

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 30. června 2014

Č. j.: 46432/ENV/14

STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů
na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů,

k návrhu koncepce

„Operační program Doprava pro programové období 2014 – 2020“

verze po veřejném projednání

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

Zpracovatel posouzení: **Ing. Vladimír Zdražil**
*(autorizace MŽP dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní
prostředí, ve znění pozdějších předpisů, č. j. 47889/ENV/06)*

Tým zpracovatele: **Ing. Zdeněk Keken**
Doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc.
MUDr. Helena Kazmarová
Mgr. Stanislav Mudra

Stručný popis koncepce:

Operační program Doprava pro programové období 2014 – 2020 (dále též jen „OP D 2014 – 2020“) kontinuálně navazuje na dokument Operační program Doprava pro programové období 2007 – 2013 a vychází z konceptu Dopravní politiky pro období 2014 – 2020 s dlouhodobým výhledem do roku 2050 a koncepce Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

OP D 2014 – 2020 zahrnuje rozvojové priority v sektoru dopravy České republiky, které mohou být kofinancovány ze strukturálních fondů Evropské unie a je tvořen jako nástroj pro naplňování strategických investičních potřeb a řešení klíčových problémů v sektoru dopravy v rámci realizace investiční priority politiky hospodářské, sociální a územní soudržnosti

Evropské unie pro období 2014 – 2020. Pro Dohodu o partnerství tak OP D 2014 – 2020 představuje především prostředek pro plnění strategického cíle „Rozvoj dopravní a technické infrastruktury a ochrana životního prostředí“ v rámci priority pro financování „Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost a ekonomicky odpovídající obslužnost území“.

Průběh posuzování:

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

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

Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 23. 8. 2013 zveřejněním informace o oznámení koncepce na úřední desce posledního kraje. Oznámení bylo rovněž zveřejněno v Informačním systému SEA. Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, oddělení SEA, obdrželo v zákonné lhůtě celkem 40 písemných vyjádření. Připomínky týkající se obsahu a rozsahu posouzení byly využity jako podklad pro vydání závěru zjišťovacího řízení. Závěr zjišťovacího řízení č. j. 67183/ENV/13 byl vydán dne 27. 9. 2013.

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

Stručný popis posuzování:

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

Součástí posouzení OP D 2014 – 2020 bylo hodnocení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to z hlediska dopadů na evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) a ptačí oblasti (dále jen „PO“) a stav jejich ochrany z uvedených hledisek dle § 45h zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Závěry posuzování:

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

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

„Operační program Doprava pro programové období 2014 – 2020“

verze po veřejném projednání

za dodržení níže uvedených podmínek, kterými bude zároveň zajištěna minimalizace vlivů provádění Operačního programu Doprava pro programové období 2014 – 2020 na životní prostředí a veřejné zdraví (část A):

1. Při realizaci koncepce, tj. při přípravě a realizaci jednotlivých projektů a aktivit, jež budou naplňovat priority a cíle koncepce, respektovat a dodržovat opatření pro předcházení, snížení či kompenzaci potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví uvedených ve vyhodnocení, především v kapitole č. 7.
2. Zajistit, aby Operační program Doprava 2014 – 2020 preferoval realizaci staveb a opatření, která aktivně směřují k naplnění klesajícího trendu dopravních imisních příspěvků suspendovaných částic, oxidů dusíku a benzo(a)pyrenu zejména v regionech se zvýšeným znečištěním ovzduší a v obytné zástavbě.
3. Zajistit urychlenou přípravu staveb, jejichž prioritní realizace vyplývá ze Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR a programů zlepšování kvality ovzduší za současného přihlédnutí k úrovni připravenosti staveb.
4. Po realizaci silničních staveb vyhodnotit příspěvek jednotlivých projektů ke snížení emisí, a to zejména prachových částic a prekurzorů sekundárních částic v obydlých oblastech.
5. Zabezpečit stávající legislativně danou ochranu obyvatel proti dopravnímu hluku a zhoršené kvalitě ovzduší (vyjádřené překročenými imisními limity) jako nezbytnou podmínku pro projekty.
6. V rámci naplňování Operačního programu Doprava 2014 – 2020 upřednostnit ta opatření, která přesunou silniční dopravu mimo hustě obydlené lokality (při respektování požadavků na ochranu ostatních složek životního prostředí), zvýší kapacitu a plynulost silniční dopravy a poskytnou a podpoří alternativní způsoby dopravy vůči silniční nákladní a individuální osobní dopravě s cílem snížit emise z dopravy.

7. Při realizaci aktivity „Modernizace a výstavba infrastruktury vodních cest (např. plavební stupně, plavební komory, objekty pro zajištění bezpečnosti, atd.)“ zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody.
8. Minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území (ZCHÚ) a území soustavy Natura 2000 (obzvláště v maloplošných a I. a II. zónách velkoplošných). V rámci vymezených koridorů hledat optimální vedení s respektem ke zvláště chráněným územím včetně ochranných pásem, k lokalitám Natura 2000, k přírodním biotopům a dalším přírodním hodnotám.
9. Při realizaci technických opatření realizovaných v lokalitách vhodných pro akumulaci povrchových vod a na vodních tocích je nutné postupovat tak, aby byl minimalizován rozsah ovlivnění ekologických charakteristik vodních toků a stav vodních a na vodu vázaných ekosystémů a celkově vodního režimu v území.
10. Zajistit migrační prostupnost staveb. To se týká nejen migrační prostupnosti pro velké savce, ale i míst výskytu obojživelníků a jiných zvláště chráněných druhů, křížení evropsky významných lokalit a zvláště chráněných území. Zásah nově budovaných nebo rekonstruovaných staveb silniční a železniční dopravy (TENT-T, VRT) do polygonů UAT (oblasti nefragmentované dopravou) kategorie A 4 (výborný stav), pokud by jejich důsledkem byla fragmentace území, lze akceptovat jen výjimečně, za podmínky zajištění dostatečné migrační průchodnosti pro živočichy ve smyslu metodiky AOPK ČR.
11. Nové dopravní stavby a vodní díla lze do zvláště chráněných území umísťovat zcela výjimečně, s respektováním jejich předmětů a cílů ochrany a podmínek pro zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin a při nezhoršení migrační propustnosti pro zvěř a vodní živočichy. Konečný návrh tras řešit v dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody.
12. Při realizaci projektu Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice, který bude realizován buď záměrem „Plavební stupeň Děčín“, jenž je jediným v současné době uvažovaným záměrem uváděným též Dopravní sektorovou strategií, 2. fáze, nebo jiným záměrem, zajistit dodržení stanoviska MŽP č. j.: 68016/ENV/13 ze dne 25. října 2013 část Doporučení:
 - Vzhledem ke skutečnosti, že plnohodnotná funkčnost modernizované vodní cesty je podmíněna realizací všech opatření na vodní cestě, je nutno posuzovat realizaci všech předpokládaných opatření současně s vlivy lodní dopravy samotné.
 - V rámci již probíhajícího mezistátního/přeshraničního procesu posuzování vlivů na životní prostředí (proces EIA) navrhovaného záměru „Plavební stupeň Děčín“ je nutné zajistit důkladné posouzení kumulativních vlivů na celý ekosystém toku, který bude tímto záměrem ovlivněn (po proudu a proti proudu Labe).
 - 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.

13. Všechna další posuzování záměrů, které mají zásadní vliv na útvary povrchové vody a s nimi související ekosystémy (zejména záměr „Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice“ a „Plavební stupeň Přelouč II“) musí plně respektovat ustanovení Směrnice 2000/60/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. října 2000, zejména pak článek 4.7.
14. Při realizaci projektu Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice, který bude realizován buď záměrem „Plavební stupeň Děčín“, jenž je jediným v současné době uvažovaným záměrem uváděným též Dopravní sektorovou strategií, 2. fáze, nebo jiným záměrem, je v rámci jeho vlivů nutné přispět k naplňování cílů plánů povodí, tj. že záměr nezpůsobí svými vlivy zhoršení stavu všech ovlivněných útvarů povrchových vod a přispěje k zlepšení stavu a obnově všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vod.
15. Při realizaci, rekonstrukci, či optimalizaci dopravních staveb v lokalitách mimo zastavěná území obcí v maximální možné míře respektovat doporučení orgánů ochrany životního prostředí se snahou o minimální zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů.
16. Při realizaci logistických center či přepravních terminálů vytvářet podmínky vedoucí k přednostnímu umístování těchto staveb do stávajících brownfields a urbanizovaných území před jejich výstavbou ve volné krajině.
17. Stavby a aktivity, které naplní charakteristiky a limity stanovené zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, budou samostatně posouzeny v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA). Bez provedení tohoto posouzení nelze podpořit realizaci navrhovaného záměru a ani ho uskutečnit.
18. Předkladatel koncepce zajistí celkovou koordinaci systému sledování vlivů OP D 2014 – 2020 na životní prostředí, tj. zejména následující kroky a aktivity:
 - vybrat relevantní environmentální indikátory a začlenit je do celkového systému sledování implementace OP D 2014 – 2020 na životní prostředí;
 - pravidelně vyhodnocovat výsledky monitoringu (ve vazbě na další postupy průběžných evaluací při implementaci programu);
 - pravidelně zveřejňovat výsledky monitoringu;
 - využít relevantní environmentální indikátory jako kritéria pro hodnocení a výběr relevantních projektů, předkládaných v rámci OP D 2014 – 2020;
 - zajistit dostatečné odborné a personální kapacity pro oblasti životního prostředí a rámec implementační struktury OP D 2014 – 2020, tj. zejména pro hodnocení a výběr projektů.
19. Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vypořádání veškerých došlých vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu koncepce, tak i k jejímu vyhodnocení.

Operační program Doprava pro programové období 2014 – 2020 nebude mít významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti za dodržení níže uvedených podmínek (část B):

1. Projekt Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice realizovat pouze pokud bude vydáno souhlasné stanovisko v procesu EIA k záměru „Plavební stupeň Děčín“, jenž je jediným v současné době uvažovaným záměrem uváděným též Dopravní sektorovou strategií, 2. fáze, nebo k jinému záměru, který bude naplňovat projekt Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice, v rámci kterého již probíhá či bude probíhat i vyhodnocení přeshraničních vlivů na ekosystém toku Labe na území SRN.
2. Záměry, které budou navrhovány na základě koncepce (zejména ty záměry, které budou navrhovány v rámci specifických cílů koncepce, jejichž potenciální vliv na soustavu Natura 2000 byl vyhodnocen jako mírně negativní až negativní) musí být před schválením jejich realizace získáno stanovisko orgánů ochrany přírody, resp. posouzeny v rámci procesu jejich přípravy z hlediska vlivů na konkrétní dotčené přírodní lokality tvořící soustavu Natura 2000 ve smyslu ustanovení § 45h a § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
3. Veškeré aktivity a opatření navrhované Operačním programem Doprava 2014 – 2020 budou realizovány s respektováním integrity a územní ochrany EVL a PO soustavy Natura 2000 a nesmí vést k poškození nebo zhoršení stavu předmětu ochrany těchto území.
4. Při umísťování dopravních staveb či vodních děl do území Natura 2000 musí být vyloučen významný negativní vliv na předměty ochrany EVL a PO a integritu lokalit. Měly by být upřednostňována ta opatření, které povedou ke zlepšení stavu předmětu ochrany EVL a PO nebo jej alespoň nezhorší.
5. Volit optimální trasy a technická řešení s respektem k lokalitám a výskytu předmětů ochrany lokalit soustavy Natura 2000.
6. Minimalizace zásahů do EVL a PO, a to zejména z pohledu územních střetů.
7. Realizovat taková technická řešení záměrů a další nadstandardní opatření, která umožní migraci živočichů, a zajistí spojitost biotopů, populací a soustavy Natura 2000.
8. Přijmout taková technická řešení záměrů, které minimalizují střety předmětů ochrany s dopravou.

Doporučení (část C):

S ohledem na potřebu zajištění synergického působení obou zmiňovaných velkých projektů (Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice a Plavební stupeň Přelouč II) z hlediska prevence či minimalizace jejich nepříznivých vlivů a v souladu s podmínkami stanoviska MŽP č. j.: 68016/ENV/13 ze dne 25. října 2013 k Dopravní sektorové strategii, 2. fáze se navrhuje zvážit možnost realizace projektu Plavební stupeň Přelouč II až v případě souhlasného stanoviska EIA k záměru, který bude naplňovat projekt Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice.

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

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

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

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