štolami, tepelnými čerpadly. Tento rozsah je možné hodnotit vzhledem ke složitosti pražského paleozoika/mezozoika jako bezprecedentní i obecně, nejen coby podklad v rámci DÚR pro porovnávané tunelové varianty JIH a STŘED. Ve srovnání s 3D modelem ČGS musely být informace zprostředkované pro rizikovou analýzu prof. Thewese značně zjednodušené a jejich uživatelé s pražskou geologií neměli osobní zkušenost. Některé podklady si navzájem neodpovídají.</p> <p>-----</p> <p>-</p> <p>OTÁZKA 5: Jaký význam pro celkové hodnocení závěrečné hodnocení expertizy prof. Thewese měla skutečnost, že výsledky tohoto geologického modelu ČGS pro ni nemohly být použity? ODPOVĚĎ: Tato skutečnost má negativní vliv na hodnocení varianty STŘED. Zpráva ČGS uvádí např. existenci společné tektonické poruchy pro variantu STŘED a JIH pod areálem ÚVN. Tato skutečnost nebyla ve zprávě prof. Thewese zohledněna.</p> <p>-----</p> <p>-</p> <p>OTÁZKA 6: Je možné na základě provedené rizikové analýzy a podkladů kvalitativní povahy, které měli zpracovatelé rizikových analýz k jejímu provedení k dispozici, jednoznačně dávat preference trase JIH, nebo trase STŘED? ODPOVĚĎ: NE I z odpovědí na výše položené znalecké otázky vyplývá, že v daném stádiu prozkoumanosti území v místě vedení tunelů ještě před podrobným</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA						
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání	
				<p>inženýrskogeologickým průzkumem nelze jednoznačně dávat preference té či oné variantě.</p> <p>Z obou rizikových analýz lze na druhé straně jednoznačně odvodit, že obě varianty jsou z hlediska rizik způsobených ražbou tunelu srovnatelné, spadají do stejné třídy úrovně rizika. Rozdíly v bodovém součtu hodnocení rizikových faktorů obou tras jsou menší, než je spolehlivost použitých metod založených na subjektivním a kvalitativním bodovém hodnocení jednotlivých rizikových faktorů.</p> <p>-----</p> <p>-</p> <p><b>OTÁZKA 7:</b> Jaké riziko představuje při ražbách tunelů vertikální průnik větrací šachty izolátorem mezi dvěma horizonty podzemní vody na trase JIH?</p> <p><b>ODPOVĚĎ:</b> Riziko porušení izolátoru mezi vodními horizonty je výrazné. K porušení izolátoru může dojít na základě napětodeformační odezvy horninového masivu v důsledku superpozice vlivů ražby tunelů i budování větrací šachty. Důsledkem těžby horniny šachty a ražby tunelu je změna napjatosti hornin s rizikem jejich následného rozvolnění. Při budování větrací šachty může dojít k vytvoření preferenčních cest pro proudění podzemní vody, tj. propojení zvodní.</p> <p>Deformační změny nebudou sice velké, lze je očekávat v řádu mm, ale i to může být v predisponovaných místech horninového masivu dostatečné pro uvolnění filtračních cest a jejich následného rozšíření pro vodu z horního horizontu. Tyto změny se mohou týkat i hornin tvořících přirozený izolátor.</p> <p>Technická opatření proti propojení zvodní při průchodu šachty jílovcovým izolátorem existují (podle technologie provádění šachty), nicméně jejich úspěch není nikdy předem garantován. Pro vyloučení porušení izolátoru v důsledku ražby tunelu by bylo použití jakýchkoliv technických opatření k jeho sanaci v podstatě nemožné (velká hloubka pod povrchem, neznalost místa, kde k porušení došlo).</p> <p>Přitom nutnost zabránit porušení izolátoru je apriorním požadavkem ochrany životního prostředí.</p> <p>-----</p> <p>-</p> <p><b>OTÁZKA 8:</b> Jaké jsou další případné význačné zdroje rizik ve variantách tunelové trasy JIH a STŘED?</p> <p><b>ODPOVĚĎ:</b> Pro obě varianty je potenciálním zdrojem rizik průchod tunelu tektonickým zlomem, popřípadě rozvolněnými zónami s tektonickými prokluzy na materiálových rozhraních.</p> <p>-----</p> <p>-</p> <p><b>OTÁZKA 9:</b> Jaké je porovnání vlivu tunelových variant JIH a STŘED z hlediska nadzemní zástavby a díla, poklesů terénu?</p> <p><b>ODPOVĚĎ:</b> Obě varianty jsou z hlediska rizik vyplývajících z poklesů během ražeb tunelů srovnatelné.</p> <p>Z analýzy prof. Thewese jednoznačně vyplývá závěr, že poklesy nad raženými tunely obou tras STŘED a JIH nepřesáhnou hodnoty okolo 10 mm a sklony poklesových kotlin nebudou větší než 1/800. To odpovídá všeobecným zkušenostem s ražbou TBM. Tyto</p>		

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>hodnoty jsou pro okolní zástavbu bezproblémové. Podle prof. Thewese mají z tohoto pohledu obě trasy STŘED i JIH stejné riziko.</p> <p>Analýza ČGS vychází z rizikové analýzy prof. Thewese, ale hodnotí ho pro trasu STŘED jako vyšší riziko. To však znalec neakceptuje, protože předpokládané poklesy terénu v důsledku ražeb jsou pro zástavbu zanedbatelné.</p> <p>-----</p> <p>-</p> <p>OTÁZKA 10:</p> <p>Jsou výsledky rizikových analýz prof. Thewese a ČGS u veřejnosti a u orgánů veřejné správy prezentovány SŽDC věrohodně s cílem upřednostnit jednu z rozpracovaných tras, nebo jsou prezentovány tendenčně s cílem upřednostnit trasu JIH?</p> <p>ODPOVĚĎ: Výsledky obou posouzení, prof. Thewese i ČGS jsou prezentovány účelově. Výsledky obou rizikových analýz zařadily variantu trasy STŘED i JIH do stejné třídy rizika. Bodování jednotlivých aspektů ražby je subjektivní a obě trasy jsou proto z hlediska bodového systému pro hodnocení rizik srovnatelné a rovnocenné. Rozdíl v bodovém hodnocení jednotlivých variant je menší, než je spolehlivost bodování jednotlivých rizikových faktorů.</p> <p>Proto rozdíl v pořadí o jeden, respektive dva body nemůže být v žádném případě důvod pro preferenci té nebo oné varianty trasy. SŽDC tedy nemůže tedy před veřejností a před orgány veřejné a státní správy vystupovat tak, že rizikové analýzy a posouzení provedení prof. Thewesem a ČGS jednoznačně rozhodly pro variantu trasy JIH.</p> <p>-----</p> <p>- Další citace je z expertního vyjádření Doc. Ing. Rozsypala CSc.</p> <p>Definice problému</p> <p>Přibližně 1600 m trasy tunelové varianty Jih je vedeno v horninovém prostředí se dvěma vodními horizonty. Ty jsou od sebe odděleny nepropustným izolátorem, mocným několik metrů. Nadloží ordovického souvrství nad výrubem tunelu (po bázi izolátoru) ve střední části tohoto úseku kolísá většinou od 30-50 m.</p> <p>Projekt trasy Jih přibližně ve středu tohoto úseku předpokládá mezi povrchem terénu a tunely vybudování svislé větrací šachty o průměru cca 8 m. Tato větrací šachta musí tento izolátor o mocnosti cca 7 až 9 m protnout.</p> <p>Podmínkou realizace jižní tunelové varianty je však zachování nepropustnosti tohoto izolátoru, který oba samostatné vodní horizonty dosud odděluje. To má však následující úskalí:</p> <p>Větrací šachta</p> <p>Větrací šachta musí izolátorem projít a narušit tak jeho přirozenou celistvost. Projektant předpokládá utěsnění těžbou rozrušených hornin izolátoru připravenými standardními technologickými postupy. Projektant i Stavebník předpokládá, že tyto postupy budou k zajištění nepropustnosti hornin dotčených stavebními postupy dostatečné.</p> <p>Záruka, že navržený technologický postup bude úspěšný, však s ohledem na vlastnosti horninového masivu, který je silně heterogenní a může být místně postižen zatím neznámými poruchami, neexistuje. Praktické zkušenosti s prováděním takových technologických postupů to dokládají.</p> <p>Vliv podélné poklesové kotliny</p>	



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Ražba tunelu způsobí poklesovou kotlinu na povrchu terénu jak v příčném, tak i podélném směru. Poklesové kotliny se však netýkají jen povrchu terénu. Deformační pole, které ražba způsobí, zasáhne celý horninový masiv mezi výrubem tunelu a horní bází izolátoru. Lze předpokládat, že v oblasti izolátoru budou poklesy hornin větší než na povrchu terénu. Z matematického modelování provedeného prof. Thewesem, lze přibližně odvodit, předpokládat, že svisle poklesy v úrovni izolátoru by mohly řádově být v rozmezí od cca 5 do 10 mm. Komplikací je i časové zpoždění s jakými budou deformační změny po proražení tunelu v daném úseku probíhat.</p> <p>Z hlediska statického předpokládané deformace izolátoru nic neznamenaají. Ale se změnami napjatosti a deformačního pole v horninovém masivu, může dojít i k otevření dosud uzavřených filtračních drah, které se v něm mohou nalézat. Ty mohou být predeterminovány poruchami v izolátoru, které nelze předem spolehlivě identifikovat. Zkušenost ukazuje, že k relativně značným změnám propustnosti může dojít i při velmi malých deformacích vyvolávajících narušení horninového masivu systémem vlasových trhlin. O tom, že zajištění nepropustnosti horninového masivu, nebo kontaktu podzemní stavby s horninovým prostředím je technicky obtížně řešitelný problém, například svědčí už řadu let nevyřešené utěsnění tunelu Strahov, kde v blízkosti severního portálu dochází k neustálému pronikání vody do tunelu. A to v rozporu s projektem a řadou pokusů o dodatečné utěsnění. Důsledkem je permanentní snížení bezpečnosti provozu. Zejména v zimních měsících, kdy může dojít i k zamrzání prosakující vody na povrchu vozovky. O tom se může každý, kdo tunelem projíždí přesvědčit</p> <p>Eliminace nebezpečí porušení izolátoru</p> <p>Základním opatřením, zabraňujícím, případně sanujícím, porušení izolátoru, je provedení těsnící injektáže, a to jak v předstihu, tak i po provedení těžeb šachty či průchodu ražby tunelu v daném místě. Praxe ale ukazuje, že k dosažení požadované funkčnosti je potřeba postup těsnících injektáží postupně „dolaďovat“ dle skutečných podmínek na místě realizace. Stoprocentně jistý výsledek však není předem nikdy zaručen).</p> <p>Snížení rizika vyplývajícího z narušení netěsnosti izolátoru technickými prostředky je tedy sice možné, ale úspěch této operace nelze nikdy předem zaručit. Jde o velmi náročný technologický proces. Při něm nelze vyloučit chybu lidského faktoru, anebo takové místně anomální geologické podmínky, které spolehlivou sanaci, těžbou jámy či ražbou tunelu narušeného horninového prostředí, v nějakém místě znemožní.</p> <p>V místech mimo šachtu je provádění takové injektáže zcela nereálné, protože jde o příliš dlouhý úsek, nepřístupnou hloubku, a nebude nikdy spolehlivě jasné, v kterých místech a jak k porušení izolátoru došlo. To znamená ani, v kterých místech by se těsnící injektáž měla provádět (Smysl by to mělo jen v místech anomálií). V současné době také ani nejsou k dispozici dostatečně podrobné informace o vlastnostech horninového prostředí, o jeho momentální propustnosti, pevnosti, rozpukání, anizotropii, které by umožnily spolehlivé posouzení, zda navržený postup bude s určitostí úspěšný.</p> <p>Důsledky propojení vodních horizontů nad trasou Jih ražbou v tunelu a případného neúspěchu v utěsnění horninového prostředí v okolí větrací šachty mohou být:</p> <p>Nežádoucí propojení dvou vodních horizontů, ke kterému podle vodního zákona o ochraně podzemních vod zásadně nesmí dojít. (Zákon 254/2001 Sb., 5, 5a, 8 a zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění zákona č. 123/1 998 Sb.).</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Případný pokles hladiny podzemní vody v horním horizontu s možným následkem: Pokles vody v případných studních Dnes neurčitá změna vodního režimu celé dotčené oblasti Kromě toho, garance zajištění nepropojenosti obou vodních horizontů je zásadní podmínkou úspěšnosti korektního územního řízení.</p> <p>Dílčí závěr Tato rizika nebyla (a ani dosud nemohla být) dosud dostatečně analyzována, protože k tomu zatím chybí údaje z podrobného geotechnického průzkumu. S ohledem na významné důsledky vzniku nežádoucích projevů popsaného typu, by proto bylo vhodné související riziko v obou provedených analýzách rizik (ČGS i prof. Thewesem), bodově hodnotit známkou pro nejvyšší riziko.</p> <p>Stanovisko zpracovatele tohoto vyjádření je, že pokud je možné se tomuto riziku vyhnout, (které nebude možné s určitostí úplně technickými prostředky s úplnou jistotou eliminovat), tak je vhodné se mu zcela vyhnout. A to je možné, protože existuje varianta vedení trasy, která je z hlediska tohoto rizika významně výhodnější a z hlediska ostatních rizik zcela srovnatelná.</p> <p>Podatel tak na základě výše uvedených posudků namítá, že realizací varianty JIH může dojít k výraznému zásahu do horninové prostředí a může dojít k ohrožení staveb v blízkosti vedení trasy této varianty, dosavadní posouzení předkládaná investorem jsou chybná a nedostatečná. To mj. prokazuje i vrácení dokumentace EIA na předmětný záměr, kde je jimi argumentováno, k přepracování. K tomu podrobněji viz níže.</p> <p>4. Vliv na geomorfologii lokality Návrh změny č. Z3403 (vedené ve strategii jako projekt „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ ) počítá s tím, že hladina podzemní vody se nachází u povrchu v kvartetních uloženinách a není předpoklad jejího ovlivnění ražbou, přičemž riziko jejího ovlivnění dále snižuje navržená technologie ražby.</p> <p>Toto tvrzení nepostihuje jinou skutečnost – v oblasti tektonických poruch existuje zvýšení možnost komunikace dvou hladin spodních vod a následně odtok spodních vod mezi tektonickými zónami pod počvou tunelu.</p> <p>Dalším podstatným nezmíněných rizikovým faktorem je riziko propojení dvou zvodní v oblasti větrací šachty tunelů u varianty JIH (viz např. protékání vody do Strahovského tunelu). Následkem odvodnění podloží zástavby dojde k negativním změnám vlastnosti horninového prostředí do doby jeho stabilizace podle metodik báňského úřadu s odhadem 30 let.</p> <p>Změna č. Z3403 (resp. projekt „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ tak bude mít zásadní negativní vliv na geomorfologické podmínky.</p> <p>5. Vliv na hydrogeologické poměry V návrhu změny č. Z3403 (projektu „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“) je uvedeno, že hydrogeologie zájmového území je charakteristická nevymezeným kolektorem podzemních vod, propustnost vod je zde puklinová. Dle návrhu je v širším okolí zájmového území nutné z hydrogeologického hlediska rozlišit tři základní kolektory.</p> <p>První představují nezpevněné kvartérní sedimenty, v nichž lze počítat prakticky jen s propustností průlinovou. Druhým jsou křídové sedimentární horniny, kde v jílovcích a slínovcích lze očekávat propustnost puklinovou, naopak v pískovcích pak kombinovanou průlinově – puklinovou. Třetím kolektorem jsou polo skalní paleozoické (ordovické) horniny s propustností puklinovou.</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Dle podatele je významná zvodeň na bázi křídových korycanských pískovců, nad izolátorem, který představují perucké jílovce.</p> <p>V úseku posuzované změny Dejvice-Veleslavín je plánována výstavba větrací šachty která pro variantu JIH prochází vodonosným křídovým souvrstvím. a je citlivým místem z hlediska možného závažného propojení křídové a ordovické zvodně. Vážná situace nastane, pokud by těsnící injektáž nebyla realizována s úspěchem a pokud by se v bezprostřední blízkosti šachty nacházela poruchová zóna s fragmentovanou horninou.</p> <p>Ať již z jakýchkoli důvodů, se ne vždy podaří prostor v kritických místech s úspěchem utěsnit.</p> <p>Narušením této zvodně tvoří potenciál snížení vydatnosti spodních vod tzv. Hradního vodovodu (již zmíněno výše). V případě šachty se jedná o utěsnění prostoru horninového materiálu okolo šachty ve tvaru dutého válce o objemu cca <math>V = 3320 \text{ m}^3</math>. Obdobný případ špatně provedené injektáže je patrný z lokality Strahovského tunelu (tunelů).</p> <p>Investor dosud nezná, jaký druh těsnícího materiálu (injektáže) bude použit, nedoložil ani na vyžádání jeho bezpečnosti listy z hlediska vlivu materiálu na životní prostředí, negarantuje jak funkčnost injektáže, tak ani vyloučení možného negativního vlivu kontaminací spodní vody materiálem injektáže jak v krátkodobém, tak dlouhodobém časovém horizontu a posouvá tuto otázku až do fáze stavebního řízení. Podatel v tom vidí rozpor s již citovaného rozsudku NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526.</p> <p>Hydrogeologický posudek předložený investorem jako součást EIA považuje podatel za nedostatečný.</p> <p>Podatel namítá, že varianta JIH způsobí významné riziko poklesu podzemních vod, resp. nezadržení těchto vod nedostatečným utěsněním větrací šachty uvedené varianty JIH. V důsledku toho dojde i ke snížení retenční schopnosti území.</p> <p>Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že v sídlech je zaveden systém hospodaření s vodou, vč. vody srážkové. Dle podatele je nutno do hospodaření s vodou zahrnout i hospodaření s podzemními vodami. Hydrologický posudek Spolku za ochranu Střešovic a Břevnova (příloha č.3) poukazuje na nedostatky změny č. Z 3403/00, kdy není vzato do úvahy potenciální narušení zdroje podzemní vod, studní i tzv. Hradního vodovodu, a to bez náhrady tohoto zdroje vody v případě selhání infrastruktury nouzového zásobování vodou (např. mimořádné geopolitické události). Předpoklad uvedený ve vyhodnocení vede pouze k hypotetickému závěru, ne jistotě, že při uplatnění opatření navržených v rámci SEA, k takovým zásahům do podmínek využití území v řešeném území nedojde.</p> <p>Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že vlastní stavba bude uzavřeným systémem, s uvedeným přehledem vlivů na hydrogeologické poměry čerpaný z podkladů pořízených v rámci procesu EIA pro předmět řešení změny ÚP, viz dokumentace EIA, dostupné na IS EIA, kód záměru MZP508. Podatel však namítá, že tato dokumentace byla 4.8.2022 vrácena k přepracování, tudíž není možné na tuto dokumentaci odkazovat.</p> <p>Podatel namítá, že provádění hydrogeologického průzkumu a zhodnocení vlivu stavby na stávající jímací objekty až v rámci další projektové přípravy, které by detailněji vyhodnotily vliv záměru na režim podzemních vod ve vztahu k raženým Střešovickým</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>tunelům (u jímacích objektů S-26, S-28 a S-29 především vůči hloubeným tunelům na Veleslavíně) je nedostatečné.</p> <p>Objekty S-26, S-28 a S-29 jsou dotovány především z oblasti libockého rybníka a vsakem povrchové vody z okolí a jsou relativně vzdáleny od štol hradního (královského) vodovodu který může být ovlivněn stavbou větrací šachty. Následné vrty, jež by predikovaly vlivy stavby šachty na studny a vrtané studny pro tepelná čerpadla na střešovickém kopci, považuje podatel za pozdní. Řeší se tak jen možné následky, nikoliv prevence.</p> <p>Dále se ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území uvádí, že v blízkosti projektované stavby prochází významný jímací objekt – hradní vodovod. Celkově hradní vodovod jímá podzemní vody o vydatnosti desítek l/s. Na bázi křídý je vyvinuta několik metrů mocná jílová poloha, která tvoří izolátor bránící přetoku vody z tohoto kolektoru do podložního kolektoru v hydrogeologickém masivu.</p> <p>Tím je i zabráněno ovlivnění svrchního křídového kolektoru případnými změnami v režimu podzemní vody v hydrogeologickém masivu v podloží. Dle vyhodnocení nebude křídový kolektor stavbou raženého tunelu negativně ovlivněn, s čímž podatel nesouhlasí.</p> <p>Stavbou trasy varianty JIH bude ohrožena hladina spodní vody, ze které je zásobován tzv. Hradní vodovod, který v případě selhání nouzového zásobování vodou rozvozem z úpraven vody Káraný, Želivka, vodárna Podolí (kritická infrastruktura v období nepředpokládané geopolitické situace) je schopen zásobovat při limitu 15 l / osobu a den 49, 05 % a při 90 litrů 8,1 % obyvatel Prahy 6.</p> <p>Hodnocení hydrogeologických poměrů nebylo investorem v předaných podkladech v podstatě řádně dokladováno. Z hlediska strategického plánování udržitelnosti území v případě mimořádných událostí investor neuvažuje narušení zásobování vodou, ochranu lokálních zdrojů podzemní vody, a to ani na úrovni dosud zpracované projektové dokumentace. Viz. v dalším oponentní posudky Spolku za ochranu Střešovic a Břevnova k dokumentaci EIA, které uvádí nežádoucí propojení dvou vodních horizontů, ke kterému podle vodního zákona o ochraně podzemních vod zásadně nesmí dojít.</p> <p>Podatel však uvádí, že riziko pro tento kolektor představuje jeho porušení stavbou větrací šachty varianty JIH. Vlivy stavby na podzemní vody lze označit potencionálně za významný. Ztráta vydatnosti podzemních vod je nenahraditelná. Dílčí zdroje Hradního vodovodu jsou dnes dle výkresu inženýrských sítí napojeny do pražské vodovodní sítě.</p> <p>Návrh změny územního plánu je tak, z hlediska vlivu na hydrologické poměry neakceptovatelný.</p> <p>Podatel v tomto odkazuje k oblasti hydrologie na posudek od externí firmy Geotest.</p> <p>Důkaz: – posudek společnosti GEOTest, a.s. ze dne 23.6.2022. (příloha č.3)</p> <p>6. Hluková zátěž a vibrace Z hlediska předkládaného záměru patří mezi nejvýznamnější zátěž území především hluk z automobilové dopravy a v řešeném území také hluk ze stávající železnice. Pro území Prahy jsou na geoportálu Atlas životního prostředí Praha k dispozici hlukové</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>mapy vlivu dopravní sítě, stav 2016, pro denní a noční dobu. V uličním profilu ulic Evropská a Střešovická hlukový ukazatel ve dne na úrovni 70-75 dB, ve vzdálenosti cca 50 m od těchto ulic a podél železniční trati hlukový ukazatel na úrovni 65–70 dB, zbytek řešeného území převážně na úrovni 50-55 dB. V noční době se hlukový ukazatel v bezprostředním okolí ulice Evropská a Střešovická a železniční trati pohybuje na úrovni 55-60 dB, zbylá část území převážně 45-50 dB.</p> <p>Pro záměr „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha Veveslavín (mimo)“ bylo vypracováno akustické posouzení provedené v rámci EIA, jeho předmětem bylo vyhodnocení vlivu plánované modernizace železniční trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) na akustickou situaci u nejbližších chráněných staveb v zájmovém území. Dle posouzení je řešené území třeba charakterizovat jako území středně až silně zatížené hlukem. Hlukově výrazně více zatížena je část území přiléhající ke stávající železniční trati. Dle posouzení pak v budoucnu bude železniční trať přeložena pod zem, což implikuje významné snížení hlukové zátěže území.</p> <p>Dle posouzení se v území podél nově vymezeného koridoru pro přeložení trati vzhledem k vedení trati pod povrchem terénu posuzovaná změna ÚP významně neprojeví.</p> <p>V tabulce k hodnocení klastru 102Z nejsou např. navržena žádná opatření týkající se snížení dopadů hlukové zátěže na oblast dotčenou stavbou a provozem tunelů konstatuje se mírně pozitivní vliv snížení hlukové zátěže vedením trasy železnice v tunelech. S tímto však podatel nemůže souhlasit. Zmíněné akustické posouzení včetně posouzení vibrací považuje podatel pro úsek Dejvice – Veveslavín za nerelevantní. Není posouzena vzájemná kumulace těchto jevů i s budoucími plánovanými projekty zejména v oblasti Svatovítská – Ulice Pod hradbami.</p> <p>Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se uvádí, že s ohledem na sledovaný cíl se hluková zátěž obyvatelstva a ekosystému snižuje. Dle podatele však toto není pravda, protože hluková zátěž (vibrace) se změnou přenáší do klidné rezidenční čtvrti, a to vložím nového zdroje hlukové zátěže. Podatel namítá, že existuje varianta STŘED, která tuto zátěž v max. možné míře eliminuje tím, že vede pod neobydlenou komunikací, kde existující industriální šумы tuto zátěž překrývají a počet potenciálně ovlivněných objektů je menší než u varianty JIH, přesto nebyla tato varianta zvolena.</p> <p>V úsecích posuzované změny dojde plánovanou změnou č. Z 3403/00 skutečně ke snížení expozice hluku, nicméně na úseku Dejvice – Veveslavín to je na úkor jiné skupiny obyvatel. Expozici hluku (vibrací) nelze hodnotit pouhým přenesením modelu měření z jiné lokality tak, jak je investorem učiněno. Není např. hodnocena oblast vlivu nízkých frekvencí 0–20 HZ, negativní změna na zdraví a počet obyvatel oproti předchozímu stavu u trasy JIH, nepredikovatelné šíření vibrací v oblasti tektonických anomálií a ve zlomové oblasti atd. Problémem zůstává uvedená hypotetická podmínka správné aplikace opatření proti hluku, vibracím, propojení hladin podzemní vody a tím snížené schopnosti horninového masivu zadržovat podzemní vodu.</p> <p>Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že z pohledu hlukové zátěže je počítáno s mírně negativní potenciální vazbou. Dle podatele se však jedná o trvalý jev a jedná se o potenciálně dlouhodobý vliv vibrací na lidské zdraví zejména</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>v oblasti nízkých frekvencí (infrazvuku), tudíž není možné je hodnotit jako mírně negativní, ale více než negativní.</p> <p>Podatel nevyvrací, že v jiných úsecích lze vliv změny této trati z hlediska územního plánu hodnotit z hlediska hlukové zátěže v území jako potenciálně pozitivní. Avšak jako významně pozitivní by bylo možné hodnotit i snížení této zátěže v případě vedení trasy variantou STŘED, což je více v souladu s politikou územního rozvoje na regionální i státní úrovni.</p> <p>Dle vyhodnocení jsou obtěžující a rušivé vlivy hluku ve slyšitelném pásmu v důsledku velkého rozptylu individuální vnímavosti a dalších podmínek v podstatě bezprahové. Dle podatele se ale řeší pouze slyšitelné pásmo hluku, neřeší se pásmo v oblasti neslyšitelného infrazvuku, zejména v úseku trasy tunelů.</p> <p>Dle podatele měla být dle směrnice WTO rovněž provedena analýza dopadu na zdraví obyvatel (stav před a po stavbě) na oblast dotčenou přímo stavbou tunelů a provozem tunelů, která však provedena nebyla.</p> <p>7. Kumulativní a synergické vlivy</p> <p>Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů byly vzaty v úvahu všechny relevantní plánované záměry v území bezprostředně související s řešenou změnou č. Z 3403/00. Žádná taková studie nebyla provedena nebo doložena.</p> <p>Podatel proto s výše uvedeným tvrzením nesouhlasí, neboť v oblasti ulice Svatovítská a Pod Hradbami se prostorově kumuluje několik aktivit: povrchová doprava (silniční a tramvajová) s nadměrnou hlučností ke které přispívá i opotřebení povrchu vozovek (v současnosti řešeno pouze snížením rychlosti ve směru Prašný most – Svatovítská), tunelový komplex Blanka (automobilový provoz), vliv budoucího provozu železničních tunelů, zamýšlená stavba a budoucí provoz trasy metra „O“, vliv záměru budoucí výstavby KES (komunikace Evropská - Svatovítská, která odvede část dopravy z Vítězného náměstí na úkor zvýšení hlukové zátěže v horní části ulice Svatovítská nad východním portálem to vše v kombinaci geologických podmínek (tektonický zlom a spodní voda) – vše ideální pro kumulaci šíření podpovrchových vodorovných seismických vln (Rayleighovy vlny), vibrací a hluku. Podle hlukových map oblasti jsou v závislosti na denním provozu v dané oblasti překračovány denní i noční hlukové limity.</p> <p>Dále je uvedeno, že dle analýzy veřejně dostupných zdrojů nejsou v současnosti známy připravované stavební záměry v řešeném nebo souvisejícím území. Podatel však namítá, že např. v pondělí 19. září 2022 vedení hl. m. Praha oznámilo, že má podklady pro tendr na studii proveditelnosti páté trasy linky metra „O“, podmínky soutěže ve stejný den schválili radní magistrátu.</p> <p>Další záměry je možno dohledat v informační síti CENIA. Do hodnocení tak nebyly zahrnuty všechny připravované záměry.</p> <p>Ve strategii nejsou vzaty do úvahy a hodnoceny výše zmíněné záměry. Zpracovatel zjevně nepochopil, že je třeba zpracovat vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, a jak s plánovanými, tak existujícími (provozovanými) záměry vůbec před tím než je ve strategii ohodnotí.</p> <p>Vyhodnocení předpokládaných kumulativních a synergických vlivů záměru se záměry jinými dokumentace neobsahuje.</p> <p>Posouzení vlivů na životní prostředí podle názoru podatele odporuje zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>(dále jen „zákon EIA“), směrnici EP a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“) a stavebnímu zákonu, když neobsahuje informace o kumulativních a synergických vlivech. Povinnost posouzení těchto aspektů vyplývá z ustanovení § 2 zákona EIA, z bodu f) přílohy č. I. směrnice SEA a z bodu 5 přílohy ke stavebnímu zákonu.</p> <p>Podatel souhlasí s tím, že působení těchto jevů bude dlouhodobé.</p> <p>Hodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru je prodaný projekt záměr „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha Veleslavín (mimo)“ zcela nedostatečné a musí být přepracováno.</p> <p>8. Vliv na přírodu a krajinu</p> <p>Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území na regionální úrovni je uvedeno, že cílem je využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.</p> <p>Podatel však nesouhlasí s tím, aby zajištění maximální míry ochrany nezastavěného území bylo na úkor stávající zástavby nad trasou JIH a ochrany ŽP – spodních vod, ochrany zdraví obyvatel, dopadů vibrací, ohrožení majetku obyvatel dotčené oblasti stavbou a provozem varianty JIH (poklesové kotliny) či ohrožení kritických objektů infrastruktury objektů důležitých pro obranu státu.</p> <p>Podatel uvádí, že nelze s tímto souhlasit v případě, že existuje jiné variantní řešení, které tyto negativní vlivy eliminuje v podobě varianty STŘED při zachování všech benefitů, které přináší i varianta JIH.</p> <p>Dle podatele poměr nově vzniklé zelené plochy (tzv. Zelená magistrála) na místě uvolněném po železničním náspu, okolo kterého již v současnosti zeleň existuje vůči budoucímu záboru zeleně plánovanou zástavbou je marginální. Lze důvodně předpokládat, že vlastní uvolněná plocha po náspu bude mít zpevněný netravný povrch pro pohyb kočárků, cyklistů a pěších, a navíc bude omezena komunikacemi mezi plánovanou zástavbou ve směru sever – jih. Jejím skutečným přínosem bude tedy jen propojení území směrem západně od železniční stanice směr Dejvice – Veleslavín Význam této magistrály zejména v oblasti Veleslavína je bez výše vedených souvislostí přeceňován.</p> <p>Podle závěrů Stanoviska Odboru ochrany prostředí – oddělení posuzování vlivů na ŽP MHMP (OOP) ze dne 10.9.2019 (příloha č. 5) má projekt (změna Z3403) potenciál narušit vyvážený vztah podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.</p> <p>9. Vliv na dopravu</p> <p>Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se uvádí, že změna je lokálního charakteru, ale zprostředkovaně pozitivně ovlivňuje širší území a okolní obce tím, že rozšiřuje možnosti využívat veřejnou kolejovou dopravu a řešení změny představuje zkvalitnění železnice, umožní vyšší rychlost vlaků a zkrácení jízdní doby.</p> <p>Dle vyhodnocení bude mít změna pozitivní vliv na železniční dopravu nejen v Praze, ale i v sousedním Středočeském kraji. Dle podatele však stejné benefity přináší i varianta STŘED, rozdíl času na trase Dejvice – Veleslavín je pouze cca 4–5 s. Hlavní oblouky trasy jsou též navrženy na rychlost 120 km/ hod. Rozdíl časů jízdy je dle investora označen za marginální.</p> <p>Dle vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území lze předpokládat, že změna by mohla přispět ke zlepšení dopravní situace, jak popisuje její záměr a studie proveditelnosti, a bezesporu přispěje zlepšení emisí hluku z železniční dopravy v</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>dotčených oblastech. Podatel však namítá, že na straně druhé podle stanoviska odboru ochrany přírody Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen „OOP MHMP“) chybné provedení koncepce může závažným způsobem narušit životní prostředí obyvatel dotčené oblasti a hodnotu jejich majetku.</p> <p>Dále je uvedeno, že varianta JIH bude představovat možnosti dopravní obsluhy města a jeho napojení na sousední kraje a letiště kapacitní bezemisní VHD.</p> <p>Dle podatele však totožné benefity přináší i varianta STŘED. Stejně tato varianta JIH též vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěné území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně, a to ve stejném rozsahu jako v případě varianty JIH. Variantu STŘED investor však nepředkládá, na základě posudků obsahujících závažné chyby preferuje variantu JIH. Tím bylo i rozhodnutí zastupitelů negativně ovlivněno.</p> <p>10. Ústřední vojenská nemocnice</p> <p>Podatel namítá, že změna č. Z3403 (projekt „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo – Praha-Veleslavín (mimo)“) bude mít zásadní negativní vliv na Ústřední vojenskou nemocnici a její běžné fungování. Tuto otázku řeší jako DOSS Ministerstvo obrany.</p> <p>V této souvislosti je ale nutné zdůraznit, že dle informací poskytnutých na veřejném projednání aktualizace ZÚR je kalkulováno s tím, že nová železniční trať bude velmi frekventovaná, když vlaky po ní mají jezdit každých 10 minut, tedy téměř tak často, jako jezdí metro.</p> <p>Je zřejmé, že imise hluku a vibrací spojené s takto frekventovanou dopravou budou mít negativní vliv i na fungování Ústřední vojenské nemocnice.</p> <p>Investorem je zcela opomíjeno naopak stanovisko ÚVN ze dne 3.března 2020, kde bylo závěrem sděleno, že „ÚVN souhlasí pouze s výstavbou tunelové trasy tzv. Jižní varianta, modifikace, v současné době známá jako středová trasa.“ (viz příloha 5a).</p> <p>Další obsahem podobné stanovisko ÚVN je ze dne 20.6.2022, ve kterém ÚVN Odmítá výstavbu tunelů pod svým územím a objekty (viz příloha 5b).</p> <p>Tato stanoviska opomněla SŽ zcela účelově sdělit, neboť vylučují variantu JIH, která vede při vstupu do areálu ÚVN jeho středem i variantu Střed vedoucí o něco severněji. Na ÚVN budou mít negativní vliv především vibrace, které mohou mít zásadní vliv na fungování přístrojů a zařízení, které ÚVN využívá. Jakékoliv ohrožení fungování nemocnice je dle podatele nepřijatelné, a to nejen z důvodu potřeby nemocnice pro předmětnou oblast a její obyvatele, ale z důvodu úrovně kvality poskytované péče i pro širší spádovou oblast nemocnice.</p> <p>Zároveň je ÚVN vedena jako objekt vojenské infrastruktury.</p> <p>ÚVN se v březnu 2020 (příloha č. 5a) a prostudování projektové dokumentace zaslané ÚVN v r. 2022 opětovně negativně vyjádřila k tunelům v červnu 2022 (příloha č. 5b) a dále v lednu 2023 při veřejném projednávání Z3403 PH023 (příloha č. 9) p. č. 324.</p> <p>Dle podatele je tak nutné respektovat nesouhlas ÚVN, aby trasa nevedla pod jejím areálem a nemohlo tak dojít k ohrožení či omezení jejího fungování.</p> <p>Vyhodnocení vlivů záměru na ÚVN v posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území zcela chybí, VVURÚ je třeba přepracovat. MO (ÚVN) vydalo záporné stanovisko k Z3403, v současnosti běží další vyhodnocení ze strany MO a jednání s investorem.</p> <p>Podatel je názoru, že potenciální možnost narušení chodu a dalšího rozvoje ÚVN tak jak je uvedeno ve vyjádření ÚVN z r. 2022 není v souladu s Akčním plánem ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP (2007) a Strategickým rámcem rozvoje péče o zdraví v ČR do roku – Zdraví 2030.</p>	



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>11. Další vlivy</p> <p>Podatel namítá, že změnou č. Z3403 (projektu „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“) budou narušeny i kulturně historické hodnoty lokality. Varianta JIH má vést v blízkosti kostela Norbertov, kdy hrozí ovlivnění kostela a jeho statiky stavbou tunelu a jeho provozem (případné odstřely v tvrdých ordovických horninách, vibrace stavby v koherenci s rezonanční frekvencí tunelů a infrazvukem šířeným od provozu vlaků).</p> <p>Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že dojde ke zlepšení nabídky bydlení, pracovních příležitostí a služeb s pozitivním vlivem na sociální determinanty veřejného zdraví s nepřímo pozitivním vlivem v důsledku celkového zlepšení komfortu dopravní obsluhy území ve prospěch nízkoe emisní veřejné hromadné dopravy a cyklo dopravy.</p> <p>S tímto však podatel nesouhlasí, neboť mj např. ke zlepšení nabídky bydlení rozhodně nedojde, naopak dojde ke snížení ceny nemovitostí ohrožených stavbou a provozem tunelu a negativním vlivem na sociální determinanty veřejného zdraví.</p> <p>Vedení trasy varianty JIH představuje velmi závažný zásah do vlastnických práv osob, jež jsou vlastníky nemovitostí v oblasti dotčené touto trasou. Vedení trasy koridoru železniční tratě přes jejich nemovitosti se všemi s tím souvisejícími negativními dopady a riziky znamená ve svém důsledku znehodnocení nemovitostí těchto dotčených vlastníků. V této souvislosti je zjevné omezení vlastnictví práv vlastníků i s ohledem na ochranné pásmo dráhy, jež činí nejméně 60 m.</p> <p>Vlastníkům dotčených nemovitostí tak bude např. znemožněno ekologické i ekonomicky výhodné vytápění jejich nemovitostí geotermálními vrty, jež se realizují v hloubce od 50 do 300 metrů. Zejména však s ohledem na nestabilní podloží hrozí riziko propadu předmětných nemovitostí.</p> <p>Tyto vlivy nebyly dostatečně vyhodnoceny.</p> <p>12. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území</p> <p>Podatel zastává názor, že některé části hodnocení je nutno rovněž podrobněji doplnit právě i na stupni hodnocení udržitelnosti na úrovni regionální SEA, protože se jimi investor vůbec nezabývá, a tudíž je k posouzení ani nepředkládá. To negativně ovlivňuje hodnocení projektu modernizace trati v rámci republikové koncepce dopravní strategie.</p> <p>Míra podrobnosti hodnocení jednotlivých vlivů má odpovídat tomu, v jaké míře je daná část (plocha, koridor s možností umístění záměru v intencích jejich regulativů) v rámci koncepce definována nebo vymezena. Posouzení je negativně ovlivněno invariantností návrhu změny č. Z 3403/00.</p> <p>Pro řádné vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je důležitá i míra podrobnosti hodnocení jednotlivých vlivů z hlediska podrobnosti výrokové části ÚP a vyhodnocení vlivů na udržitelnost rozvoje území (tj. včetně hodnocení vlivů na ŽP). Uvádí se, že nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem nižším stupňům, ÚPD nebo navazujícím rozhodnutím.</p> <p>V tomto případě se podatel zabývá především částí úseku změny č. Z3403, tj. úsekem tunelů Praha – Dejvice (mimo)- Praha-Veleslavín (mimo).</p> <p>Celková délka trasy trati v rámci úseku projektu „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ od Výstaviště po Veleslavín, stavba 107, je 6295 m, z toho traťový úsek Výstaviště-Dejvice 1851 m, stanice Dejvice 652 m, traťový úsek</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>změny č. Z3403, tj Dejvice-Veleslavín 3792 m. Úsek Dejvice-Veleslavín činí tedy 60,23 % celkové délky trasy Výstaviště-Veleslavín.</p> <p>Vzhledem k 63 % podílu úseku na délce celé změny č. Z3403 se podatel domnívá, že je nutno v úseku tunelů Praha – Dejvice (mimo)- Praha-Veleslavín (mimo) do hodnocení udržitelnosti podrobněji zahrnout i alternativní možnost, tj. variantu STŘED, přestože se varianta JIH může jevit v souladu s republikovou politikou ÚR.</p> <p>Do podrobnějšího posouzení alternativních variant JIH a STŘED z hlediska republikové politiky ČR plyne, že obě varianty mají stejné benefity s tím rozdílem, že STŘED vedená pod nezastavěnou oblastí v detailech neohrožuje např. dle kritérií IPR životní prostředí (zdroje podzemní vody), pohodu bydlení, vnímání kvality života i důležité objekty infrastruktury tak jako je tomu u varianty JIH.</p> <p>Dokumentace EIA (viz <a href="https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP508?lang=cs">https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP508?lang=cs</a> ) předložené 4.7.2022 IPR/investorem hodnotící vlivu změny Z4303 na udržitelnost území není od 4.8.2022 aktuální a dosud není schválena. Regionální SEA (PHA023Q <a href="https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_PHA023Q?lang=cs">https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_PHA023Q?lang=cs</a> ) rovněž není dokončena, přestože se jedny o jedna z hlavních podkladů pro hodnocení z hlediska vlivu na životní prostředí a regionální rozvoj.</p> <p>Tedy ani zařazení varianty tunelů do strategie v podobě trasy JIH (plynoucí z kontextu jednání CKMD) nemůže být jako projekt relevantní.</p> <p>Podle stanoviska MŽP ze dne 4.8.2022, č.j. MZP/2020/710/2980 důvodem pro vrácení celé dokumentace EIA k přepracování je cit: „Důvodem je obsah obdržení vyjádření, která jsou natolik obsáhlá a významná (zahrnující řadu věcných skutečností), že je v rámci posudku nelze věcně vypořádat, resp. doplnit, bez doplnění dokumentace. Zejména se jedná o geologické/hydrogeologické podklady pro stanovení vlivů na horninové prostředí a podzemní vody, které je nutno doplnit tak, aby umožnily vyhodnocení těchto faktorů, včetně odpovědí na vznesené připomínky. Dokumentaci je tedy nutno doplnit o skutečnosti, vyplývající z těchto dokumentů:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Znalecký posudek č. 25/3/2021 pro zhodnocení ražených variant tunelů (Ing. Josef Rott, Ph.D., nedatováno)</li> <li>• Expertní vyjádření ke třem znaleckým posouzením vypracovaným prof. Thewesem, ČGS a Ing. Brožem (Doc. Ing. Alexandr Rozsypal, CSc., únor 2021)</li> <li>• Připomínky k dokumentaci z hlediska hydrogeologické problematiky (GEOtest, a.s., červen 2022)</li> </ul> <p>V doplněné dokumentaci je třeba reagovat na jednotlivé body těchto dokumentů. Není přitom třeba dokladovat konkrétní technické řešení (které bude předmětem dalších stupňů přípravy záměru), ale řešitelnost uvedených faktorů tak, aby vlivy byly jednoznačně vyhodnoceny, resp. aby případné významné negativní vlivy byly prokazatelně vyloučeny, sníženy, zmírněny nebo minimalizovány, popř. kompenzovány. Tomu je nutno přizpůsobit rozsah souvisejících průzkumů a hodnocení.</p> <p>Předkládaná koncepce je zpracována jako invariantní s tím, že celá řada detailů projektového charakteru není v této fázi řešena. Ty mají být řešeny v dalších krocích zpracování projektových návrhů, a to včetně posouzení vlivů jednotkových záměrů na životní prostředí.</p> <p>S tím podatel nesouhlasí.</p> <p>Podatel se domnívá, že právě z tohoto důvodu nelze pro účely koncepce dostatečně</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>zhodnotí variantu JIH za splněného předpokladu, že varianta tunelů je zcela identifikovatelná svým průmětem a lokalizací již ze samotného textu koncepce. Podatel nesouhlasí s tím aby koncepce resp. její v ní uvedený projekt tunelů nebyl hodnocen vhodnější metodou variantních scénářů nebo multikriteriální analýzy, protože podle směrnice MŽP (viz literatura) koncepce spadá mezi koncepce s uzemním průmětem.</p> <p>Podatel rovněž nesouhlasí s tím, že by negativní vlivy mohly být v podstatě jen podmíněny tím, že budou v budoucnosti vyloučeny, sníženy, zmírněny atd. či přesunuty do další fáze např. až do fáze stavebního řízení atd. (např. judikát č.j. 3 Ao 1/2007–210 NSS a tak nebyla již v EIA jednoznačně závazná a hodnotitelná.</p> <p>Důkaz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vrácení EIA k přepracování, MŽP, 4.8.2022, č.j. MZP/2020/710/2980</li> <li>- Znalecký posudek č. 25/3/2021 pro zhodnocení ražených variant tunelů (Ing. Josef Rott, Ph.D., nedatováno)</li> <li>- Expertní vyjádření ke třem znaleckým posouzením vypracovaným prof. Thewesem, ČGS a Ing. Brožem (Doc. Ing. Alexandr Rozsypal, CSc., únor 2021)</li> <li>- Připomínky k dokumentaci z hlediska hydrogeologické problematiky (GEOtest, a.s., červen 2022) Podatel dále namítá, že hodnocení nepostihuje vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci. Je zřejmé, že právě u záměrů liniových staveb se vlivy v jednotlivých částech území mohou lišit. Někde mohou být pozitivní, jinde negativní a různá bude i míra závažnosti vlivů. Pokud jde o koridor záměru, ten je hodnocen jako jeden koridor, přičemž posouzení vůbec neposuzuje rozdílnost vlivů záměru v jednotlivých částech (oba portály, výduchy atd.).</li> </ul> <p>13. Statika, nesouhlas obyvatel dotčené lokality</p> <p>Jak bylo uvedeno, proti výstavbě varianty JIH byla sepsána místními občany petice s více než podpisy. Důvody tohoto nesouhlasu dotčených vlastníků jsou nejen historické, kdy ulice Pod Hradbami se nachází v památkově chráněném území s vilovou zástavbou z 20. let 20. století, ale zejména technické podloží okolí ulice Pod Hradbami je z geologického a geotechnického hlediska pro stavbu tunelů zcela nevhodné, neboť je nestabilní, příliš mělké a sypké.</p> <p>Uvedené se mimo jiné již projevilo při výstavbě tunelu Blanka, a to propadem na pozemku Ministerstva kultury v roce 2010, který se nachází přibližně 300 m od ulice Pod Hradbami. Rovněž odborná stanoviska poukazují na technické problémy a nebezpečí stavby železničního tunelu ve variantě JIH. Přes již dřívější problémy s propady půdy při stavbě tunelu Blanka, však ve vztahu k ulici Pod Hradbami žádný podrobný geologický průzkum dosud proveden nebyl. Opět se vše přesouvá až do stadia realizace stavby. Tedy ne předběžná opatrnost ale až řešení případných následků.</p> <p>Realizace varianty JIH by tak ohrozila statiku nemovitostí v této lokalitě, přičemž zamýšlený tunelový tubus má být v ulici Pod Hradbami veden v hloubce pouhých 16 m, ačkoliv tato lokalita je již nyní značně zatížena provozem tunelu Blanka. Dotčení vlastníci tak považují vedení koridoru železniční trati v navrhovaném území za zcela nevhodné.</p> <p><b>B. HODNOCENÍ RELEVANTÍCH TABULEK UVEDENÝCH VE STRATEGII</b>  které se dle podatele týkají projektu (uvedené strany odkazují na str. ze strategie)  Ze strategie byly využity:</p>	

**Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA**

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
-------	-------	---------------	--------------	-----------------	------------

tabulka č. 12 vyhodnocení klástrů – železniční doprava:  
 - KŽ Praha Masarykovo nádraží – letiště Václava Havla ..... str. 99  
 Text: Environmentální kritéria pro hodnocení projektů tabulka č. 15 ..... str. 175  
 tabulka č. 20 Hodnocení projektových a multimodálních klástrů a projekt. balíčků .....str. 206  
 ozn. 100 a 102Z KŽ Praha Masarykovo nádraží – letiště Václava Havla  
 Text: Hodnocení projektů strategie:  
 Železniční doprava str. 218 (odst.3) a str. 219 (odst. 1 a 2).....str. 218, 219  
 podmínka implementace železniční dopravy .....str. 221  
 Text: Negativní jevy u ambivalentně hodnocených projektů str. 222 (odst.4) ... .....str. 222  
 Text: Modernizace trati Praha-Dejvice /mimo) – Praha – Veleslavin mimo je mimo lokality soustavy NATURA2000.....str. 366  
 Příloha 2 hodnocení opatření dopravní politiky  
 tabulka příprava akce konvenční železnice – opatření z hlediska vlivů na veřejné zdraví..... str. 448  
 Příloha 5 Vyhodnocení projektů železniční doprava  
 tabulka seznam projektů (ostatní vlivy)..... str. 571  
 Tabulka 12 Vyhodnocení klástrů – výpis (str. 99

Multimodální klástr/požádka	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časová horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Závědnění	Doporučení zmírnění a kompenzační opatření
KŽ Praha Masarykovo nádraží-LVH	+1/ +1	0/ -2	-1/ -1	-1/ -1	0/ 0	0/ -1	0/ 0	R/ R	DB/ DB	K/ K	Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně mírně negativní. Projekt zasahuje do ochranných pásem vod a CHOPAV. Vliv na vody je tedy hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Projekt pravděpodobně kříží prvky ÚSES, významné krajinné	Minimalizovat zábory ZPF (I a II třídy ochrany) a pozemku RUPEL. Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území, minimalizovat zásahy do ZCHÚ VKP a prvků ÚSES. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu

Tabulka 20: Hodnocení projektových a multimodálních klástrů a projektových balíčků .....(str. 206)

Ozn.	Multimodální klástr	Hodn. ocenění	Ozn.	Projektový klástr	Hodn. ocenění	Zastoupení projektů
...1000	Multimodální klástr uzel Praha	-1/+1	1002Z	KŽ Praha Masarykovo nádraží – LVH	-1/+1	Projektový klástr obsahuje 1 projekt se zanedbatelným vlivem, 2 projekty s hodnocením + 1, 1 projekt s hodnocením +1/+2, 4 projekty s hodnocením -1, +1

Hodnocení podatele: celkové hodnocení je -1/+1 dílčích projektů je -1/+1 (tedy neutrální) ale nelze určit, jak jsou celkově hodnoceny dílčí projekty (úseky) trasy

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
-------	-------	---------------	--------------	-----------------	------------

železnice tedy ani projektu Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo)-Praha-Veleslavím (mimo).  
 Příloha 2  
 Tabulka vliv na veřejné zdraví a obyvatelstvo (akustická zátěž) .....str. 448

Klastr	Název akce	Opatření z hlediska ochrany veřejného zdraví	Měřičko	Kvalita ovzduší	Hluková zátěž	Dopravní nehodovost	Socioekonomické faktory	Pohoda bydlení	Syntéza – vlivy na veřejné zdraví a obyvatelstvo	Komentář z hlediska vlivu na veřejné zdraví a obyvatelstvo
	Příprava akcí konvenční železnice									
102Z	Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Veleslavín mimo)	Neuve dena <b>-2 (N)</b>	I.	0/+1 (N)	+1 (P) <b>-1 (N)</b>	0/+1 (N)	+1 (N)	+1 (P)	+1/+2 <b>-1 (N)</b>	Záměr z části tvoří nová trať, jejíž vedení je umístěno do tunelu. Potenciální velmi mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší a dopravní nehodovost – záměr má potenciál převzít část výkonů automobilové dopravy, a tím přispět k celkovému snížení znečištění ovzduší a dopravní nehodovosti území. Potenciální mírně pozitivní vliv na akustickou situaci a bariérový efekt, a to vzhledem k umístění trati do tunelu. Potenciální mírně pozitivní socioekonomický efekt vlivem podpory rozvoje kolejové dopravy (zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podpora rozvoje města atd.).

Nejsou uvedena opatření, tato otázka je podceněna -2. Hlukovou zátěž podatel snižuje na -1. Podatel nepopírá že dojde v oblasti k jejímu snížení, nicméně na úkor jiné klidné oblasti a neřešení vlivu infrazvuku na zdraví obyvatel. Syntéza – pravděpodobně synergické a kumulativní jevy – ty nejsou ve strategii pro oblast dotčenou tunely řešeny (minimálně oblast obou portálů). To je negativum, které se dá hodnotit až -2. Celkově hodnocení je podatelem sníženo až o 6 bodů.  
 příloha č. 5 Vyhodnocení projektů železniční doprava

Vysvětleno  
 Hodnocení jednotlivých projektů, které jsou sumarizovány do klastrů, je uvedeno v příloze 2 a z něj ostatně citováno v následující části připomínky.  
 Dále upozorňujeme, že se jedná o nesprávný výklad: hodnocení -1/+1 není „neutrální“, nýbrž „ambivalentní na úrovni mírných vlivů“. Jedná se o podstatný rozdíl, neboť pozitivní vlivy záměrů nemohou „vynulovat“ vlivy negativní - ty je nutno vždy minimalizovat či kompenzovat pomocí příslušných opatření, která jsou v SEA definována.

Neakceptováno. Vysvětleno. Z informací o aktuálním projektovém řešení daného úseku vyplývá, že celý úsek Dejvice – Veleslavín bude veden v tunelu a pro celý úsek tudíž platí předpoklad snížení hlukové zátěže proti současnosti (resp. proti stavu bez projektu).

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřova tel	Text připomínky	Vypořádání																										
				<table border="1"> <thead> <tr> <th>Seznam projektů k dokumentaci strategie</th> <th>Vlivy na klima</th> <th>Vlivy na vodu</th> <th>Vlivy na půdní fond</th> <th>Vlivy na přírodu a krajinu</th> <th>Vlivy na odpady</th> <th>Vlivy na kulturní památky</th> <th>Vlivy na přírodní zdroje</th> <th>Rozsah vlivů</th> <th>Časový horizont působení vlivů</th> <th>Spolupůsobení vlivů</th> <th>Komentáře</th> <th>Doporučení zmírnění a kompenzační opatření</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo)</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>-2</td> <td>-1</td> <td>0</td> <td>-1</td> <td>0</td> <td>R</td> <td>DB</td> <td>-2</td> <td>Zasahuje do Ochranné pásmo památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klí máje možné hodnotit modernizaci trati pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantit povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty modernizace trati vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Modernizace trati představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů modernizace trati se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze stěrkového lože, který je za stanovených podmínek možná využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.</td> <td>Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č. 141/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (1. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č. 201/1967 Sb.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Červeně doplněno hodnocení podatele takto: mírný až silný negativní vliv na spodní vody hodnocení -2 a spolupůsobení vlivů na -2. Tím se hodnocení projektu dle matrice strategie snižuje o 4 body.</p> <p>Pro hodnocení ve výše uvedených tabulkách byla použita kritéria uvedená v republikové strategii.</p> <p>C. VZTAH PROJEKTU K JINÝM KONCEPCÍM a dokumentům</p> <p>Z následujících koncepčních dokumentů byly vybrány cíle a priority s jednoznačnou vazbou na problematiku ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva, které byly relevantní vůči územně plánovací dokumentaci.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Politika územního rozvoje ČR ve znění závazném od 1.9.2021</li> <li>• Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050</li> <li>• Strategický rámec – Česká republika 2030</li> <li>• Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050</li> <li>• Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP (2007)</li> <li>• Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v ČR do roku – Zdraví 2030</li> <li>• Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy, ve znění aktualizace 6 a 7</li> <li>• Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (2019).</li> </ul> <p>V rámci vyhodnocení posuzované koncepce na udržitelný rozvoj území byly vzaty v úvahu relevantní cíle v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje uvedených koncepcí s identifikovaným velmi silným a silným přímým vztahem k posuzovanému dokumentu a byla sestavena sada referenčních cílů ochrany životního prostředí reprezentující jednotlivé složky a problémové okruhy životního prostředí. Byly vytypovány uvedené dokumenty na republikové úrovni, vůči kterým je možno hodnotit regionální dopad projektu, zmíněny v tabulkách hodnocení strategie jako „R“, a které se promítají do celorepublikové koncepce. Na úrovni celorepublikové dopravní strategie není vždy konkrétně určený vliv podobných regionálních projektu na životní prostředí a splnit tak všechny požadavky zjišťovacího řízení kladené na koncepci strategie dle její přílohy č. 3 tj. vypořádat požadavky zjišťovacího záměru ale požadavky stanovují téměř identická kritéria jaká jsou pro SEA na regionální úrovni (doporučení MŽP viz. př.č.8). V tomto případě bylo proto nutno údaje doplnit jak z hodnocení projektu v koncepci dopravní strategie, tak i hodnocením dle PHA023Q na</p>	Seznam projektů k dokumentaci strategie	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Komentáře	Doporučení zmírnění a kompenzační opatření	Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo)	1	0	-2	-1	0	-1	0	R	DB	-2	Zasahuje do Ochranné pásmo památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klí máje možné hodnotit modernizaci trati pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantit povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty modernizace trati vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Modernizace trati představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů modernizace trati se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze stěrkového lože, který je za stanovených podmínek možná využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č. 141/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (1. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č. 201/1967 Sb.	
Seznam projektů k dokumentaci strategie	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na půdní fond	Vlivy na přírodu a krajinu	Vlivy na odpady	Vlivy na kulturní památky	Vlivy na přírodní zdroje	Rozsah vlivů	Časový horizont působení vlivů	Spolupůsobení vlivů	Komentáře	Doporučení zmírnění a kompenzační opatření																			
Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo)	1	0	-2	-1	0	-1	0	R	DB	-2	Zasahuje do Ochranné pásmo památkové rezervace v hl. m. Praze. Z hlediska vlivů na klí máje možné hodnotit modernizaci trati pozitivně díky snížení uhlíkové stopy z převedené dopravy. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako potenciálně pozitivní. Ovlivnění kvality a kvantit povrchových a podzemních vod během výstavby a provozu bude nutné vyhodnotit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy a v závislosti na konkrétních podmínkách. Vlivy na vodu jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Projekty modernizace trati vyžadují zábory ZPF a PUPFL. Vlivy na půdní fond jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Modernizace trati představují potenciální ovlivnění prvků ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných druhů a migrace a krajinného rázu, zvláště chráněných území. Vlivy na přírodu a krajinu jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Při realizaci projektů modernizace trati se nepředpokládá ovlivnění přírodních zdrojů. Vlivy na přírodní zdroje jsou hodnoceny jako zanedbatelné. Vlivy na kulturní památky jsou hodnoceny jako potenciálně negativní. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby materiál ze stěrkového lože, který je za stanovených podmínek možná využít k recyklaci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu železnice bude údržba železniční infrastruktury. Vlivy na odpady jsou hodnoceny jako zanedbatelné.	Zachovávat migrační propustnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovávají migrační propustnost území). Projekt vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č. 141/1992 Sb. a začlenit jej do krajiny např. pomocí zeleně. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Minimalizovat zásah do ZPF (1. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. V rámci přípravy projektu bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady. Preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží. Při realizaci projektu zajistit ochranu dotčených vodních útvarů a minimalizovat vlivy na podzemní a povrchové vody. Postupovat v souladu s památkovým zákonem č. 201/1967 Sb.																			

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání																																				
				<p>úrovni HMP Prahy, i s vědomím toho, že k datu zpracování této námitky nebyly k PHA023Q vypořádány k ní zaslané připomínky a nebyla schválena EIA MZP508. Hodnocení je zpracováno do tabulek, kde jsou červeně uvedeny námitky a komentáře podatele této námitky k dopravní strategii k jednotlivým bodům obsahu hodnocení zhodnotitele PHA03Q.</p> <p>Vztah k jiným koncepcím</p> <p>Vztah přijatých strategických dokumentů na vnitrostátní úrovni vůči řešení posuzované ÚPD je možné charakterizovat následovně:</p> <p>Červeně jsou dle názoru podatele názoru oblasti nevhodné s dostatečnou mírou podrobnosti nebo nesouhlas podatele.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Strategický dokument</th> <th>Vyjádření vztahu vůči hodnocení ÚPD</th> <th>Komentář</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3"><b>Národní úroveň</b></td> </tr> <tr> <td>• Politika územního rozvoje ČR ve znění závazném od 1.9.2021</td> <td>2</td> <td>Primární silná vazba mezi posuzovanou koncepcí a Politikou územního rozvoje ČR. Posuzovaná koncepce přímo rozvíjí cíle PUR v oblasti územního plánování z hlediska rozvoje železniční infrastruktury a upřednostnění environmentálně šetrných druhů dopravy</td> </tr> <tr> <td>• Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050</td> <td>2</td> <td>Záměření posuzované koncepce má přímou silnou vazbu s cíli SPŽP ČR. Shodným sledovaným cílem je především nízkouhlikové hospodářství, ochrana před hlukem, realizované prostřednictvím zlepšení veřejné dopravní vybavenosti a přednostní využití transformačních území. Vzájemná vazba je přímo pozitivní (rozvoj nízkouhlikové dopravy).</td> </tr> <tr> <td>• Strategický rámec – Česká republika 2030</td> <td>2</td> <td>Koncepce má přímý vztah především k prioritní oblasti infrastruktura a v oblastech dostupnosti udržitelné dopravy, zlepšení imisní a hlukové situace a snižování intenzity městských tepelných ostrovů. Negativní vazby nebyly identifikovány.</td> </tr> <tr> <td>• Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050</td> <td>2</td> <td>Přímá pozitivní vazba mezi posuzovanou ÚPD a Dopravní politikou. Posuzovaná koncepce rozvíjí cíle Dopravní politiky v oblasti rozvoje veřejné hromadné dopravy, snižování emisí z dopravy a optimalizace výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.</td> </tr> <tr> <td>• Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP (2007)</td> <td>2</td> <td>Potenciální přímá vazba bez explicitních požadavků dokumentu na řešení posuzované změny, zprostředkovaná vytvořením územních předpokladů pro ovlivnění hydrogeologických struktur v území při předpokladu budování podzemních prostor v rámci stavby, již dává posuzovaný dokument rámec. Na druhou stranu zprostředkovaně pozitivní vazba z hlediska zlepšení komfortu využití nízkouhlikové veřejné hromadné dopravy a snižování hlukové zátěže prostředky územního plánování.</td> </tr> <tr> <td>• Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v ČR do roku – Zdraví 2030</td> <td>2</td> <td>Identifikována přímá vazba posuzovaného dokumentu vůči Zdraví 2030 ve vztahu k ochraně zdraví před působením hluku.</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><b>Regionální úroveň</b></td> </tr> <tr> <td>• Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2016</td> <td>2</td> <td>Přímá pozitivní vazba na Strategický plán hl. m. Prahy především ve vazbě na cíle sledující kvalitu životního prostředí jako primární podmínku pro život obyvatel v něm, kdy design prostředí má být determinován požadavky na jeho město tvorný charakter, schopnost motivovat ke sdílení veřejného prostoru a udržitelnost bydlení, mobility a ekonomiky ve městě přímá pozitivní vazba na cíle v oblasti rozvoje páteřní kolejové dopravy.</td> </tr> <tr> <td>• Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha (2019)</td> <td>1</td> <td>Nepřímá pozitivní vazba vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují explicitní řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkouhlikové veřejné dopravy, nicméně vytváří územní předpoklady pro vymístění zdroje hlukové zátěže do podzemí.</td> </tr> <tr> <td>• Plán rozvoje vodovodů a kanalizací na území České republiky, Hlavní město Praha – aktualizace 2016</td> <td>0</td> <td>Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu hospodaření s dešťovou vodou a respektování ochranný pásem vedení technických sítí, zajištěného legislativně.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Vlivy realizace projektu ve vztahu ke všem koncepcím budou dle podatele vzájemně interferovat. Viz např. v textu zmíněná oblast ulic u východního portálu Pod Hradbami, Svatovítská, vibrace a poklesy oblasti UVN, západní portál Veleslavín.</p>	Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocení ÚPD	Komentář	<b>Národní úroveň</b>			• Politika územního rozvoje ČR ve znění závazném od 1.9.2021	2	Primární silná vazba mezi posuzovanou koncepcí a Politikou územního rozvoje ČR. Posuzovaná koncepce přímo rozvíjí cíle PUR v oblasti územního plánování z hlediska rozvoje železniční infrastruktury a upřednostnění environmentálně šetrných druhů dopravy	• Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050	2	Záměření posuzované koncepce má přímou silnou vazbu s cíli SPŽP ČR. Shodným sledovaným cílem je především nízkouhlikové hospodářství, ochrana před hlukem, realizované prostřednictvím zlepšení veřejné dopravní vybavenosti a přednostní využití transformačních území. Vzájemná vazba je přímo pozitivní (rozvoj nízkouhlikové dopravy).	• Strategický rámec – Česká republika 2030	2	Koncepce má přímý vztah především k prioritní oblasti infrastruktura a v oblastech dostupnosti udržitelné dopravy, zlepšení imisní a hlukové situace a snižování intenzity městských tepelných ostrovů. Negativní vazby nebyly identifikovány.	• Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050	2	Přímá pozitivní vazba mezi posuzovanou ÚPD a Dopravní politikou. Posuzovaná koncepce rozvíjí cíle Dopravní politiky v oblasti rozvoje veřejné hromadné dopravy, snižování emisí z dopravy a optimalizace výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.	• Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP (2007)	2	Potenciální přímá vazba bez explicitních požadavků dokumentu na řešení posuzované změny, zprostředkovaná vytvořením územních předpokladů pro ovlivnění hydrogeologických struktur v území při předpokladu budování podzemních prostor v rámci stavby, již dává posuzovaný dokument rámec. Na druhou stranu zprostředkovaně pozitivní vazba z hlediska zlepšení komfortu využití nízkouhlikové veřejné hromadné dopravy a snižování hlukové zátěže prostředky územního plánování.	• Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v ČR do roku – Zdraví 2030	2	Identifikována přímá vazba posuzovaného dokumentu vůči Zdraví 2030 ve vztahu k ochraně zdraví před působením hluku.	<b>Regionální úroveň</b>			• Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2016	2	Přímá pozitivní vazba na Strategický plán hl. m. Prahy především ve vazbě na cíle sledující kvalitu životního prostředí jako primární podmínku pro život obyvatel v něm, kdy design prostředí má být determinován požadavky na jeho město tvorný charakter, schopnost motivovat ke sdílení veřejného prostoru a udržitelnost bydlení, mobility a ekonomiky ve městě přímá pozitivní vazba na cíle v oblasti rozvoje páteřní kolejové dopravy.	• Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha (2019)	1	Nepřímá pozitivní vazba vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují explicitní řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkouhlikové veřejné dopravy, nicméně vytváří územní předpoklady pro vymístění zdroje hlukové zátěže do podzemí.	• Plán rozvoje vodovodů a kanalizací na území České republiky, Hlavní město Praha – aktualizace 2016	0	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu hospodaření s dešťovou vodou a respektování ochranný pásem vedení technických sítí, zajištěného legislativně.	<p>Vysvětleno</p> <p>Klastr má pozitivní vliv na uhlíkové hospodářství i hluk – trasa je vedena tunelem a je převedena na elektrickou trakci s nižším hlukem oproti dieselové trakci</p> <p>Klastr má pozitivní vliv na uhlíkové hospodářství i hluk – trasa je vedena tunelem a je převedena na elektrickou trakci s nižším hlukem oproti dieselové trakci</p> <p>Klastr má pozitivní vliv na uhlíkové hospodářství i hluk, zvýší podíl veřejné dopravy na úkor individuální dopravy.</p> <p>Klastr zlepšuje situaci v ŽP, zvýší podíl veřejné dopravy na úkor individuální dopravy, sníží negativní vlivy stávající železniční tratě.</p> <p>Klastr zlepšuje situaci v ŽP, zvýší podíl veřejné dopravy na úkor individuální dopravy.</p> <p>Klastr má pozitivní vliv na hluk – trasa je vedena tunelem a je převedena na elektrickou trakci s nižším hlukem oproti dieselové trakci.</p>
Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocení ÚPD	Komentář																																							
<b>Národní úroveň</b>																																									
• Politika územního rozvoje ČR ve znění závazném od 1.9.2021	2	Primární silná vazba mezi posuzovanou koncepcí a Politikou územního rozvoje ČR. Posuzovaná koncepce přímo rozvíjí cíle PUR v oblasti územního plánování z hlediska rozvoje železniční infrastruktury a upřednostnění environmentálně šetrných druhů dopravy																																							
• Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050	2	Záměření posuzované koncepce má přímou silnou vazbu s cíli SPŽP ČR. Shodným sledovaným cílem je především nízkouhlikové hospodářství, ochrana před hlukem, realizované prostřednictvím zlepšení veřejné dopravní vybavenosti a přednostní využití transformačních území. Vzájemná vazba je přímo pozitivní (rozvoj nízkouhlikové dopravy).																																							
• Strategický rámec – Česká republika 2030	2	Koncepce má přímý vztah především k prioritní oblasti infrastruktura a v oblastech dostupnosti udržitelné dopravy, zlepšení imisní a hlukové situace a snižování intenzity městských tepelných ostrovů. Negativní vazby nebyly identifikovány.																																							
• Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050	2	Přímá pozitivní vazba mezi posuzovanou ÚPD a Dopravní politikou. Posuzovaná koncepce rozvíjí cíle Dopravní politiky v oblasti rozvoje veřejné hromadné dopravy, snižování emisí z dopravy a optimalizace výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.																																							
• Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP (2007)	2	Potenciální přímá vazba bez explicitních požadavků dokumentu na řešení posuzované změny, zprostředkovaná vytvořením územních předpokladů pro ovlivnění hydrogeologických struktur v území při předpokladu budování podzemních prostor v rámci stavby, již dává posuzovaný dokument rámec. Na druhou stranu zprostředkovaně pozitivní vazba z hlediska zlepšení komfortu využití nízkouhlikové veřejné hromadné dopravy a snižování hlukové zátěže prostředky územního plánování.																																							
• Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v ČR do roku – Zdraví 2030	2	Identifikována přímá vazba posuzovaného dokumentu vůči Zdraví 2030 ve vztahu k ochraně zdraví před působením hluku.																																							
<b>Regionální úroveň</b>																																									
• Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2016	2	Přímá pozitivní vazba na Strategický plán hl. m. Prahy především ve vazbě na cíle sledující kvalitu životního prostředí jako primární podmínku pro život obyvatel v něm, kdy design prostředí má být determinován požadavky na jeho město tvorný charakter, schopnost motivovat ke sdílení veřejného prostoru a udržitelnost bydlení, mobility a ekonomiky ve městě přímá pozitivní vazba na cíle v oblasti rozvoje páteřní kolejové dopravy.																																							
• Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha (2019)	1	Nepřímá pozitivní vazba vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují explicitní řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkouhlikové veřejné dopravy, nicméně vytváří územní předpoklady pro vymístění zdroje hlukové zátěže do podzemí.																																							
• Plán rozvoje vodovodů a kanalizací na území České republiky, Hlavní město Praha – aktualizace 2016	0	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu hospodaření s dešťovou vodou a respektování ochranný pásem vedení technických sítí, zajištěného legislativně.																																							

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>V následujícím je uvedena charakteristika jednotlivých relevantních strategických dokumentů a jejich vybraných cílů v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, které byly vzaty jako východiska pro stanovení referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, a stručné komentáře charakterizující plánu k těmto cílům.</p> <p>hodnocení vztahu územně plánovací dokumentace ( resp. projektu tunelů Z3403) vůči cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni.</p> <p>Politika územního rozvoje (PÚR) (výběr Z3403 – úsek Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín):</p> <p>Území řešené změnou územního plánu spadá dle nadřazeného strategického dokumentu celostátního významu Politiky územního rozvoje do Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB 1). Úkolem územního plánování v OB1 je zejména Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje s důrazem na řešení problémů suburbanizace, včetně odpovídající veřejné infrastruktury.</p> <p>Při rozhodování a posuzování záměrů na změny území ve všech rozvojových oblastech a rozvojových osách je nutno sledovat zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• možnosti využití stávající veřejné infrastruktury a potřebu jejího dalšího rozvoje a dobudování při současném respektování přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území,</li> <li>• nové využití nevyužívaných průmyslových, skladových, dopravních a jiných ploch,</li> <li>• ochrana a využití rekreačního potenciálu krajiny,</li> <li>• minimalizování ovlivnění přírodních a krajinných hodnot území.</li> </ul> <p>Železniční spojení Praha – Letiště – Kladno (PLK), resp. úprava železniční trati č. 120, je popsáno nepřímo ve vztahu k dopravní obsluze Letiště v Ruzyni a ve vztahu napojení Kladna na hl. m. Praha:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• V úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady je uvedeno vymezení koridoru pro železniční spojení v úsecích Praha – Letiště Praha-Ruzyně; Praha – Kladno.</li> </ul> <p>V oblasti ochrany životního prostředí jako jednoho z pilířů udržitelného rozvoje stanovuje PÚR ČR následující relevantní priority (upraveno pro účely posouzení):</p> <p>(19) Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace.</p> <p>(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.</p> <p>(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu.....</p> <p>Nelze souhlasit s tím, že podle hodnotitele má PÚR ČR vztah vůči posuzované změně územního plánu jen ve zlepšení dopravní obsluhy území a upřednostnění nízkoeemisních druhů dopravy. Do úvahy je nutno vzít i míru podrobnosti hodnocení</p>	



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání						
				<p>jednotlivých vlivů, posouzení jednotlivých vlivů změny Z3403 na udržitelnost rozvoje území včetně vlivu na ŽP, zdraví a majetky obyvatel.</p> <p><b>Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:</b></p> <table border="1" data-bbox="736 443 1647 905"> <thead> <tr> <th data-bbox="736 443 1006 499">Relevantní cíl</th> <th data-bbox="1006 443 1139 499">Vzájemná vazba</th> <th data-bbox="1139 443 1647 499">Komentář</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="736 499 1006 905">Politika územního rozvoje ČR ve znění závazném od 1.9.2021:</td> <td data-bbox="1006 499 1139 905">pozitivní 1–2. negativní 1 Nesouhlas s komentářem</td> <td data-bbox="1139 499 1647 905"> <p>Nesouhlasíme s níže uvedeným komentářem, kde hodnotitel uvádí, že posuzovaná změna územního plánu v souladu je v souladu i s principy které reprezentují ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Koridor Z3403 je sice vymezen, ale dosud se uvažuje pouze o tzv. Zelené magistrále, urbanistická studie uvolněného území a okolí není IPR vydána. Posuzována je jen jedna invariantní trasy tunelů.</p> <p>Míra podrobnosti hodnocení jednotlivých vlivů na oblast dotčenou stavbou tunelů neodpovídá tomu, v jaké míře je daná část (plocha, koridor s možností umístění záměru v intencích jejich regulativů) v rámci koncepce definována nebo vymezena. Posouzení je negativně ovlivněno invariantností návrhu změny Z3403 v preferenci varianty JIH. Obojí zmíněno již v předchozím textu.</p> </td> </tr> </tbody> </table> <p>Komentář: Dle hodnotitele předkládaná změna územního plánu koridory dopravní a technické infrastruktury ani specifické problémy nadmístního významu definované Politikou územního rozvoje neřeší. Hodnotitel uvádí, že z hlediska základních principů územního plánování tak, jak je navrhuje PÚR, je posuzovaná změna územního plánu v souladu s těmito principy, včetně principů obsažených v PÚR, které reprezentují ochranu životního prostředí a veřejného zdraví.</p> <p>Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do roku 2050 Státní politika životního prostředí ČR (SPŽP ČR) je zásadní referenční dokument i pro z hlediska životního prostředí. byl schválen vládou ČR dne 11. 1. 2021.</p> <p>Dokument je tematicky členěn do tří oblastí:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Životní prostředí a zdraví,</li> <li>• Přejchod ke klimatické neutralitě a oběhovému hospodářství,</li> <li>• Příroda a krajina.</li> </ul> <p>Dohromady 10 témat: Voda, Ovzduší, Rizikové látky, Hluk a světelné znečištění, Mimořádné události, Sídla, Přejchod na nízkouhlíkové hospodářství, Přejchod na oběhové hospodářství, Ekologicky funkční krajina a Zachování biodiverzity a přírodních a krajinných hodnot. Pro každé téma je formulován jeden strategický cíl dále členěný do specifických cílů s výčtem typových opatření, odpovědných ministerstev apod.</p> <p>Vůči posuzované koncepci jsou relevantní následující specifické cíle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.2.1 Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují</li> <li>• 1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje</li> <li>• 1.6.2 Rozvoj sídel je koncepční, přednostně jsou využívány brownfieldy a již využitá území</li> <li>• 1.6.3 V sídlech je zaveden systém hospodaření s vodou, vč. vody srážkové</li> </ul>	Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář	Politika územního rozvoje ČR ve znění závazném od 1.9.2021:	pozitivní 1–2. negativní 1 Nesouhlas s komentářem	<p>Nesouhlasíme s níže uvedeným komentářem, kde hodnotitel uvádí, že posuzovaná změna územního plánu v souladu je v souladu i s principy které reprezentují ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Koridor Z3403 je sice vymezen, ale dosud se uvažuje pouze o tzv. Zelené magistrále, urbanistická studie uvolněného území a okolí není IPR vydána. Posuzována je jen jedna invariantní trasy tunelů.</p> <p>Míra podrobnosti hodnocení jednotlivých vlivů na oblast dotčenou stavbou tunelů neodpovídá tomu, v jaké míře je daná část (plocha, koridor s možností umístění záměru v intencích jejich regulativů) v rámci koncepce definována nebo vymezena. Posouzení je negativně ovlivněno invariantností návrhu změny Z3403 v preferenci varianty JIH. Obojí zmíněno již v předchozím textu.</p>	
Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář									
Politika územního rozvoje ČR ve znění závazném od 1.9.2021:	pozitivní 1–2. negativní 1 Nesouhlas s komentářem	<p>Nesouhlasíme s níže uvedeným komentářem, kde hodnotitel uvádí, že posuzovaná změna územního plánu v souladu je v souladu i s principy které reprezentují ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Koridor Z3403 je sice vymezen, ale dosud se uvažuje pouze o tzv. Zelené magistrále, urbanistická studie uvolněného území a okolí není IPR vydána. Posuzována je jen jedna invariantní trasy tunelů.</p> <p>Míra podrobnosti hodnocení jednotlivých vlivů na oblast dotčenou stavbou tunelů neodpovídá tomu, v jaké míře je daná část (plocha, koridor s možností umístění záměru v intencích jejich regulativů) v rámci koncepce definována nebo vymezena. Posouzení je negativně ovlivněno invariantností návrhu změny Z3403 v preferenci varianty JIH. Obojí zmíněno již v předchozím textu.</p>									

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání									
				<p style="text-align: center;"><b>Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Relevantní cíl</th> <th>Vzájemná vazba</th> <th>Komentář</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje</td> <td>2 pozitivní Nesouhlas</td> <td> <p>Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.</p> <p>Hluková zátěž (vibrace) se změnou přenáší do klidné rezidenční čtvrti (vlození nového zdroje hlukové zátěže). přestože existuje varianta Střed, která tuto zátěž v max. možné míře eliminuje tím, že vede pod neobydlenou komunikaci, kde existující industriální šumy tuto zátěž překrývají a počet potenciálně ovlivněných objektů je menší než u varianty JIH.</p> </td> </tr> <tr> <td>1.6.3 V sídlech je zaveden systém hospodaření s vodou, vč. vody srážkové</td> <td>1 pozitivní Nesouhlas</td> <td> <p>Nepřímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a rozvoj městské zeleně.</p> <p>Do hospodaření s vodou je nutno zahrnout i hospodaření s podzemními vodami. Hydrologický posudek spolku pokazuje na nedostatky Z3403, není vzato do úvahy potenciální narušení zdroje podzemní vod, studní, i tzv. Hradního vodovodu bez náhrady tohoto zdroje vody v případě selhání infrastruktury nouzového zásobování vodou (např. mimořádné geopolitické události).</p> <p>Předpoklad v komentáři vede pouze k hypotetickému závěru, ne jistotě, že při uplatnění opatření navržených v rámci SEA, k takovým zásahům do podmínek využití území v řešeném území, které by predikovaly významné vlivy na životní prostředí (vliv vibrací na zdraví obyvatel. Propojení dvou vodních horizontů a pokles hladiny spodní vody, sesychání podloží v horizontu do 30 let, kvalita života a pohoda bydlení dle IPR).</p> </td> </tr> </tbody> </table> <p>Komentář hodnotitele: Zaměření posuzované koncepce není v zásadním rozporu s cíli SPŽP ČR. Návrhem předkládané ÚPD nedojde, za předpokladu uplatnění opatření navržených v rámci SEA, k takovým zásahům do podmínek využití území v řešeném území, které by predikovaly významné vlivy na životní prostředí. Shodným sledovaným cílem je především nízkouhlíkové hospodářství, realizované prostřednictvím zlepšení veřejné dopravní vybavenosti. Vzájemná vazba je mírně pozitivní (rozvoj nízkoemisní dopravy) až mírně negativní (vytvoření územních předpokladů vlození nového zdroje hlukové zátěže do území). Shodným sledovaným cílem je především zlepšení kvality prostředí v sídlech.</p> <p>Strategický rámec udržitelného rozvoje – Česká republika 2030  Strategie udržitelného rozvoje – tzv. Česká republika 2030 byla schválena 19.4.2017. Strategie 2030 stanovuje principy udržitelného rozvoje a naznačuje možné praktické způsoby jejich naplňování v konkrétních politikách. Klíčové oblasti udržitelného rozvoje dle rozpracované Strategie 2030 jsou:</p> <p>19.3 Nejsou překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví ani hlukové limity.</p>	Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář	1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje	2 pozitivní Nesouhlas	<p>Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.</p> <p>Hluková zátěž (vibrace) se změnou přenáší do klidné rezidenční čtvrti (vlození nového zdroje hlukové zátěže). přestože existuje varianta Střed, která tuto zátěž v max. možné míře eliminuje tím, že vede pod neobydlenou komunikaci, kde existující industriální šumy tuto zátěž překrývají a počet potenciálně ovlivněných objektů je menší než u varianty JIH.</p>	1.6.3 V sídlech je zaveden systém hospodaření s vodou, vč. vody srážkové	1 pozitivní Nesouhlas	<p>Nepřímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a rozvoj městské zeleně.</p> <p>Do hospodaření s vodou je nutno zahrnout i hospodaření s podzemními vodami. Hydrologický posudek spolku pokazuje na nedostatky Z3403, není vzato do úvahy potenciální narušení zdroje podzemní vod, studní, i tzv. Hradního vodovodu bez náhrady tohoto zdroje vody v případě selhání infrastruktury nouzového zásobování vodou (např. mimořádné geopolitické události).</p> <p>Předpoklad v komentáři vede pouze k hypotetickému závěru, ne jistotě, že při uplatnění opatření navržených v rámci SEA, k takovým zásahům do podmínek využití území v řešeném území, které by predikovaly významné vlivy na životní prostředí (vliv vibrací na zdraví obyvatel. Propojení dvou vodních horizontů a pokles hladiny spodní vody, sesychání podloží v horizontu do 30 let, kvalita života a pohoda bydlení dle IPR).</p>	
Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář												
1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje	2 pozitivní Nesouhlas	<p>Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.</p> <p>Hluková zátěž (vibrace) se změnou přenáší do klidné rezidenční čtvrti (vlození nového zdroje hlukové zátěže). přestože existuje varianta Střed, která tuto zátěž v max. možné míře eliminuje tím, že vede pod neobydlenou komunikaci, kde existující industriální šumy tuto zátěž překrývají a počet potenciálně ovlivněných objektů je menší než u varianty JIH.</p>												
1.6.3 V sídlech je zaveden systém hospodaření s vodou, vč. vody srážkové	1 pozitivní Nesouhlas	<p>Nepřímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a rozvoj městské zeleně.</p> <p>Do hospodaření s vodou je nutno zahrnout i hospodaření s podzemními vodami. Hydrologický posudek spolku pokazuje na nedostatky Z3403, není vzato do úvahy potenciální narušení zdroje podzemní vod, studní, i tzv. Hradního vodovodu bez náhrady tohoto zdroje vody v případě selhání infrastruktury nouzového zásobování vodou (např. mimořádné geopolitické události).</p> <p>Předpoklad v komentáři vede pouze k hypotetickému závěru, ne jistotě, že při uplatnění opatření navržených v rámci SEA, k takovým zásahům do podmínek využití území v řešeném území, které by predikovaly významné vlivy na životní prostředí (vliv vibrací na zdraví obyvatel. Propojení dvou vodních horizontů a pokles hladiny spodní vody, sesychání podloží v horizontu do 30 let, kvalita života a pohoda bydlení dle IPR).</p>												

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání						
				<p><b>Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Relevantní cíl</th> <th>Vzájemná vazba</th> <th>Komentář</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19.3 Nejsou překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví ani hlukové limity.</td> <td>2 pozitivní  Nesouhlas s komentářem níže</td> <td>Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro propustnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.  Potencionální překročení limitů hluku a vibrací je popsáno v námítkách spolku k EIA Z3403. Poukazuje se v nich na nesoulad hodnocení vibrací, potencionální možnost jejich nepředpokládaného šíření v oblasti tektonických poruch atd. (Arenal s.r.o.) Nesouhlasíme s tím, že neexistují zásadní střety a negativní vazby na koncepci NEHAP (2007). Návrh změny není v konečném důsledku její invariantnosti v souladu s daným cílem, tj. najít nejlepší řešení ZP. Zásadním střetem je např. přenesení zátěže na jinou skupinu obyvatel (viz legislativa)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Komentář: hodnotitele: Předkládaná změna územního plánu je navržena v souladu s cíli Strategie 2030. Shodnou prioritou je především odpovědné využívání území směřující k přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch nízkoemisní dopravy a zintenzivnění využití území vnitřního města. Nebyly identifikovány žádné zásadní střety mezi navrhovanou změnou územního plánu a Strategií Česká republika 2030. Navrhovaná změna územního plánu má vůči cílům Strategie 2030 převážně nepřímý vztah, pozitivně se projevuje především zlepšení dopravní obslužnosti území. Návrh posuzované změny je v souladu s cíli této strategie zejména se zaměřením na udržitelnost využívání území a minimalizaci střetů mezi územním rozvojem a ochranou životního prostředí a veřejného zdraví. Nebyly identifikovány negativní vazby.</p> <p>Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050</p> <p>Jako jeden ze zásadních nedostatků při vytváření podmínek pro soudržnost střeďočeského regionu je uváděna absence kvalitního železničního spojení pro regionální dopravu z Prahy do tří největších měst Střeďočeského kraje (Kladno, Mladá Boleslav, Příbram). Materiál navrhuje jako východisko modernizaci dopravní infrastruktury.</p> <p>Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá jsou (zkráceně): rozvoj a oživení železniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,</p> <p>Vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje.</p> <p>Z hlediska posuzované koncepce je klíčový především specifický cíl 4.1.4 Veřejná služba v přepravě cestujících a jeho opatření:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.1.4.1 Zajistit prolínání obslužnosti jednotlivých krajů – horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky).</li> </ul> <p>V rámci specifického cíle 1.3.3 Další vlivy na životní prostředí, jsou navržena opatření v oblasti životního prostředí relevantní vůči posuzované koncepci:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.3.3.2 V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.</li> </ul>	Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář	19.3 Nejsou překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví ani hlukové limity.	2 pozitivní  Nesouhlas s komentářem níže	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro propustnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.  Potencionální překročení limitů hluku a vibrací je popsáno v námítkách spolku k EIA Z3403. Poukazuje se v nich na nesoulad hodnocení vibrací, potencionální možnost jejich nepředpokládaného šíření v oblasti tektonických poruch atd. (Arenal s.r.o.) Nesouhlasíme s tím, že neexistují zásadní střety a negativní vazby na koncepci NEHAP (2007). Návrh změny není v konečném důsledku její invariantnosti v souladu s daným cílem, tj. najít nejlepší řešení ZP. Zásadním střetem je např. přenesení zátěže na jinou skupinu obyvatel (viz legislativa)	
Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář									
19.3 Nejsou překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví ani hlukové limity.	2 pozitivní  Nesouhlas s komentářem níže	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro propustnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.  Potencionální překročení limitů hluku a vibrací je popsáno v námítkách spolku k EIA Z3403. Poukazuje se v nich na nesoulad hodnocení vibrací, potencionální možnost jejich nepředpokládaného šíření v oblasti tektonických poruch atd. (Arenal s.r.o.) Nesouhlasíme s tím, že neexistují zásadní střety a negativní vazby na koncepci NEHAP (2007). Návrh změny není v konečném důsledku její invariantnosti v souladu s daným cílem, tj. najít nejlepší řešení ZP. Zásadním střetem je např. přenesení zátěže na jinou skupinu obyvatel (viz legislativa)									

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání						
				<p><b>Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Relevantní cíl</th> <th>Vzájemná vazba</th> <th>Komentář</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>V maximálně možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.</td> <td>2 pozitivní  Nesouhlas s komentářem níže</td> <td>Silná pozitivní vazba na sledovaný cíl, posuzovaná koncepce vymezuje koridor pro přeložení železniční trati s vedením v podzemí tak, aby byla v maximální míře zajištěna ochrana nezastavěného území.  Nesouhlasíme s tím, aby zajištění maximální míry ochrany nezastavěného území (budoucích developerských projektů) bylo na úkor stávající zástavby nad trasou JIH (ochrana ZP – spodních vod, ochrana zdraví obyvatel – vibrace, ohrožení majetku obyvatel dotčené oblasti stavbou a provozem JIH (poklesové kotliny), ohrožení kritických objektů infrastruktury objektů důležitých pro obranu státu (viz výčet objektů v textu výše), když existuje jiné variantní řešení, které tyto negativní vlivy (např. v komentáři uvedenou minimalizaci hluku a imisí) eliminuje v podobě varianty Střed při zachování všech benefitů, které přináší i varianta JIH.</td> </tr> </tbody> </table> <p>varianty Střed při zachování všech benefitů, které přináší i varianta JIH.</p> <p>Komentář hodnotitele: Posuzovaná změna vytváří územní předpoklady pro realizaci specifických cílů Dopravní politiky ČR v návaznosti na Politiku územního rozvoje ČR a Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy především z hlediska rozvoje železniční dopravy prostřednictvím napojení aglomerace na sousední regiony. Uvedený záměr ve vztahu k OPD naplňuje požadavek do roku 2050 většinu objemu přepravy cestujících na střední vzdálenosti realizovat po železnici, dále do roku 2050 zajistit propojení všech letišť na hlavní síti na železnici pokud možno vysokorychlostní. Z hlediska základních témat, kterými se zabývá Dopravní politika, je změna v souladu s požadavkem na modernizaci, rozvoj a oživení železniční dopravy, zvýšení bezpečnosti dopravy a rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci integrovaného dopravního systému. Posuzovaná ÚPD tak přímo rozvíjí priority, cíle a opatření stanovené Dopravní politikou vzájemná vazba je významně pozitivní.</p> <p>Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP NEHAP ČR byl přijat usnesením vlády ČR č. 810 z roku 1998. Dokument obsahuje soubor doporučení směřujících ke zlepšení životního prostředí a zdravotního stavu populace v ČR. Na NEHAP navazují místní Akční plány zdraví a životního prostředí.</p> <p>Z hlediska akčního plánu ČR pro zdraví a ŽP – NEHAP je ve střednědobém horizontu prioritou ochrana vod a zvyšování schopnosti krajiny zadržovat vodu (explicitně tzn. stávající stav nezhoršovat), z hlediska Národního strategického rámce – Zdraví 2030 ochrana a zdraví a zlepšení zdraví obyvatel (explicitně tzn. stávající stav nezhoršovat) atp.</p> <p>Z výše uvedených priorit vyplývají následující cíle (relevantní vzhledem k SEA posuzované koncepce): dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin, včetně tzv. skleníkových plynů; chránit půdu jako základní složku životního prostředí s důrazem na zabezpečení jejích funkcí; omezovat negativní působení hluku na zdraví; snižovat expozici hluku prostředky územního plánování.</p>	Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář	V maximálně možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.	2 pozitivní  Nesouhlas s komentářem níže	Silná pozitivní vazba na sledovaný cíl, posuzovaná koncepce vymezuje koridor pro přeložení železniční trati s vedením v podzemí tak, aby byla v maximální míře zajištěna ochrana nezastavěného území.  Nesouhlasíme s tím, aby zajištění maximální míry ochrany nezastavěného území (budoucích developerských projektů) bylo na úkor stávající zástavby nad trasou JIH (ochrana ZP – spodních vod, ochrana zdraví obyvatel – vibrace, ohrožení majetku obyvatel dotčené oblasti stavbou a provozem JIH (poklesové kotliny), ohrožení kritických objektů infrastruktury objektů důležitých pro obranu státu (viz výčet objektů v textu výše), když existuje jiné variantní řešení, které tyto negativní vlivy (např. v komentáři uvedenou minimalizaci hluku a imisí) eliminuje v podobě varianty Střed při zachování všech benefitů, které přináší i varianta JIH.	
Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář									
V maximálně možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.	2 pozitivní  Nesouhlas s komentářem níže	Silná pozitivní vazba na sledovaný cíl, posuzovaná koncepce vymezuje koridor pro přeložení železniční trati s vedením v podzemí tak, aby byla v maximální míře zajištěna ochrana nezastavěného území.  Nesouhlasíme s tím, aby zajištění maximální míry ochrany nezastavěného území (budoucích developerských projektů) bylo na úkor stávající zástavby nad trasou JIH (ochrana ZP – spodních vod, ochrana zdraví obyvatel – vibrace, ohrožení majetku obyvatel dotčené oblasti stavbou a provozem JIH (poklesové kotliny), ohrožení kritických objektů infrastruktury objektů důležitých pro obranu státu (viz výčet objektů v textu výše), když existuje jiné variantní řešení, které tyto negativní vlivy (např. v komentáři uvedenou minimalizaci hluku a imisí) eliminuje v podobě varianty Střed při zachování všech benefitů, které přináší i varianta JIH.									

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání												
				<p>hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Relevantní cíl</th> <th>Vzájemná</th> <th>Komentář</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>• dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin, včetně tzv. skleníkových plynů;</td> <td>1 pozitivní</td> <td>Zprostředkovaně pozitivní vazba na sledovaný cíl z hlediska emisí znečišťujících látek do ovzduší. Posuzovaná koncepce přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou. <b>Souhlasíme, že elektrifikaci tratě může dojít k důležitějšímu snížení emisí od motorové vlakové dopravy.</b></td> </tr> <tr> <td>• omezovat negativní působení hluku na zdraví;</td> <td>2 pozitivní <b>Nesouhlas</b></td> <td>Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro propustnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně. <b>Změna Z3403 svoji invariaností neumožňuje eliminovat negativní působení hluku (vibrací) na oblast zastavby dotčenou variantou JIH. Z hlediska hlukové zátěže – je to trvalý jev, potenciální dlouhodobý vliv vibrací na lidské zdraví zejména v oblasti nízkých frekvencí (infrazvuku). To v max. možné míře eliminuje varianta Střed, jejíž trasa vede pod méně obydlenou oblast (resp. komunikacemi). Nelze hodnotit jako pozitivní.</b></td> </tr> <tr> <td>• snižovat expozici hluku prostředky územního plánování;</td> <td>2 pozitivní <b>Nesouhlas s komentářem níže</b></td> <td>Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro propustnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně. <b>V úsecích posuzované změny dojde plánovanou změnou Z3403 skutečně ke snížení expozice hluku, nicméně v úseku Dejvice – Veleslavin to je na úkor jiné skupiny obyvatel. Expozici hluku (vibrací) nelze hodnotit pouhým přenesením modelu měření z jiné lokality tak jak je investorem učiněno. Není např. hodnocena oblast vlivu nízkých frekvencí 0–20 HZ negativní změna na zdraví a počet obyvatel oproti předchozímu stavu u trasy JIH, nepredikovatelné šíření vibrací v oblasti tektonických anomálií a v jejich při zlomové oblasti atd. Problémem zůstává v komentáři uvedená hypotetická podmínka správné aplikace opatření proti hluku, vibracím, propojení hladin podzemní vody a tím snížené schopnosti atd. horninového masivu zadržovat podzemní vodu atd. Není pravda, že zde u Z3403 varianta JIH neexistují negativní vazby.</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>Komentář hodnotitele: V důsledku předkládané ÚPD nedojde k významným negativním vazbám vůči prioritám stanoveným NEHAP. Posuzovaná změna územního plánu se při správné aplikaci projeví pozitivně především vůči prioritě snižovat expozici hluku prostředky územního plánování. Navrhovaná ÚPD má vůči cílům NEHAP převážně nepřímý vztah, přímo pozitivně se projeví zejména uplatnění postupů strategického a územního plánování, které jsou koordinovány na úrovni přesahující úroveň jednotlivých obcí. Negativní vazby nebyly identifikovány.</p> <p>Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 - Národní strategický rámec – Zdraví 2030 Dne 13. července 2020 vláda schválila Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 (dále jen „Strategický rámec Zdraví 2030“) a dne 11. ledna 2021 jeho implementační plány. Strategický rámec Zdraví 2030 je základním koncepčním materiálem Ministerstva zdravotnictví s meziresortním přesahem, který udává směr rozvoje péče o zdraví občanů ČR do roku 2030. Strategický rámec Zdraví 2030 soustřeďuje specifické cíle Strategického rámce Česká republika 2030 do tří strategických cílů: (vynímám)</p>	Relevantní cíl	Vzájemná	Komentář	• dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin, včetně tzv. skleníkových plynů;	1 pozitivní	Zprostředkovaně pozitivní vazba na sledovaný cíl z hlediska emisí znečišťujících látek do ovzduší. Posuzovaná koncepce přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou. <b>Souhlasíme, že elektrifikaci tratě může dojít k důležitějšímu snížení emisí od motorové vlakové dopravy.</b>	• omezovat negativní působení hluku na zdraví;	2 pozitivní <b>Nesouhlas</b>	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro propustnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně. <b>Změna Z3403 svoji invariaností neumožňuje eliminovat negativní působení hluku (vibrací) na oblast zastavby dotčenou variantou JIH. Z hlediska hlukové zátěže – je to trvalý jev, potenciální dlouhodobý vliv vibrací na lidské zdraví zejména v oblasti nízkých frekvencí (infrazvuku). To v max. možné míře eliminuje varianta Střed, jejíž trasa vede pod méně obydlenou oblast (resp. komunikacemi). Nelze hodnotit jako pozitivní.</b>	• snižovat expozici hluku prostředky územního plánování;	2 pozitivní <b>Nesouhlas s komentářem níže</b>	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro propustnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně. <b>V úsecích posuzované změny dojde plánovanou změnou Z3403 skutečně ke snížení expozice hluku, nicméně v úseku Dejvice – Veleslavin to je na úkor jiné skupiny obyvatel. Expozici hluku (vibrací) nelze hodnotit pouhým přenesením modelu měření z jiné lokality tak jak je investorem učiněno. Není např. hodnocena oblast vlivu nízkých frekvencí 0–20 HZ negativní změna na zdraví a počet obyvatel oproti předchozímu stavu u trasy JIH, nepredikovatelné šíření vibrací v oblasti tektonických anomálií a v jejich při zlomové oblasti atd. Problémem zůstává v komentáři uvedená hypotetická podmínka správné aplikace opatření proti hluku, vibracím, propojení hladin podzemní vody a tím snížené schopnosti atd. horninového masivu zadržovat podzemní vodu atd. Není pravda, že zde u Z3403 varianta JIH neexistují negativní vazby.</b>	
Relevantní cíl	Vzájemná	Komentář															
• dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin, včetně tzv. skleníkových plynů;	1 pozitivní	Zprostředkovaně pozitivní vazba na sledovaný cíl z hlediska emisí znečišťujících látek do ovzduší. Posuzovaná koncepce přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou. <b>Souhlasíme, že elektrifikaci tratě může dojít k důležitějšímu snížení emisí od motorové vlakové dopravy.</b>															
• omezovat negativní působení hluku na zdraví;	2 pozitivní <b>Nesouhlas</b>	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro propustnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně. <b>Změna Z3403 svoji invariaností neumožňuje eliminovat negativní působení hluku (vibrací) na oblast zastavby dotčenou variantou JIH. Z hlediska hlukové zátěže – je to trvalý jev, potenciální dlouhodobý vliv vibrací na lidské zdraví zejména v oblasti nízkých frekvencí (infrazvuku). To v max. možné míře eliminuje varianta Střed, jejíž trasa vede pod méně obydlenou oblast (resp. komunikacemi). Nelze hodnotit jako pozitivní.</b>															
• snižovat expozici hluku prostředky územního plánování;	2 pozitivní <b>Nesouhlas s komentářem níže</b>	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro propustnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně. <b>V úsecích posuzované změny dojde plánovanou změnou Z3403 skutečně ke snížení expozice hluku, nicméně v úseku Dejvice – Veleslavin to je na úkor jiné skupiny obyvatel. Expozici hluku (vibrací) nelze hodnotit pouhým přenesením modelu měření z jiné lokality tak jak je investorem učiněno. Není např. hodnocena oblast vlivu nízkých frekvencí 0–20 HZ negativní změna na zdraví a počet obyvatel oproti předchozímu stavu u trasy JIH, nepredikovatelné šíření vibrací v oblasti tektonických anomálií a v jejich při zlomové oblasti atd. Problémem zůstává v komentáři uvedená hypotetická podmínka správné aplikace opatření proti hluku, vibracím, propojení hladin podzemní vody a tím snížené schopnosti atd. horninového masivu zadržovat podzemní vodu atd. Není pravda, že zde u Z3403 varianta JIH neexistují negativní vazby.</b>															

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání															
				<p>• Ochrana a zlepšení zdraví obyvatel (pozn. zlepšení nepředjímá zhoršení na úkor jiné skupiny obyvatel)</p> <p>• Podpora vědy a výzkumu</p> <p>Tyto strategické cíle se pak rozpadají do dalších cílů. Vůči územně plánovací dokumentaci je pak relevantní především třetí výše uvedený specifický cíl a v rámci něj následující dílčí cíl:</p> <p>3) Prevence nemocí, podpora a ochrana zdraví; zvyšování zdravotní gramotnosti</p> <p>1.2.2. Ochrana zdraví obyvatel ČR v kontextu environmentálních rizik (chemické látky, nadměrná hluková zátěž, projevy změny klimatu apod.).</p> <p>Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Relevantní cíl</th> <th>Vzájemná vazba</th> <th>Komentář</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>• 1.2.2. Ochrana zdraví obyvatel ČR v kontextu environmentálních rizik (chemické látky, nadměrná hluková zátěž, projevy změny klimatu apod.).</td> <td>2 pozitivní  Nesouhlas s komentářem</td> <td>Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.  Negativní vazba existuje. Dokument neřeší přesun hlukové zátěže (vibrací) z jedné oblasti do oblasti druhé. Dojde sice k celkovému snížení hlukové zátěže ve staré stopě dráhy, ale vliv na zdraví obyvatel dotčených provozem tunelů JIH není řešen. Přičemž existuje varianta, která eliminuje i tuto skutečnost. Posudky dodané investorem k hodnocení vibrací nejsou jednoznačné.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Komentář hodnotitele: V důsledku předkládané ÚPD nedojde k významným negativním vazbám vůči prioritám stanoveným Zdraví 2030, posuzovaná změna územního plánu se při správné aplikaci projeví pozitivně především z hlediska bezpečnosti dopravy, podpory nízkoemisní dopravy.</p> <p>Negativní vazba nebyla identifikována.</p> <p>Zásady územního rozvoje hl. města Prahy, ve znění pozdějších aktualizací Dne 14. 10. 2021 Zastupitelstvo hlavního města Prahy rozhodlo o vydání Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy usnesením číslo 30/14 k návrhu na vydání Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy byla vydána formou opatření obecné povahy č. 121/2021. Tato aktualizace rovněž upravila vymezení koridoru v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín z důvodu nalezení vhodnější stopy vedení železniční tratě územím mimo současnou polohu tratě. Pozn.: byl vytvořen koridor pro variantu JIH i Střed</p> <p><b>Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Relevantní cíl</th> <th>Vzájemná vazba</th> <th>Komentář</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>• Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.</td> <td>2 pozitivní  doplnění</td> <td>Mírně pozitivní vazba na tuto prioritu ZÚR HMP. Posuzovaná aktualizace podrobněji prověřuje, upravuje možnosti dopravní obsluhy města a jeho napojení na sousední kraje a letiště kapacitní bezemisní VHD.  Stejně benefity nabízí i variantní řešení – varianta Střed. Tuto variantu investor nepředkládá, na základě posudků obsahující chyby preferuje variantu JIH. Tím je rozhodnutí zastupitelů negativně ovlivněno. Požadujeme variantnost Střed.</td> </tr> <tr> <td>• Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.</td> <td>2 pozitivní</td> <td>Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.  Stejně benefity nabízí i varianta Střed. Navíc omezuje negativní vlivy varianty jih na životní prostředí (zdraví obyvatel, spodní vody, poklesy terénu). Požadujeme posouzení variantnosti JIH-Střed.</td> </tr> </tbody> </table>	Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář	• 1.2.2. Ochrana zdraví obyvatel ČR v kontextu environmentálních rizik (chemické látky, nadměrná hluková zátěž, projevy změny klimatu apod.).	2 pozitivní  Nesouhlas s komentářem	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.  Negativní vazba existuje. Dokument neřeší přesun hlukové zátěže (vibrací) z jedné oblasti do oblasti druhé. Dojde sice k celkovému snížení hlukové zátěže ve staré stopě dráhy, ale vliv na zdraví obyvatel dotčených provozem tunelů JIH není řešen. Přičemž existuje varianta, která eliminuje i tuto skutečnost. Posudky dodané investorem k hodnocení vibrací nejsou jednoznačné.	Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář	• Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.	2 pozitivní  doplnění	Mírně pozitivní vazba na tuto prioritu ZÚR HMP. Posuzovaná aktualizace podrobněji prověřuje, upravuje možnosti dopravní obsluhy města a jeho napojení na sousední kraje a letiště kapacitní bezemisní VHD.  Stejně benefity nabízí i variantní řešení – varianta Střed. Tuto variantu investor nepředkládá, na základě posudků obsahující chyby preferuje variantu JIH. Tím je rozhodnutí zastupitelů negativně ovlivněno. Požadujeme variantnost Střed.	• Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.	2 pozitivní	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.  Stejně benefity nabízí i varianta Střed. Navíc omezuje negativní vlivy varianty jih na životní prostředí (zdraví obyvatel, spodní vody, poklesy terénu). Požadujeme posouzení variantnosti JIH-Střed.	
Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář																		
• 1.2.2. Ochrana zdraví obyvatel ČR v kontextu environmentálních rizik (chemické látky, nadměrná hluková zátěž, projevy změny klimatu apod.).	2 pozitivní  Nesouhlas s komentářem	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.  Negativní vazba existuje. Dokument neřeší přesun hlukové zátěže (vibrací) z jedné oblasti do oblasti druhé. Dojde sice k celkovému snížení hlukové zátěže ve staré stopě dráhy, ale vliv na zdraví obyvatel dotčených provozem tunelů JIH není řešen. Přičemž existuje varianta, která eliminuje i tuto skutečnost. Posudky dodané investorem k hodnocení vibrací nejsou jednoznačné.																		
Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář																		
• Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.	2 pozitivní  doplnění	Mírně pozitivní vazba na tuto prioritu ZÚR HMP. Posuzovaná aktualizace podrobněji prověřuje, upravuje možnosti dopravní obsluhy města a jeho napojení na sousední kraje a letiště kapacitní bezemisní VHD.  Stejně benefity nabízí i variantní řešení – varianta Střed. Tuto variantu investor nepředkládá, na základě posudků obsahující chyby preferuje variantu JIH. Tím je rozhodnutí zastupitelů negativně ovlivněno. Požadujeme variantnost Střed.																		
• Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.	2 pozitivní	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.  Stejně benefity nabízí i varianta Střed. Navíc omezuje negativní vlivy varianty jih na životní prostředí (zdraví obyvatel, spodní vody, poklesy terénu). Požadujeme posouzení variantnosti JIH-Střed.																		

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání						
				<p>Komentář posuzovatele: Zásady a priority územního plánování stanovené v Aktualizaci ZÚR</p> <p>Prahy jsou v rámci posuzované změny nadále rozvíjeny především z hlediska rozvoje a optimalizace vnitřní obslužnosti území a zintenzivnění rozvoje zastavěného území. Vztah posuzované ÚPD vůči této koncepci je tedy zprostředkovaný.</p> <p>Plán udržitelné mobility Prahy a okolí</p> <p>Plán udržitelné mobility Prahy a okolí má vést ke zlepšení kvality života v městském prostředí hlavního města Prahy s přesahem do spádového území ve Středočeském kraji – tzv. metropolitní oblasti.</p> <p>Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je nyní hlavním koncepčním dokumentem v oblasti dopravy pro Hlavní město Prahu s přesahem do Středočeského kraje.96).</p> <p>Cílem Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je zajistit dopravu obyvatel a přepravu zboží tak, aby všechny způsoby pohybu po městě fungovaly v souladu. Výběr: Hlavní zásady Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí jsou následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy</li> <li>•Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy</li> <li>•Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy</li> <li>•Snížení dopravní nehodovosti</li> </ul> <p>Promyšlené posílení a rozvoj městské a příměstské železnice, metra, tramvají či dalších kolejových systémů nabídnou uživatelům veřejné dopravy rychlé a snadné cestování celým městem i metropolitní oblastí ve všech směrech, a to s nízkým dopadem na životní prostředí ....</p> <p><b>Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Relevantní cíl</th> <th>Vzájemná vazba</th> <th>Komentář</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy</li> </ul> </td> <td> <p>1 pozitivní</p> <p>Nesouhlas</p> <p>Nesouhlas s komentářem</p> </td> <td> <p>Zprostředkovaně pozitivní vazba na sledovaný cíl z hlediska emisí znečišťujících látek do ovzduší. Posuzovaná koncepce zprostředkovaně přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou.</p> <p>Negativní vazba existuje. Dokument neřeší přesun hlukové zátěže (vibrací) z jedné oblasti do oblasti druhé. Dojde sice k celkovému snížení hlukové zátěže ve staré stopě dráhy, ale vliv na zdraví obyvatel dotčených provozem tunelů JIH není řešen. Přičemž existuje varianta, která eliminuje i tuto skutečnost. Posudky dodané investorem k hodnocení vibrací nejsou jednoznačné.</p> <p>Zvyšují se emise hluku (resp. vibrací v oblasti nízkých frekvencí) v dosud klidné rezidenční čtvrti</p> </td> </tr> </tbody> </table> <p>Komentář: Lze tedy uzavřít, že předkládanou změnu lze chápat jako jedno z opatření, které přímo přispěje k eliminaci emisí ze železniční dopravy, kde hodnocená trať bude elektrifikována, jakož i ke snížení emisí z automobilové dopravy, protože realizace záměru nepochybně přispěje i ke snížení individuální automobilové dopravy.</p> <p>Posuzovaná změna územního plánu má vůči této koncepci zprostředkovaně pozitivní vazbu v otázce zlepšení dopravní obslužnosti území VHD, nepřímo pozitivně se projeví zlepšení kvality veřejných prostranství a dopravní obslužnosti území včetně bezpečnosti dopravy.</p> <p>Shrnutí vztahu projektu tunelů (Z3403) dokumentům přijatých na vnitrostátní úrovni podatelem</p> <p>MŽP doporučilo řešit projekt tunelů, resp. jejich SEA na regionální úrovni (př. č. 8). Protože je projekt tunelů součástí republikové strategie, musely být, proto použity již zpracované poznatky z hodnocení projektu na regionální úrovni (MŽP508 a PHA23Q),</p>	Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy</li> </ul>	<p>1 pozitivní</p> <p>Nesouhlas</p> <p>Nesouhlas s komentářem</p>	<p>Zprostředkovaně pozitivní vazba na sledovaný cíl z hlediska emisí znečišťujících látek do ovzduší. Posuzovaná koncepce zprostředkovaně přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou.</p> <p>Negativní vazba existuje. Dokument neřeší přesun hlukové zátěže (vibrací) z jedné oblasti do oblasti druhé. Dojde sice k celkovému snížení hlukové zátěže ve staré stopě dráhy, ale vliv na zdraví obyvatel dotčených provozem tunelů JIH není řešen. Přičemž existuje varianta, která eliminuje i tuto skutečnost. Posudky dodané investorem k hodnocení vibrací nejsou jednoznačné.</p> <p>Zvyšují se emise hluku (resp. vibrací v oblasti nízkých frekvencí) v dosud klidné rezidenční čtvrti</p>	
Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář									
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy</li> </ul>	<p>1 pozitivní</p> <p>Nesouhlas</p> <p>Nesouhlas s komentářem</p>	<p>Zprostředkovaně pozitivní vazba na sledovaný cíl z hlediska emisí znečišťujících látek do ovzduší. Posuzovaná koncepce zprostředkovaně přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou.</p> <p>Negativní vazba existuje. Dokument neřeší přesun hlukové zátěže (vibrací) z jedné oblasti do oblasti druhé. Dojde sice k celkovému snížení hlukové zátěže ve staré stopě dráhy, ale vliv na zdraví obyvatel dotčených provozem tunelů JIH není řešen. Přičemž existuje varianta, která eliminuje i tuto skutečnost. Posudky dodané investorem k hodnocení vibrací nejsou jednoznačné.</p> <p>Zvyšují se emise hluku (resp. vibrací v oblasti nízkých frekvencí) v dosud klidné rezidenční čtvrti</p>									

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>kteřé svým obsahem následně přesahují do hodnocení projektu v rámci republikové strategie.</p> <p>Na úrovni posouzení vlivů na životní prostředí (SEA) pro řešenou strategii dopravní politiky lze konstatovat, že projekt tunelů vzhledem ke svému charakteru a lokálnímu dopadu je většinou bez přímého vztahu vůči ostatním projektům dopravní strategie a strategickým dokumentům přijatých na republikové úrovni.</p> <p>Projekt tunelů (v podobě trasy JIH) však generuje i některé významné negativní vlivy na regionální úrovni a environmentální pilíř udržitelného rozvoje a sledované cíle ochrany životního prostředí přijaté v ostatních strategických dokumentech.</p> <p>Nelze ho proto jako precedens potenciálního poškození životního prostředí v podobě invariantního řešení zahrnout do projednávané strategie dopravní politiky.</p> <p>Projekt tunelů (Z3403) generuje významné vlivy místní úrovně v oblasti životního prostředí a ochrany zdraví. MŽP sice doporučilo svým Č.j.: MZP/2019/710/7569 ze dne 26.8.2019 hodnocení SEA provést na regionální úrovni (viz. př.č.8) ale bylo by nelogické, aby závěry tohoto hodnocení na regionální nebyly v konformní shodě se závěry použitými pro projekt tunelů v rámci republikové strategie, protože v době zpracování strategie byly již známy. Byť námitky a připomínky k SEA nebyly dosud vyřešeny.</p> <p>Podatel opět zdůrazňuje, že IPR na regionální úrovni uplatňuje mj i syntézu vlivů na identifikované klíčové determinanty zdravotního stavu populace a za ně mj. považuje faktory kvality ŽP jako vnímání kvality života – znečištění ovzduší, hluková zátěž, pohoda bydlení. Do kvality života se zahrnuje pohoda bydlení jako psychologický aspekt toho, že člověk není sice vystaven žádné kvantifikovatelné zátěži, ale stavby působí jako obtěžující prvek apod., faktor snižující pohodu života v dané lokalitě. Jmenovitě povědomí např. o potenciálním vlivu vibrací, infrazvuku, poklesové kotliny pod zástavbou, nepojistitelnost nemovitostí proti následkům důlního díla atd. V předchozím uvedené negativní vlivy změny na ŽP a zdraví obyvatel úseku Dejvice-Veleslavín ver strategii těmto zásadám odporují a v konečném důsledku i PÚR – existuje varianta Střed která podobná negativa eliminuje a investor i strategie to následně ignoruje.</p> <p>V oblasti zástavby dotčené stavbou a provozem tunelů úseku v úseku Dejvice – Veleslavín nedochází variantou JIH ke zlepšení ale naopak ke zhoršení kvality bydlení, ochrany životního prostředí a veřejného zdraví trvalými potenciálními vibracemi a jejich nedefinovanému vlivu na zdraví obyvatel dotčené oblasti. Jde o přenesení hlukové zátěže na jiné místo do klidné rezidenční čtvrti, přestože existuje jiná varianta trasy (trasa Střed) vedoucí pod méně zastavěnou oblastí, která eliminuje tato rizika. Investor tato fakta ignoruje.</p> <p>Závažné vlivy (včetně synergických, kumulativních, krátko – středně – dlouhodobých – trvalých – pozitivních – negativních) je možno dle jejich charakteru hodnotit dle metodiky MŽP (viz literatura) jako jevy v koncepci s územním průmětem. Pro tyto koncepce je nutno využít geografické analýzy střetů s limity území.</p> <p>Podle podatele patří koncepce mezi koncepce s územním průmětem. Proto je nezbytné k hodnocení vlivu na životní prostředí přistupovat individuálně s podrobnou znalostí posuzovaného dokumentu a míru podrobnosti vyhodnocení, podrobnosti, použité metody i nástroje je třeba přizpůsobit každé situaci zvlášť.</p>	



Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>Pro hodnocení koncepce se zpravidla používá metoda referenčních cílů tj sady referenčních cílů vůči navrhovaným cílům, resp. opatřením koncepce. Tato metoda se však nejvíce vztahuje k projektu s přímým územním průmětem jako nejvhodnější.</p> <p>Dalším způsobem hodnocení je metoda variantních scénářů. Zde je nutno důrazně podotknout, že variabilita projektu tunelů ve smyslu JIH-Střed je předem potlačena interními akty ministerstva dopravy a odmítnutím variability řešení investorem. Metoda variantního scénáře zahrnuje hlediska ochrany životního prostředí, veřejného zdraví a udržitelného rozvoje, princip předběžné opatrnosti, který je vhodný především v případě koncepcí, které obsahují seznam strategických záměrů nebo typových projektů a mohou obsahovat nejhorší představitelné situace při realizaci projektů. Tato metoda je použitelná především pro vzájemné porovnání variant.</p> <p>Dalším způsobem hodnocení koncepce je tzv metoda multikriteriální analýzy. Její nevýhodou je poměrně složitá komunikace s veřejností a malá možnost kontroly příslušným úřadem při konkrétním postupu s velkým množstvím expertů vylučujícím manipulaci se stanovením relevantních kritérií a jejich vah a může napomoci objektivizaci výsledků zejména v eliminaci subjektivního hodnocení.</p> <p>V případě projektu tunelů s jasným územním průmětem je vhodnější použít podle metodiky MŽP metodu variantních scénářů, popř. metodu multikriteriální analýzy (jinak řečeno panelů expertů). Tyto metody nemohly být, resp. staly se nežádoucím, protože o trase tunelů v podobě varianty JIH bylo rozhodnuto již CKMD a potvrzeno i dalšími subjekty (viz důkaz tohoto faktu v textu níže).</p> <p>Projekt „Modernizace trati Praha Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ lze i podle dat v koncepci přesně lokalizovat a určit tak jeho územní průmět a při hodnocení vlivu tohoto projektu postupovat tak jak je směrnici MŽP uvedeno výše. Hodnocení projektu nevhodnou metodou vstupuje pak do hodnocení koncepce strategie jako celku a ve finále vytváří skrytý ale reálný potenciál negativních vlivů na životní prostředí a jeho poškození.</p> <p>Podle podatele je dále prokazatelné, že ne všechny požadavky zjišťovacího řízení na koncepci strategie byly splněny.</p> <p>Podatel je názoru, jak v dalším dokáže, tunely projektu „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha – Veleslavín (mimo) jsou v kontextu usnesení CKMD z 19.11.2019 významově spojeny s variantou JIH, která má potenciál narušení životního prostředí, a proto podatel nesouhlasí, aby uvedený projekt byl ve své invariančnosti do strategie zahrnut.</p> <p>V případě jeho zahrnutí do strategie se lze důvodně domnívat, že vznikne negativní precedens v tom, že podřízené složky ministerstva dopravy, územní orgány se budou odvolávat na strategii v budoucnu schválené i vládou ČR bez toho, aby byla vnímána negativa invariančnosti projektu tunelů v trase JIH, přestože existuje jiná varianta, která tato negativa eliminuje a v důsledku toho dojde k potenciálnímu a nevratnému poškození životního prostředí v dané o oblasti dotčené stavbou a provozem tunelů.</p> <p>Důkaz:  Ministerstvem dopravy prokazatelně předurčilo svými interními kroky do dopravní strategie variantu tunelů JIH v invariančním podobě:  - 19.11.2019 CKMD schválila investiční záměr projektu varianty JIH (příloha 10),  - Na tomto jednání byl podle prezenční listiny přítomen i současný ředitel odboru strategie MD Ing. Luděk Sosna, jehož odbor poskytoval zpracovateli hodnocení</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>strategie podklady. Tyto podklady musely být tedy předány s povědomím, že se jedná o variantu JIH (příloha 11)</p> <p>- V jiné korespondenci z 26.5.2021 odpovídá náměstkyně MD ing. paní Lenka Hlubučková (dnes Hamplová) takto: S ohledem na již provedené procesní úkony potvrzují platnost záměru investiční akce „Modernizace tratě Praha-Výstaviště (mimo) – Praha – Veleslavin (mimo) schváleného CKMD ČR dne 19.11.2019, který zahrnuje vedení trasy pod Střešovickým masivem mimo stávající stopu převážně raženými tunely v podobě varianty JIH.</p> <p>- V jiné korespondenci z 9.12.2022 odpovídá ministr dopravy Mgr. Martin Kupka takto cituji zkráceně: Nicméně v současné době probíhá posuzování vlivu „Modernizace tratě Praha-Dejvice (mimo) – Praha – Veleslavin (mimo) na životní prostředí ve variante JIH.</p> <p>Podatel to považuje za 4 x potvrzený důkaz toho, že ve strategii se musí jednat výlučně jen o invariantní řešení v podobě varianty JIH s čímž podatel nesouhlasí.</p> <p><b>D. HODNOCENÍ KONCEPCE Z POHLEDU NENAPLNĚNÍ ZÁVĚRŮ ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ</b></p> <p>Porovnání „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“ projektu „Modernizace trati Praha-Dejvice /mimo)- Praha-Veleslavin (mimo) se závěry zjišťovacího řízení Č. j.: MZP/2023/710/397 ze dne 28. března 2023</p> <p><b>ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ</b></p> <p>„Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“ je koncepcí naplňující dikci ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) zákona Koncepce obsahuje klastry projektů, u kterých lze dovodit rámcový územní průmět, a i opatření bez konkrétního územního průmětu mohou být s naplňováním koncepce, spojena určitá rizika související s navrhovaným rozvojem železniční infrastruktury. Součástí DSS3 jsou multimodální klastry pro jednotlivé oblasti zahrnující dílčí dopravní záměry železniční infrastruktury. Takovýmto záměrem je i projekt „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Veleslavin (mimo). V předložené dokumentaci je přesně lokalizovaný vit str. 25 námitky jako nová trať jejíž vedení je umístěno do tunelů (Příloha 2 Tabulka vliv na veřejné zdraví a obyvatelstvo (akustická zátěž) str. 448 strategie) Hodnotitel vlivu na životní prostředí mohl zcela odvodit přibližné trasování tunelů, resp. rámcovou polohu, i některé další obecné charakteristiky (povahy, velikost) i to, zda z tohoto hlediska může koncepce významně trvale či nevratně ovlivnit životní prostředí v dotčeném území. Např. zhoršení hlukové situace, vliv zdroje podzemní vody, kulturní památky, synergické akumulované efekty současných staveb s budoucími záměry oblasti, např. v tabulce nejsou uvedena žádná opatření z hlediska ochrany veřejného zdraví. Negativní vlivy trvalého či nevratného charakteru nelze vyloučit v tomto případě vyloučit ani se samotnou realizací jednotlivých opatření (např. vliv nekontrolovatelného šíření vibrací podloží v tektonických anomáliích, takže není možno přesně predikovat jejich vliv např. na zdraví, komfort bydlení obyvatel, vliv na vybavení citlivých lékařských zařízení ÚVN, nevratnou ztráta podzemních vod (důvody uvedeny výše v textu) a jiné. MŽP sice doporučilo zpracovat SEA spíše na regionální úrovni, ale ty nejsou dokončené. Alespoň koncepty těchto dokumentů byly hodnotiteli k dispozici, protože ve strategii uvádí že zdrojem jeho informací byl i portál MŽP CENIA.</p> <p>V závěrech zjišťovacího řízení je uveden i požadavek na SEA aby byla zpracována zpracovat nejen v rámci základních zákonných požadavků daných zejména ustanovením § 2, § 10b a přílohou č. 9 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA					
číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>tak, aby bylo přezkoumatelné, logicky srozumitelné, konzistentní apod. ale také se zaměřením na aspekty plynoucí ze zjišťovacího řízení. MŽP upozorňuje, že je nutné vyhodnotit koncepci v jejím plném rozsahu, tzn. všechny její části včetně všech příloh, a v podrobnosti odpovídající podrobnosti návrhu koncepce, jejím cílům, prioritám a opatřením. Celkový vliv koncepce strategie na životní prostředí se logicky odvíjí od míry konformity jednotlivých projektů s požadavky na životní prostředí. Hodnocení projektu a jeho vlivu na životní prostředí podle dopravní politiky TNT-T jak bylo uvedeno v odpovědi na jeden z dotazů na zástupce ministerstva dopravy je v rozporu s legislativou a je nepřezkoumatelné.</p> <p>Hodnocení vlivů projektu na životní prostředí při absenci jakékoli dokumentace k projektu je nepřezkoumatelné (obojí viz v dalším dotazy veřejnosti) .</p> <p>Zpracovatel v prezentaci uvedl, že hodnocení vycházelo z podrobné typologické klasifikace projektů a rozboru informací o významnějších projektech (pozice vůči obytné zástavbě, dopravní zátěž atd.) Podatel se důvodně domnívá, že tyto podklady musely být pro hodnocení oblasti dotčené stavbou a provozem tunelů ve variantě JIH nedostatečné a týkaly se pouze oblasti stávající trasy železnice.</p> <p>Komentované požadavky závěrů zjišťovacího řízení nejsou podle podatele naplněny. Součástí koncepce je projekt „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo), Podatel zdůrazňuje, že projekt je dle dat v koncepci zcela přesně pro podobné hodnocení lokalizován zejména pro body 11, 17, 18, 19, 23. Viz rovněž výše: Předkládaná koncepce je zpracována jako invariantní s tím, že celá řada detailů projektového charakteru není v této fázi řešena. Ty mají být řešeny v dalších krocích zpracování projektových návrhů, a to včetně posouzení vlivů jednotkových záměrů na životní prostředí. S tím podatel nesouhlasí. Podatel se domnívá, že právě z tohoto důvodu nelze pro účely koncepce dostatečně zhodnotit variantu JIH za splněného předpokladu, že varianta tunelů je zcela identifikovatelná svým průmětem a lokalizací již ze samotného textu koncepce.</p> <p>Podatel rovněž nesouhlasí s tím, že by negativní vlivy mohly být v podstatě jen podmíněny tím, že budou v budoucnosti vyloučeny, sníženy, zmírněny atd. či přesunuty do další fáze např. až do fáze stavebního řízení atd. (např. judikát č.j. 3 Ao 1/2007–210 NSS).</p> <p>V textu námitky lze postupně najít odpovědi a zdůvodnění k jednotlivým bodům z požadavků zjišťovacího řízení, zda byly nebo nebyly dle názoru podatele naplněny.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bod 1 požadavků zjišťovacího řízení – příklad: Bereme na vědomí.</li> <li>2. Bod 2 požadavků zjišťovacího řízení– příklad: Bereme na vědomí.</li> <li>3. Bod 3 požadavků zjišťovacího řízení – příklad: oblast ochrany vod – nesoulad s potencionální možností ztráty zdroje podzemních vod bez náhrady,</li> <li>4. Bod 4 požadavků zjišťovacího řízení– příklad: udržitelný rozvoj oblasti – nenastane žádný, oblast je již stabilizovaná, naopak projeví se negativní důsledky provozu tunelů v oblasti, nesoulad s Politikou územního rozvoje České republiky (volba horšího řešení při existenci lepšího).</li> <li>5. Bod 5 požadavků zjišťovacího řízení– příklad: Bereme na vědomí.</li> <li>6. Bod 6 požadavků zjišťovacího řízení– příklad: Bereme na vědomí.</li> </ol> <p>V závěrech zjišťovacího řízení je uveden i požadavek na SEA aby byla zpracována zpracovat nejen v rámci základních zákonných požadavků daných zejména ustanovením § 2, § 10b a přílohou č. 9 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí tak, aby bylo přezkoumatelné, logicky srozumitelné, konzistentní apod. ale také se</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>zaměřením na aspekty plynoucí ze zjišťovacího řízení. MŽP upozorňuje, že je nutné vyhodnotit koncepci v jejím plném rozsahu, tzn. všechny její části včetně všech příloh, a v podrobnosti odpovídající podrobnosti návrhu koncepce, jejím cílům, prioritám a opatřením. Celkový vliv koncepce strategie na životní prostředí se logicky odvíjí od míry konformity jednotlivých projektů s požadavky na životní prostředí. Hodnocení projektu a jeho vlivu na životní prostředí podle dopravní politiky TNT-T jak bylo uvedeno v odpovědi na jeden z dotazů na zástupce ministerstva dopravy je v rozporu s legislativou a je nepřezkoumatelné.</p> <p>Hodnocení vlivů projektu na životní prostředí při absenci jakékoli dokumentace k projektu je nepřezkoumatelné (obojí viz v dalším dotazy veřejnosti) .</p> <p>Zpracovatel v prezentaci uvedl, že hodnocení vycházelo z podrobné typologické klasifikace projektů a rozboru informací o významnějších projektech (pozice vůči obytné zástavbě, dopravní zátěž atd.) Podatel se důvodně domnívá, že tyto podklady musely být pro hodnocení oblasti dotčené stavbou a provozem tunelů ve variantě JIH nedostatečné a týkaly se pouze oblasti stávající trasy železnice. Komentované požadavky závěrů zjišťovacího řízení nejsou podle podatele naplněny.</p> <p>Součástí koncepce je projekt „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Veleslavin (mimo), Podatel zdůrazňuje, že projekt je dle dat v koncepci zcela přesně pro podobné hodnocení lokalizován zejména pro body 11, 17, 18, 19, 23. Viz rovněž výše: Předkládaná koncepce je zpracována jako invariantní s tím, že celá řada detailů projektového charakteru není v této fázi řešena. Ty mají být řešeny v dalších krocích zpracování projektových návrhů, a to včetně posouzení vlivů jednotkových záměrů na životní prostředí. S tím podatel nesouhlasí. Podatel se domnívá, že právě z tohoto důvodu nelze pro účely koncepce dostatečně zhodnotit variantu JIH za splněného předpokladu, že varianta tunelů je zcela identifikovatelná svým průmětem a lokalizací již ze samotného textu koncepce.</p> <p>Podatel rovněž nesouhlasí s tím, že by negativní vlivy mohly být v podstatě jen podmíněny tím, že budou v budoucnosti vyloučeny, sníženy, zmírněny atd. či přesunuty do další fáze např. až do fáze stavebního řízení atd. (např. judikát č.j. 3 Ao 1/2007–210 NSS).</p> <p>V textu námitky lze postupně najít odpovědi a zdůvodnění k jednotlivým bodům z požadavků zjišťovacího řízení, zda byly nebo nebyly dle názoru podatele naplněny.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bod 1 požadavků zjišťovacího řízení – příklad: Bereme na vědomí.</li> <li>2. Bod 2 požadavků zjišťovacího řízení– příklad: Bereme na vědomí.</li> <li>3. Bod 3 požadavků zjišťovacího řízení – příklad: oblast ochrany vod – nesoulad s potencionální možností ztráty zdroje podzemních vod bez náhrady,</li> <li>4. Bod 4 požadavků zjišťovacího řízení– příklad: udržitelný rozvoj oblasti – nenastane žádný, oblast je již stabilizovaná, naopak projevují se negativní důsledky provozu tunelů v oblasti, nesoulad s Politikou územního rozvoje České republiky (volba horšího řešení při existenci lepšího).</li> <li>5. Bod 5 požadavků zjišťovacího řízení– příklad: Bereme na vědomí.</li> <li>6. Bod 6 požadavků zjišťovacího řízení– příklad: Bereme na vědomí.</li> <li>23. Bod 23 požadavků zjišťovacího řízení– příklad: sekundární vlivy (změna hydrologických poměrů) není hodnocena ( potencionální ztráta zdrojů podzemní vody bez náhrady) ani dopady na změny v podloží podle báňského úřadu s dobou jeho stabilizace v horizontu až 30 let V závěrech se upozorňuje na nutnost vzájemné spolupráce mezi předkladatelem, resp. zpracovatelem koncepce, zpracovatelem</li> </ol>	

**Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA**

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>vyhodnocení SEA aby výsledky byly promítnuty do návrhu koncepce za účelem zajištění minimalizace jejích vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví již v průběhu posuzování a aby nastavení spolupráce jednotlivých zúčastněných stran v rámci strategického posuzování vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví bylo efektivní.</p> <p>Podatel považuje výše uvedený odstavec za podstatný. Zástupce ministerstva doprav na veřejném projednání uvedl, že nelze hodnotit jednotlivé projekty v jejich podobnostech, protože by nebylo možno strategii dát z časových důvodů vůbec dohromady. Podatel s tím to nesouhlasí v případě, kdy je možno dílčí projekt uvedený ve strategii přesně lokalizovat v podobě jeho průmětu do území. Takový přístup se nepromítne do závěrů koncepce i hodnocení dílčích projektů za účelem minimalizace jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví již v průběhu posuzování koncepce strategie. Pokud by projekty nebyly skutečně hodnoceny v podrobnostech, nebylo by možné např. dle kritérií soustavy NATURA 2000 určit významný negativní vliv (např. u projektu RS1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov) nebo přijmout konkrétní opatření na snížení, kompenzaci, odstranění škodlivých vlivů na životní prostředí již na úrovni strategie.</p> <p>Ministerstvo dopravy, přestože vědělo, že podkladová dokumentace k hodnocení dopadů projektu existuje (mohlo si ji případně vyžádat od podřízené státní organizace správy železnic) tuto dokumentaci zpracovateli (hodnotiteli) koncepce neposkytlo. Podatel připomíná, že EIA MZP508 a SEA PHA23Q k danému projektu na regionální úrovni není dosud dokončena. Podatel s ministerstvem dopravy nesouhlasí, takovým přístupem ministerstvo dopravy obchází výše uvedené upozornění ze zjišťovacího řízení, přesouvá řešení z koncepční úrovně na nižší projektovou úroveň i tam kde nemá nebo nemusí, a na projektové úrovni pak vzniká riziko absolutní akceptace nekonkrétních či jen odhadnutých závěrů strategie s cílem splnit v rámci republiky úkoly ze strategie projednané následně vládou ČR.</p> <p>E. DOTAZY VEŘEJNOSTI A ODPOVĚDI NA VEŘEJNÉPROJEDNÁNÍ STRATEGI DNE 18.1.2024</p> <p>Z dotazů na předkladatele koncepce na jejím veřejném projednání dne 18.1.2024 vyplynulo následující:</p> <p>Přepis adekvátní části audio záznamu z veřejného projednání dne 18.1.2024 (MŽP k dispozici na vyžádání) :"</p> <p>Dotazy veřejnosti:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Jaká dokumentace byla k hodnocení vlivu trasy ražených tunelů na životní prostředí použita</li> <li>2) Jakou variantu trasy tunelů ve strategii ministerstvo dopravy myslí, když CKMD 19.11.2019 schválila záměr ražených tunelů v podobě trasy JIH a schválí strategie může vést SŽ i uzemní orgány státní správy k tomu, že se budou v dalším obhajovat i tím, že je tato varianta je také uvedena v dopravní strategii             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Zpracovatel hodnocení strategie odpovídá: součástí návrhu koncepce dopravní sektorové strategie nejsou žádné situace a řádná projektová dokumentace. Vše, co bylo podkladem bylo zveřejněno, a to nejsou to žádné situace a žádná projektová dokumentace.</li> <li>b) Zástupce MD doplňuje: to co tam je z požadavku TEN-T napojení letiště na železniční dopravu, z toho pak vyplývají i ty body ale nehodnotí se tam jestli to půjde</li> </ol> </li> </ol>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>tunelem pod Střešovicemi nebo jiným tunelem nebo po stávající trase to není předmětem to je věcí projektové polohy.</p> <p>c) Zástupce veřejnosti: oponuje že ve strategii je uvedena slovně trasa tunelů a uvádí se to i v hodnocení na životní prostředí. Jedná se o to, že CKMD v minulost (19.11.2019) již schválila na návrh SŽ záměr trasy v podobě varianty JIH, to je varianta horší pro obyvatele dotčené oblasti a současně je tam i „x: objektů a jedním z nich je i objekt důležitý pro obranu státu, údajně probíhají nějaká jednání SŽ-MD-MO – detaily neznám,</p> <p>d) Zástupce MD doplňuje: to je pořád ta projektová úroveň, kdybychom měli vše projednávat na úrovni koncepce (uvádí množství cca 900 projektů) nemůžeme dát strategii dohromady, musí se to řešit na projektové úrovni, zda to je JIH-SEVER nemůžeme řešit, řeší to pak EIA</p> <p>e) Zástupce veřejnosti: dotaz, zda se MD neobává, že si to investor a uzemní orgány nebudou vykládat tak, že to je právě varianta schválená CKMD.</p> <p>f) Zástupce MD odpovídá: že se nebude vyjadřovat k CKMD, opět odkazuje na projektovou úroveň, podklady k tomu nemá a musel by sem pozvat lidi kteří se projektem konkrétně zabývají. Koncepce to neřeší, označuje vše pak za navazující proces, který umožní projety naprojektovat v optimální variantě z hlediska ekonomického, životního prostředí, nelze řešit všech 900 projektů</p> <p>g) Zástupce veřejnosti: Tak na základě, čeho je projekt tedy ve strategii hodnocený?</p> <p>h) Zástupce MD odpovídá: byl hodnocen hlediska dopravního, že zabezpečuje požadavek transevropského dopravnictví spojení železniční napojení na letiště Neřešíme tam jestli to půjde severní nebo jižní variantou.</p> <p>i) Zástupce veřejnosti: Nejme proti napojení Kladno-Praha ale jsme proti tomu, kudy to chcete táhnout. Následně doplňují poznámkou, že ve strategii je skutečně uvedeno hodnocení některých aspektů vlivu na ŽP trasy Dejvice – Veleslavin na ŽP, takže to není jen z dopravného hlediska.</p> <p>j) Zástupce MD odpovídá: souhlasí že z hlediska významu, ale hodnotilo se tam i ŽP v případě tohoto projektu</p> <p>k) Zástupce veřejnosti: to je to co nám vychází hůře, než je hodnocení strategie uvedeno</p> <p>l) Zástupce MD odpovídá: v původní podobě tohoto projektu se původně počítalo se současnou trasou v otevřeném terénu a z důvodu hluku vlivu na ŽP se přišlo s novou variantou, aby ty vlivy byly co nejmenší Konec přepisu.</p> <p>Stanovisko podatele k odpovědím veřejnosti:</p> <p>Ad a) Z odpovědi plyne, že zpracovatel hodnocení vlivu na ŽP neměl žádné relevantní podklady ni včetně situace projektu, aby mohl vliv projektu na ŽP vyhodnotit. Projekt je sice podle názvu lokalizovatelný včetně jeho průmětu do území, ale to je vše. Pravděpodobný pouhý odhad vlivů na ŽP je i na strategické úrovni neakceptovatelný a je potenciálem nezjištění negativních vlivů projektu na ŽP.</p> <p>Ad b) V odpovědi se dozvídáme, že „to co tam je“, je z požadavku TEN-T napojení letiště na železniční dopravu. Napojení letiště na železniční dopravu je především dopravní požadavek transevropské dopravní sítě a dopravní požadavek nemůže určovat to co tam je z hlediska poskytnuté dokumentace na kterou mířil dotaz veřejnosti. S tím podatel nesouhlasí.</p> <p>Podateli je známo, že Evropskou komisí byly pro TEN-T stanoveny určitá omezení. Jedno z nich je že každý projekt zařazený do sítě TEN-T musel být podroben</p>	

Vypořádání vyjádření, které MŽP obdrželo po zveřejnění vyhodnocení SEA

číslo	datum	Číslo jednací	Vyjadřovatel	Text připomínky	Vypořádání
				<p>strategickému posouzení vlivu na životní prostředí (proces SEA), což ale opět neřeší dotaz veřejnosti na podkladovou dokumentaci, ze které hodnocení vychází.</p> <p>Ad c) veřejnost reaguje na předchozí odpověď k tomu, že nehodnotí se tam jestli to půjde tunelem pod Střešovicemi nebo jiným tunelem nebo po stávající trase. S tím podatel nesouhlasí. Vedení trasy v invariantní podobě tunelů bylo předem explicitně určeno interními procesy ministerstva dopravy, jak bylo dokázáno výše.</p> <p>Ad d) s přesunem zodpovědnosti v případě varianty dobře známé varianty JIH na projektovou úroveň, když již strategie sama může svým hodnocením zavést chybovost do hodnocení vlivů na ŽP a následně automaticky akceptovanou podřízenými složkami ministerstva i územních orgánů, protože strategii schvaluje vláda ČR je v rozhodovacím procesu neakceptovatelná. Viz příklad: neřešení chybovosti posudků pořízených investorem což je v prospěch trasy JIH, prohlášení investora že v dalším nebude o trase JIH diskutovat atp.)</p> <p>Ad g) + Ad h) hodnocení vlivu projektu na ŽP na úrovni SEA z hlediska dopravního s tím že zabezpečuje požadavek transevropského dopravnictví – spojení – železniční napojení na letiště považuje podatel za naprosto neakceptovatelný. S tím podatel rozhodně nesouhlasí. Že by hodnocení vlivů na ŽP bylo přizpůsobeno dopravnímu hledisku kudy má být trasa vedena? Odpovědi je nesrozumitelná. Pro hodnocení EIA, SEA má ČR zákon č. 100/2001 Sb. a MŽP vydalo směrnici k Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí...</p> <p>Ad i) + Ad l) z důvodu hluku vlivu na ŽP se přišlo s novou variantou, aby ty vlivy byly co nejmenší. Dle tohoto vyjádření se veřejnost může jen domnívat, že byl hodnocen pouze tento determinant snížení hlukové zátěže v současné trase, což je jediná možná empiricky bez poskytnutí podkladů odvoditelná skutečnost. Podatel s tím nesouhlasí důvody jsou uvedeny výše v textu. (posudky předložené podatelem, vliv trasy JIH na životní prostředí, nesoulad s judikáty, existence jiné varianty...).</p> <p>F) Přehledná situace variant zvažovaných v předchozích fázích projektové přípravy</p>	
				<p>LEGENDA ŽP:           - symboly pro hlukové zóny           - symboly pro územní plán           - symboly pro stávající infrastrukturu           - symboly pro výhledové územní plán</p> <p>LEGENDA:           - symboly pro tunelové varianty           - symboly pro stávající infrastrukturu           - symboly pro výhledové územní plán</p> <p>SITUACE TUNELOVÝCH VARIANT           Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Velká Praha (mimo)           M 1:10 000</p>	