Vypořádání připomínek v rámci SEA k OPD – červen 2014

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Číslo připomínky | Připomínkové místo | Připomínka | Vypořádání |
|  | Újezdní úřad vojenského újezdu Boletice | Bez připomínek. | Bez komentáře. |
|  | Český báňský úřad v Praze | Bez připomínek. | Bez komentáře. |
|  | Správa CHKO Český les | Cíle jednotlivých prioritních os nejsou specifikovány podrobně a jsou formulovány velmi obecně. Teprve až budou známy konkrétní návrhy realizace jednotlivých akcí, bude možné specifikovat a posoudit možné dopady na životní prostředí potažmo na evropsky významné lokality na území CHKO Český les. | Vzato na vědomí. |
|  | Správa CHKO Křivoklátsko | CHKO Křivoklátsko se žádný z uvedených projektů přímo nedotýká, ale jeden, a to stavba dalšího úseku rychlostní silnice R6 Nové Strašecí – Řevničov – Krupá, stav předmětu ochrany CHKO Křivoklátsko nepřímo ovlivňuje, protože se tato stavba stane významnou migrační bariérou severně, velmi blízko za hranicemi CHKO. Vyhodnocení vlivu na životní prostředí toto riziko zmiňuje a uvádí i nutnost zohlednění a minimalizace negativního vlivu. Také v navrhovaných kritériích výběru podpořených projektů je zahrnuta otázka, zda stavba zlepšuje migrační prostupnost území. Doposud realizovaný úsek silnice R6 je v celé délce oplocen a nemá žádný stavební prvek, který by migrační prostupnost území zlepšil. Ani jiné koncepce (Sestra2, ZÚR Středočeského kraje apod.) žádná taková opatření pro zmíněnou stavbu neobsahují. Lze se tedy důvodně obávat, že i další úsek, který přetíná lesní porosty spojující Křivoklátsko se Džbánskem, významný migrační koridor a dva regionální biokoridory územního systému ekologické stability (ZUR Stč. kraje), bude realizován bez jakýchkoli opatření pro zlepšení migrační prostupnosti krajiny, čím prohloubí její fragmentaci a ovlivní negativně další vývoj společenstev a populací v CHKO Křivoklátsko, včetně území a druhů soustavy NATURA 2000.  Podobná situace je i z jihu Křivoklátska, kde je migrační prostupnost prakticky znemožněna dopravním koridorem dálnice D5 a rychlostní železniční tratí Praha – Plzeň – st. hranice, a kde rovněž nejsou realizována žádná opatření na eliminaci negativního vlivu na prostupnost krajiny. Zde jsou přerušeny biokoridory regionální i nadregionální úrovně ÚSES, stejně jako migrační trasy velkých savců mezi Křivoklátskem, Brdy a jihem Čech. OPD se zmiňuje o možnosti realizace tzv. ITI – integrovaných územních investic, kam by opatření ke zlepšení migrační prostupnosti krajiny mohla patřit. Nic dalšího konkrétnějšího k těmto možnostem však není uvedeno.  Z obecně formulovaných priorit OPD 2014-2020 nelze další možné vlivy konkrétně kvantifikovat. Proto bude nezbytné každý jednotlivý záměr nebo projekt, navrhovaný k realizaci za podpory OPD 2014-2020, podrobit hodnocení vlivů na životní prostředí i s ohledem na vlivy v širších souvislostech na území CHKO Křivoklátsko a jeho přírodu a dalších zvláště chráněných území v gesci správy. To se týká i záměrů a projektů lokalizovaných mimo vlastní území CHKO Křivoklátsko, ale ležících v západní části Středočeského kraje a východní části kraje Plzeňského. | Zajištění migrační prostupnosti staveb je již zohledněno v textu podmínky č. 7 návrhu stanoviska SEA.  Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci povolovacích procesů.  ITI budou zaměřeny na podporu aglomeračních a urbanizovaných oblastí, území CHKO a problematiky migrační prostupnosti se týkat nebudou. |
|  | Správa Krkonošského národního parku | Správa KRNAP upozorňuje, že jedním z možných projektů, které by mohly být tímto operačním programem podpořeny, je v hodnocení identifikována stavba silnice R11 z Trutnova ke státní hranici s Polskem. V hodnocení SEA a Natura 2000, jež je jeho součástí, bylo u tohoto záměru upozorněno na možný teoretický střet s územní ochranou KRNAP i KPN a jejich ochranných pásem, Evropsky významné lokality Krkonoše a Ptačí oblasti Krkonoše. | Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci povolovacích procesů. |
|  | Krajský úřad Libereckého kraje | 1) OÚPSŘ upozorňuje na některé datové nesrovnalosti v mapových přílohách vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví. Ve schématických mapách nejsou vždy v mapovém poli zobrazeny jevy z legendy a názvu mapy. Konkrétně v mapě „Prehled\_staveb\_Natura.pdf“ nejsou žádné ptačí oblasti a evropsky významné lokality, a v mapě  „Prehled\_staveb\_velkoplosna.pdf“ nejsou žádné chráněné krajinné oblasti a národní parky. Dále OÚPSŘ konstatuje, že „Prehled\_Uses.pdf“ a „Prehled\_Uses\_regional“ v příloze neodpovídá platnému vymezení nadregionálních a regionálních prvků ÚSES v platných Zásadách územního  rozvoje Libereckého kraje. Nesoulady jsou zejména ve vymezení regionálních a nadregionálních biokoridorů. Problémy s datovými podklady jsou zmíněny v kapitole 13.3. na str. 143 textové části vyhodnocení vlivů, ale zmíněna je pouze neexistence jednotných využitelných dat dopravních staveb.  2) Dle předloženého návrhu koncepce lze předpokládat, že koncepcí budou dotčeny některé z památkově chráněných území nebo ochranných pásem nemovitých kulturních památek. Realizace koncepce může ovlivnit také některou z národních kulturních památek. Doporučujeme vypracovat variantní dosažení cílů koncepce tak, aby řešené projekty dopravní infrastruktury negativně neovlivnily národní kulturní památky a jejich prostředí.  3) Upozorňujeme, že koncepce by měla zohledňovat i bezmotorovou dopravu, jako např. cyklostezky, hipostezky a pěší trasy, a doporučujeme její zapracování do koncepce.  4) Odbor zdravotnictví neuplatňuje k návrhu koncepce zásadní připomínky. Vyzdvihuje převážně pozitivní předpokládaný přínos koncepce veřejnému zdraví, zároveň však upozorňuje na možné negativní dopady některých jejích cílů. Jde především o nové úseky silnic a dálnic a zkapacitnění vybraných úseků, pokud tyto budou plánovány uvnitř nebo v blízkosti obydlených území. | 1) Vzniklá chyba nastala díky špatné komunikaci WMS serveru Geoportálu Inspire, kdy inkriminovaná data byla vizualizovaná na monitoru, ovšem při jejich exportu nastala chyba. Jde o chybu zobrazení, k věcnému ovlivnění výsledku posuzování nedošlo. Data vztahující se k mapové interpretaci ÚSES byla použita z oficiálních WMS serverů (Geoportál Inspire, Mapový portál AOPK a mapový portál OPRL). Z hlediska míry přesnosti bylo zdůrazněno, že se jedná o schematické mapy a tato problematika je zmíněna i ve vyhodnocení koncepce v kapitole 13.3 Problémy pro shromážďování údajů - absence spolehlivých a jednotných geografických podkladů.  2) Možné ovlivnění některé kulturní památky se týká projektové úrovně, kterou OPD 2014 – 2020 na této úrovni neřeší. Je předmětem standardních posuzovacích a povolovacích procesů.  3) V rámci vymezení věcné náplně operačních programů, kdy bylo nutné zabránit překryvům jednotlivých programů, je uvedený typ intervencí zařazen do IROP. Z OPD tedy nelze uvedené aktivity financovat, pouze bude zohledněna návaznost staveb OPD 2014 – 2020 na intervence IROP, a to ve fázi hodnocení projektů.  4) Zpracovatel koncepce si je rizika těchto negativních lokálních dopadů na projektové úrovni vědom. U jednotlivých projektů je tento aspekt brán v potaz v navazujících stupních projektové přípravy, zejména v rámci procesu EIA a následných povolovacích procesů. |
|  | Krajský úřad Moravskoslezského kraje | Bez připomínek. | Bez komentáře. |
|  | Krajský úřad Olomouckého kraje  náměstek hejtmana  Bc. Pavel Šoltys DiS. | Bez připomínek. | Bez komentáře. |
|  | Správa CHKO Labské pískovce | 1) Správa považuje za nedostatečné vyhodnocení vazeb dopravních systémů na sousední státy, zejména s ohledem na lodní nákladní dopravu a vyhodnocení potřeb a naplnění tranzitních koridorů.  2) Umisťování dopravních staveb (viz závěr vyhodnocení) musí respektovat zvláště chráněné druhy i mimo zvláště chráněná území – zřejmě se jedná o špatnou formulaci v textu. | 1) Vazby dopravních systémů na sousední státy byly náležitě vyhodnoceny v rámci přeshraničního  posuzování SEA k DSS2, přičemž ze strany země  Sasko nebylo o konzultaci požádáno.  Připomínka k vyhodnocení potřeb (souborných přínosů a negativ) je již zohledněna v textu podmínky č. 9 návrhu stanoviska SEA.  2) Vyplývá z platné legislativy. |
|  | MŽP, odbor výkonu státní správy III | Bez připomínek. | Bez komentáře. |
|  | MŽP, odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny | Do návrhu podmínky souhlasného stanoviska na str. 183 pod bodem 8, týkající se ZCHÚ a výstavby nových dopravních staveb, požadujeme doplnit mezi slova "s respektováním" a "podmínek pro zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin" text ve znění: "jejich předmětů a cílů ochrany a". Zároveň požadujeme upravit v tomto bodu legislativní název orgánu v souladu s ustanovením § 75 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, který ustanovuje orgány ochrany přírody, nikoli orgány ochrany přírody a krajiny, jak je uvedeno v textu hodnocení. | Podnět pro MŽP OPVI. Z věcného hlediska nemá SEA posuzovatel k připomínce námitek. |
|  | MŽP, odbor ochrany ovzduší | Na straně 45 vyhodnocení vlivů koncepce OPD na ŽP požadujeme větu „nadlimitní koncentrace suspendovaných částic a polycyklických aromatických uhlovodíků“ nahradit větou „nadlimitní koncentrace suspendovaných částic a benzo(a)pyrenu“.  • Ve vyhodnocení vlivů koncepce OPD na ŽP postrádáme konkrétní vyhodnocení, jak OPD přispěje k naplňování cílů NPSE ČR a nových cílů, k nimž se ČR připojila v revidovaném Göteborském protokolu. Chybí zde rovněž konkrétní vyhodnocení, jak tato koncepce přispěje k naplňování cílů SPŽP ve vztahu k cílům a opatřením v oblasti ochrany ovzduší (pozn.: viz naše připomínky v rámci zahájení zjišťovacího řízení ke koncepci, IS č.j.: 56971/ENV/13. Ve vypořádání připomínek MŽP, OOO na straně 150 je sice uvedeno, že to bylo provedeno v rámci kapitoly 5 „Vyhodnocení“, tam to ale není explicitně uvedeno).  • V kapitole 6 vyhodnocení vlivů koncepce OPD na ŽP, na stranách 76 – 98, v tabulkách reprezentujících „Seznam tzv. velkých staveb podporovaných OPD 2014 – 2020“, chybí u těchto staveb konkrétní slovní komentáře k vlivům na ovzduší. (viz naše připomínky v rámci zahájení zjišťovacího řízení ke koncepci, IS č.j.: 56971/ENV/13, kde jsme požadovali vyhodnocení dopadů jednotlivých velkých projektů na kvalitu ovzduší).  • Na straně 130, v kapitole 9 „Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na ŽP“ je chybně uveden vzorec pro výpočet EPS. Správně má být uvedeno: (EPS = (1 x TZL) + (0,88 x NOx) + (0,54 x SO2) + (0,64 x NH3)).  • V tabulce na straně 130, v sekci Ovzduší, jsou navrhovány další indikátory a to „Snížení zátěže obyvatelstva imisemi polycyklických aromatických uhlovodíků“ a „Snížení emisí NOx“. Zařazení těchto indikátorů však nepodporujeme. (Odůvodnění viz IS 19133/ENV/14).  • Do návrhu podmínky souhlasného stanoviska na straně 182 požadujeme doplnit následující: 1. Výběr jednotlivých projektů v rámci naplňování OPD 2014 – 2020 bude v souladu s naplňováním cílů programů zlepšování kvality ovzduší zpracovaných dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, které jsou součástí Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR.  2. Při výběru jednotlivých projektů v rámci naplňování OPD 2014 – 2020 bude hodnocen příspěvek realizace daného projektu ke snížení emisí, a to včetně primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v obydlených oblastech.  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.  4. Při realizaci dopravních staveb vyhodnotit příspěvek jednotlivých projektů ke snížení emisí, a to zejména prachových částic a prekurzorů sekundárních částic v obydlených oblastech.  5. Zabezpečit stávající legislativně danou ochranu obyvatel proti dopravnímu hluku a zhoršené kvalitě ovzduší (vyjádřené překročenými imisními limity) jako nezbytnou podmínku pro projekty. | Požadavek bude zohledněn v navazujících dokumentech pro metodické zabezpečení a provádění monitoringu. S ohledem na skutečnost, že benzo(a)pyren patří do skupiny polycyklických aromatických uhlovodíků a jako jediný je sledován v monitorovací síti ČR, je názor SEA posuzovatele a odboru ochrany ovzduší MŽP ve věcném souladu.  Naplňování cílů SPŽP v oblasti ochrany ovzduší je uvedeno v rámci kapitoly 5 Vyhodnocení, konkrétní dotčené cíle jsou zde uvedeny. Taktéž NPSE ČR je jmenovitě uveden a dotčené cíle identifikovány. Cíle uvedené v revidovaném Göteborském protokolu byly použity stejně jako ostatní relevantní koncepční dokumenty v průběhu posuzování vlivů OPD na životní prostředí, konkrétně pak při stanování míry vlivů koncepce a systému monitoringu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.  Hodnocení vlivů tzv. velkých staveb na kvalitu ovzduší je provedenou v rámci číselné stupnice vlivů, tým SEA neidentifikoval v rámci procesu posuzování významný rozdíl dopadů na kvalitu ovzduší, než byla identifikována v nadřazené koncepci DSS2.  Vzorec byl zkrácen s ohledem na skutečnost, že SO2 a NH3 budou nulové (nejsou zahrnuty do monitoringu). Z hlediska formální správnosti je připomínka akceptována, upravený vzorec bude uveden v navazujících dokumentech pro provádění monitoringu.  Souhlasíme, indikátory jsou však navrženy dle požadavků MMR a posuzovatele SEA Dohody o Partnerství. Bude upřesněno v rámci dalších procesů přípravy stanovení monitorovacích ukazatelů pod gescí MMR a ve spolupráci MD a MŽP.  1. Je již obsaženo v textu OPD v kapitole 1.1.2. a dále v popisu principů pro výběr operací v rámci daných investičních priorit.  2. Je již obsaženo v textu OPD v popisu principů pro výběr operací v rámci daných investičních priorit.  3. Postup přípravy staveb je dán výsledným harmonogramem DSS2, v jejímž rámci byly jednotlivé projektové záměry vyhodnoceny prostřednictvím vícestupňového multikriteriálního hodnocení, přičemž byly brány v potaz také cíle snižování emisí v obydlených oblastech. Pro postup přípravy staveb je přitom nutno brát v úvahu i jejich reálný stupeň připravenosti. Relevantní stavby jsou zejména velké silniční projekty uvedené v seznamu velkých projektu OPD. Tyto spadají z hlediska priorit Střednědobé strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR do kategorie IA či IIA.  4. Příspěvek dokončených silničních projektů bude vyhodnocen na základě výsledků sčítání dopravy a navazujících evaluací.  5. Je zajištěno v rámci platné legislativy v rámci posuzovacích a povolovacích procesů, mimo jiné prostřednictvím minimalizačních a kompenzačních opatření, přičemž je bráno v potaz i kompenzační působení snížení nebo odvedení dopravy z jiných částí sídla. |
|  | MŽP, odbor ochrany vod | V předložených dokumentech jsou uvedeny 2 stavby (č. 61 a 62 v seznamu velkých projektů), které mají zásadní vliv na útvary povrchové vody a s nimi související ekosystémy. Jedná se o záměr "Zlepšení plavebních podnínek na Dolním Labi v úseku Střekov - státní hranice" a "Plavební stupeň Přelouč II".   V návrhu stanoviska ke koncepci se těchto staveb bezprostředně týkají body: A 4 ( v posledním řádku je chybně uvedeno slovo "ovlivněno", má být "ovlivněného"); A 9; B 1; B 4; C 1. S jejich obsahem souhlasíme, požadujeme však, aby všechna další posuzování těchto záměrů plně respektovala ustanovení Směrnice 2000/60/ES Evropského parlamentu a Rady z 23. října 2000 (rámcová směrnice v oblasti vodní politiky), zejména pak článek 4.7. a byly posuzovány vlivy v příslušném vodním útvaru.  Jiné připomínky k oběma dokumentům nemáme.  Upozorňujeme, že v Operačním programu, na str. 174, v příloze č. 3 (Seznam relevantních partnerů) je uveden za MŽP Ing. Křepelka. | Podnět pro MŽP OPVI. Z věcného hlediska nemá SEA posuzovatel k připomínce námitek.  Akceptováno, upraveno. |
|  | Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství | Stanovisko na lokality soustavy Natura 2000 bylo vydáno samostatně dne 17. 7. 2013 pod č. j. KUOK 63412/2013. | Vzato na vědomí. |
|  | Krajský úřad Pardubického kraje | Požadujeme důsledně vyžadovat realizaci opatření či postupů pro snížení či eliminaci negativních působení tak, jak jsou uvedena v dokumentaci „Vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví“ v kapitole 7, na stranách 103 – 118. | Vzato na vědomí. Navržená opatření vyplývají z platné legislativy a jsou či budou zohledněna v rámci posuzovacích a povolovacích procesů. |
|  | Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy, odbor životního prostředí | Bez připomínek. | Bez komentáře. |
|  | Krajský úřad Středočeského kraje | Bez připomínek. | Bez komentáře. |
|  | Státní úřad pro jadernou bezpečnost | I když není v kompetenci SÚJB dopravní politika státu, je třeba konstatovat, že v dokumentu nejsou zatím zmíněny potřeby průmyslu, zemědělství, hornictví a cestovního ruchu na rozvoj dopravní infrastruktury a jejich potenciální vliv na životní prostředí.  Bez připomínek. | Dokument není dopravní politikou státu, navazuje však na její platné závěry. |
|  | Liberecký kraj  náměstek hejtmana | Bez připomínek. | Bez komentáře. |
|  | Správa CHKO Žďárské vrchy | Bez připomínek. | Bez komentáře. |
|  | Krajský úřad Zlínského kraje | Krajský úřad Zlínského kraje uplatňuje k návrhu koncepce "Operační program Doprava pro programové období 2014-2020" připomínku na úseku dopravy a silničního hospodářství:  Požadujeme zařazení do seznamu velkých projektů Operačního programu Doprava 2014-2020 stavbu rychlostní silnice R49 Fryšták – Lípa (stavby R4902.1 a R4902.2) jako dokončení obchvatu města Zlína s urychlením přípravy a realizace této stavby.  Odůvodnění a komentář:  Krajské město Zlín jako jedno z posledních krajských měst v ČR je dosud bez obchvatu. Zároveň považujeme za zjevnou chybu, že úsek R49 Fryšták – Lípa (resp. I/49 Zlín – Lípa) není mezi problematickými místy sledovanými v rámci OPD, kde se objevuje až úsek I/49 Lípa – Vizovice. Úsek Fryšták – Lípa je prioritní především jako dokončení obchvatu krajského města a jeho absence je neodůvodněná. Připravenost staveb R4902.1. a R4902.2 s dokončenou EIA a DÚR, nevybočuje ze sledovaných parametrů ostatních velkých projektů OPD.  Realizace stavby bude mít podíl na snížení imisní zátěže v krajském městě s pozitivním vlivem na zdraví a pohodu obyvatel. Jedná se o novostavbu v zemědělské krajině. V rámci povolovacích řízení byla vydána souhlasná Stanoviska EIA na všechny záměry obchvatu a přivaděče města Zlína a podmínky jsou ve většině „Opatření pro fázi přípravy“ velmi podobná: „Rychlostní silnice R49, stavba 4902.1 a 4902.2 Fryšták – Lípa, 1 etapa a 2 etapa“, „Silnice II/490: Zlín, propojení I/49 – R49, 2. úsek“ a „Obchvat Zálešná“ koordinovat tak, aby byly zprovozněny souběžně.  Neopomenutelnou součástí přípravy stavby R4902 Fryšták – Lípa, jsou totiž také navazující investice Zlínského kraje a Statutárního města Zlína do záměru propojení rychlostní silnice R49 na silnici I/49 ve Zlíně tzv. „přivaděč Zlín“. Zkapacitnění a přeložka silnice II/490 a obchvat Zálešné jsou záměry, které chce Zlínský kraj a Statutární město Zlín realizovat v plánovacím období 2014-2020 z prostředků IROP a tyto stavby přímo navazují na stavbu R4902 Fryšták – Lípa.  Teprve až po dokončení staveb „R4902 Fryšták – Lípa“ a „Modernizace železnice Otrokovice – Zlín – Vizovice“ bude mít město Zlín možnost přistoupit k řízení dopravy a ovlivňování dopravních proudů na městské silniční síti. Cílem je také zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví, nejen v krajském městě, ale i obcí Želechovice nad Dřevnicí a Lípa kolem průtahu silnice I/49 tímto urbanizovaným územím. | Neakceptováno.  Příloha 1 OPD (seznam velkých projektů) byla koncipována jako dokument, který věcně navazuje na výstupy Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (DSS2). Tento dokument byl zpracován dle pokynů EK a v součinnosti s JASPERS tak, aby jeho výstup představoval naplnění příslušné tematické předběžné podmínky (kondicionality) pro realizaci OPD, která byla ze strany EK stanovena. Nerespektování či zpochybnění výstupů víceúrovňové multikriteriální analýzy, která byla v rámci DSS2 provedena, a jejímž výstupem je indikativní seznam velkých projektů OPD, by znamenalo zpochybnění výstupů DSS2, což by ve svém důsledku vedlo k nesplnění podmínky pro realizaci OPD a tudíž k ohrožení celého OPD a jeho schválení ze strany EK.  Předpokládá se, že aktualizace indikativního seznamu velkých projektů OPD (Příloha 1) bude provedena v návaznosti na případnou aktualizaci výstupů DSS2 tak, aby jednotlivé položky uvedené na seznamu, byly podloženy analytickými výstupy odůvodňujícími jejich zahrnutí do seznamu.  Zařazení projektu do seznamu velkých projektů OPD v rámci revize OPD 2014 – 2020 v návaznosti na aktualizaci DSS2, a na aktuální pokrok v přípravě projektu a řešení problematiky posouzení vlivů na ŽP na návazném úseku, bude s ohledem na plánované datum zahájení jeho realizace možné. |
|  | Zlínský kraj, člen rady Ing. Jaroslav Kučera | Požadujeme zařazení do seznamu velkých projektů Operačního programu Doprava 2014-2020 stavbu rychlostní silnice R49 Fryšták – Lípa (stavby R4902.1 a R4902.2) jako dokončení obchvatu města Zlína s urychlením přípravy a realizace této stavby. | Neakceptováno, viz vypořádání předchozí připomínky. |
|  | ČESMAD Bohemia | 1) V rámci SC 1.3 je navržena podpora terminálů a technologie překládky v multimodální dopravě. Podpora je bezpochyby potřebná, nicméně pro naplnění cíle, kterým má být převod části přepravy zboží ze silnice na železnici a vodu, považujeme za nezbytné podpořit i uživatele systémů kombinované dopravy. Domníváme se, že je proto žádoucí do specifického cíle 1.6 doplnit i intermodální přepravní jednotky. Veřejně přístupné a dostupné terminály jsou jen jednou z podmínek pro zvýšení využívání kombinované dopravy, bez příslušných specializovaných dopravních prostředků se ale jejich využití zúží na maximálně kontejnerová překladiště a efektivita investice tak bude významně snížená.  2) Druhá připomínka se týká deklarovaného požadavku na navýšení kapacit MHD a žádoucí přírůstek poštu osob, přepravovaných hromadnou dopravou. I tady pro naplnění cíle se pokládá za důležité upravit specifický cíl 1.6 a umožnit podporu a obnovu vozového parku všech poskytovatelů veřejných služeb přepravy cestujících, tzn. Doplnit i obnovu autobusů, nebo cíl formulovat obecněji, aby podporu a obnovy autobusů umožňovat také. Názor, že obnova vozového parku autobusů se očekává z regionálních operačních programů nebo z programu pro životní prostředí podle našeho názoru nebrání tomu, aby se tato možnost neobjevila i v OPD. Předpokládáme, že i podpora obnovy vozidel ostatních druhů dopravy se také bude realizovat kromě OPD i z ROP, takže jen dojde ke sjednocení vstupních podmínek. | 1) Akceptováno, upraveno (do SC 1.3 doplněny přepravní jednotky pro kombinovanou dopravu, kap. 2.1.3.5).  2) Neakceptováno, Tvrzení, že je možné zařadit stejný typ intervencí do několika operačních programů není pravdivé. Naopak mezi programy probíhá důsledná koordinace za účelem zamezení takovýmto překryvům, takže předpoklad podpory stejných intervencí z OPD a IROP nemůže být naplněn. |
|  | Hlavní město Praha  náměstek primátora | Bez připomínek. | Bez komentáře. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Ing. Jan Zeman, CSc. | V návrhu Operačního programu Doprava se správně uvádí, že investice do železnic jsou v souladu s udržitelným rozvojem, úsporou uhlíkatých paliv ad. Neuvádí se ale, že investice do výstavby dálnic a rychlostních silnic jsou v rozporu s udržitelným rozvojem, úsporou uhlíkatých paliv ad. Přitom ropný zlom se blíží, o následcích politiky vůči Ukrajině a Rusku radši neuvažovat.  Neuvádí se, že zlepšování plavebních podmínek ničí příslušné říční ekosystémy.  Chybí podpora výstavby nových systémů elektrické MHD, např. meziměstských tramvají na Ostravsku, trolejbusů na Kladně, ve Frýdku Místku ad.  Modernizace hlavního osobního železničního nádraží se uvádí s možností v centru i v odsunuté poloze, přestože v odsunuté poloze by mělo tragické dopady na dopravu v Brně a na tamní špatné životní prostředí a těžko bude mít nárok na dotace z fondů EU.  Chybí důležité železniční spojky – libická, milovická, kutnohorský oblouk ad. | U uzlu Brno není dosud definováno, v jaké poloze bude sledován, v indikativním seznamu projektů je uveden pouze železniční uzel Brno, aniž by byla jakkoliv předjímána poloha projektu. Paralelně probíhá proces přípravy a zatím jsou k dispozici výsledky technické studie, které budou sloužit jako podklad pro studii proveditelnosti.  V operačním programu se uvádějí pouze stavby s určitým stupněm připravenosti, u nichž  je teoretická šance, že mohou být do konce období, tj. do roku 2023 z velké části realizovány  a profinancovány. U některých projektů navíc dosud nebyla prokázána ekonomická efektivnost  a smysluplnost a tyto projekty musí být dále prověřovány, což je případ mj. kutnohorského oblouku.  Libická spojka je sledována ve studii proveditelnosti (pravobřežní trať Kolín – Děčín popř. akce Velký Osek – Kolín – Týniště n. Orlicí).  Milovická spojka je součástí řešeného směru Praha – Liberec, kde byl dosud zpracován draft studie proveditelnosti, v němž je uváděna jako jedno z možných řešení na tahu Praha – Ml. Boleslav – Liberec, avšak zatím studie není dotažena do stavu, dle kterého by bylo možné rozhodnout o výběru konkrétní varianty.  U rychlostních silnic a jejich kapacity se vychází z DSS2, přičemž na jejich základě probíhají revize některých kapacitních parametrů dle aktuálního stavu dopravního zatížení a poté budou prováděny následné kroky možných úprav z hlediska přípravy výstavby.  Při podpoře MHD bylo vycházeno z informací o reálně realizovatelných projektech, které byly k dispozici od jednotlivých dopravních podniků, nepřipravené projekty nemohou být zařazeny.  Z hlediska vodní dopravy budou projekty realizovány pouze v případě kladného stanoviska EIA, což je z hlediska environmentálních kritérií stěžejní. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Jihomoravský kraj, Krajský úřad Jihomoravského kraje  odbor životního prostředí | Bez připomínek. | Bez komentáře. |
|  | Krajský úřad Královéhradeckého kraje | Bez připomínek.  Případné vlivy na tuto složku životního prostředí bude možno konkrétněji  vyhodnotit až na základě následných programových a koncepčních dokumentů, jež budou konkretizovat nástroje a realizaci cílů projektu. | Bez komentáře. |
|  | Ministerstvo zdravotnictví | Předložený materiál je v dané fázi primárně zaměřen na investiční strategii programu, na příklady financování vybraných aktivit, jejich očekávaných výsledků, na uvedení principů pro výběr operací v rámci daných investičních priorit Výsledky hodnocení vlivu koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví budou zhodnoceny v konečné verzi dokumentu. | Vzato na vědomí. |
|  | Občanské sdružení Střítež – za zdravé životní prostředí | S návrhem koncepce nesouhlasíme, protože záměry 46 a 48 mohou mít negativní vliv na životní prostředí v obci Střítež. Do vyhodnocení a návrhu byly nově zapracovány oproti oznámení konkrétní záměry.   1. Záměr č. 46 pod názvem ,,Optimalizace tratě Ostrava – Kunčice – Frýdek-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 2. část,“ není jasné o jakou trasu se jedná. 2. Záměr č. 48 pod názvem ,,Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Fr.-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 1. část“ (Frýdek-Místek – Dobrá u FM – Nošovice) je vymezen. V mapovém podkladu návrhu, příloha č. II Mapy cílového stavu infrastrukturních sítí je zakreslena, ale celá trať č. 322 mezi Frýdkem-Místkem a Českým Těšínem, proto není jasné, zda úsek trati mezi Nošovicemi a Českým Těšínem se vztahuje k záměru 46 nebo 48, zda je posuzován nebo není.   O.S. ke koncepci Dopravní sektorové strategie, 2. fáze zaslalo vyjádření ze dne 3. 8. 2013, avšak při vyvěšení vydaného souhlasného stanoviska nebylo nalezeno vypořádání zaslaných vyjádření.  Přikládáme vyjádření O.S. ke koncepci Dopravní sektorové strategie, 2. fáze ze dne 3. 8. 2013 jako přílohu č.1 a žádáme o vzetí textu v úvahu a vypořádání.  O.S. z uvedeného textu na str. 11 a 12 vyplývá, že projednávána koncepce se nezabývá detailně dopady na životní prostředí. Jak tedy bylo dosaženo vyhodnocení jednotlivých záměrů?  V rámci hodnocení záměru č. 46 pod názvem ,,Optimalizace tratě Ostrava – Kunčice –Frýdek-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 2. část,“ není zcela jasné, o jakou trasu se jedná.  Záměr č. 48 pod názvem ,,Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Fr.-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 1.část“ (Frýdek-Místek – Dobrá u FM – Nošovice) je vymezen. V mapovém podkladu návrhu příloha č. II Mapy cílového stavu infrastrukturních sítí je zakreslena, ale celá trat č. 322 mezi Frýdkem-Místkem a Českým Těšínem, rovněž je zakreslena trať 323 úsek Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek.  Významnost vlivů ve vyhodnocení na str. 90 používá pro obě stavby významově stejné hodnocení posuzovaného území, viz text níže. Jak může být použitý stejný popis území pro dvě stavby umístěné v jiných lokalitách?  Hodnocení vlivu vůbec neodpovídá v těchto hodnocených bodech:  • Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy;  • Vlivy na lesy a zemědělské kultury;  • Vlivy na krajinu;  • Vlivy na zdraví a pohodu obyvatelstva;  Viz níže:  46: „Optimalizace tratě Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 2. část“  +1 0 0 -1 0 0 0 ? 0 0 +2 +1  Stavba v trase stávajícího traťového vedení bez směrového či niveletního odchýlení. Okolní dotčené biotopy lze charakterizovat, jako zemědělskou krajinu s urbanizačními prvky.  Realizací stavby dojde k přímým konfliktům s prvky ÚSES a chráněným ložiskovým územím  Česká část Hornoslezské pánve. Dále se stavba nalézá v záplavovém území nejvýše zaznamenaných přírodních povodní. V těsné lokalizaci (bez přímého konfliktu) se nachází EVL Řeka Ostravice a přírodní památka Kamenec. V rámci povolovacích procesů stavba nepodléhá EIA posouzení.  48: „Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Fr.-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 1.část“ (Frýdek-Místek – Dobrá u FM – Nošovice)  +1 0 0 -1 0 0 -1 0 0 0 +2 +1  Stavba následuje trasu stávajícího traťového vedení bez směrového či niveletního odchýlení. Okolní dotčené biotopy lze charakterizovat, jako zemědělskou krajinu s urbanizačními prvky.  Z hlediska realizace lze identifikovat přímé konflikty s prvky ÚSES a chráněným ložiskovým územím Česká část Hornoslezské pánve. Dále se stavba nalézá v záplavovém území nejvýše zaznamenaných přírodních povodní. V těsné lokalizaci (bez přímého konfliktu) se nachází přírodní památka Kamenec a EVL Řeka Ostravice.  V rámci povolovacích procesů stavba nepodléhá EIA posouzení.  Dále nesouhlasí údaj: stavba nepodléhá EIA posouzení. Obé trasy 322 a 323 byly posouzeny v procesu EIA a bylo vydáno stanovisko. Pro trať 322 byl spracováný (Příspěvek k dokumentaci EIA podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb.), zpracovatel: Prof. MUDr. Jaroslav Kotulán, Csc. Expertízy vlivu životního prostředí na zdraví. V něm je uvedeno (stav po provedené optimalizaci varianta 1 zvyšuje hlučnost): ve Stříteží (lokalita M – cca 600 exponovaných) a v noci též T (cca 250 exponovaných).  U záměru 46 není pravdou, že nejsou známy (?) vlivy na zdraví a pohodu obyvatelstvo!  U záměru 48 rovněž hodnocení vlivů na zdraví a pohodu obyvatelstvo neodpovídá hodnotě (0), neboť jsou známe výsledky EIA posouzení jednotlivých lokalit.  Dále nelze souhlasit s hodnocením +2 vlivy na zdraví a pohodu obyvatelstvo v tabulce na str. 62.  PO 1 Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu  IP 1.1 Rozvoj a obnova komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů a podpora opatření na snižování hluku (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod iii.)  Vlivy na zdraví a pohodu obyvatelstva +2 (hodnocení v tabulce str. 62)  Popis jednotlivých Priorit  Zvýšení komfortu a vybavenosti infrastruktury stanic a zastávek ve správě správce železniční infrastruktury včetně naplnění souvisejících požadavků TSI PRM a INF.  V případě železniční zastávky Střítež u Českého Těšína nelze souhlasit s + hodnotami, v současné době byla zrušena výdejna jízdenek, pro cestující byla uzavřena čekárna, na jednání ohledně zabezpečení přejezdu na silnici 1/68 byla ústně podána informace, že v rámci optimalizace bude zbouráno historické nádraží a nahrazeno betonovým přístřeškem údajně dle projektu optimalizace z důvodu nepotřebnosti. Jedná se ale o spadovou oblast 5 obcí Vělopolí, Střítež, část Ropice Zálesí, Smilovice a Řeka. Tato priorita není v případě Optimalizace brána v úvahu, dalo by se říci, že lepší komfort pro cestující byl v případě žel. zastávky Střítež u Č.T. před sto lety, kdy byla v provozu otevřena vytápěná čekárna. O zvýšení komfortu se tedy nejedná, ale jedná se o zkapacitnění pro nákladní dopravu.  O.S. k bodu 7. Plánovaná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech závažných negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z provedení koncepce  IP 1.1 Minimalizovat rozsah hlukové zátěže obyvatelstva lokalizačními i technickými opatřeními.  Rovněž zde neodpovídá skutečnosti, v obci Střítež má být podle výsledku EIA středně silně obtěžováno hlukem 600 obyvatel po provedené optimalizaci. Je navrhováno v rozporu se zákonem pro ochranu venkovního chráněného prostoru, alespoň výměna oken.  O.S. dále k textu vyhodnocení na str. 118:  ,,Při realizaci koncepce, tj. při přípravě a realizaci jednotlivých projektů a aktivit, jež budou naplňovat priority a cíle koncepce, je nutné respektovat a dodržovat výše uvedená opatření pro předcházení, snížení či kompenzaci potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, pokud nebyla upřesněna či změněna v rámci posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA).“  K tomu O.S. namítá, že v praxi se podmínky EIA nedodržují a s lítosti musíme konstatovat, že jsou prakticky k ničemu, viz stavby a řízení o stavebním povolení ,,Optimalizace trati Bystřice n. Olší – Český Těšín 2. část- žst. Český Těšín“, „Označení dílčí části stavby: 2 stavba“, kde bylo pouze konstatováno, že podmínky souhlasného stanoviska byly zapracovány a zohledněny v projektové dokumentaci. Ve skutečnosti nelze ověřit v množství materiálů jejich plnění, podmínky určené k plnění hlukových limitů splněny nejsou.  Dále u záměru 48 tak, jak je uvedeno v příloze, není v probíhajícím územním řízení plněna podmínka Souhlasného stanoviska, které bylo vydáno KÚ MSK ze dne 22. 5. 2009, čj.:MSK 87405/2009 s podmínkou souhlasného stanoviska. (viz níže)  Podmínka č. 1: Neprodleně podrobně rozpracovat a projednat stavebně technické řešení varianty č. 3 (bezúvraťové napojení ve Frýdku-Místku), a to zejména s ohledem na možné ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví.  Dále str. 119:  8.4 Matice konfliktů velkých staveb s kritérií životního prostředí.  V této tabulce nesouhlasí čísla záměrů z hodnocení uvedeného výše, a to: na str. 124 je uvedené jiné číslo záměru i jiný název – ,,43. Elektrizace a zkapacitnění tratě Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 2. část“. V jiné části vyhodnocení je uváděno číslo záměru 46 a jiný název „Optimalizace tratě Ostrava-Kunčice –Frýdek-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 2. část“, na str. 90, také na str. 115 a 127, viz výše ve vyhodnocení.  Rovněž je uvedené jiné číslo záměru 45 „Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Fr.-Místek –  Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 1.část“ (Frýdek-Místek – Dobrá u FM – Nošovice), výše ve vyhodnocení je na str. 91, 115 a 127 uváděno číslo záměru 48. Je otázkou, zda v tabulce je správně provedeno vyhodnocení, když nesouhlasí čísla záměru.  Další nedostatky:   * Ve vyhodnocení příloha mapa přehled staveb migrace, u záměru 48 chybí významný migrační koridor Žermanický převaděč – Holčina. * Mapa přehled staveb Natura pdf. V mapce nejsou zakresleny žádné ptačí oblasti. (složka souhrn 9.5.2. schematické mapy). * Mapa přehled staveb velkoplošná pdf. – chybí zákres velkoplošné chráněné území Chko.   Ve studii vlivu na veřejné zdraví je uvedeno v bodu 7. ,,Souhrnné hodnocení souladu navržených priorit os s cíli ochrany zdraví toto:  ,,Rizikem železniční dopravy je zvýšení hluku v jejich bezprostředním okolí. Tuto otázku musí řešit opatření u konkrétního projektu tak, aby byla zajištěna ochrana obyvatel před nadměrnou zátěží hlukem.“  Bod 8 Závěr uvádí :  ,,Na druhé straně část uvedených cílů má i významný negativní potenciál. Jde zejména o nové  úseky silnic a dálnic a zkapacitnění vybraných úseků, pokud jsou plánovány v blízkosti obytného území, nebo jim přímo procházejí, představují zhoršení vlivů na zdraví obyvatel cestou zvýšení znečištění ovzduší a hlukové zátěže, ta je rizikem i v případě železničních tratí.“  Z důvodu, že se jedná v případě Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Fr.-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, v úseku Nošovice – Český Těšín o riziko zvýšení hluku jen v obci Sřítež pro cca 600 obyvatel dle výsledku EIA, nesouhlasíme se zařazením tohoto úseku tratě do projednávané dopravní koncepce.  Dále z důvodu nerealizace bezúvraťového napojení ve Frýdku-Místku a rizika převedení veškeré dopravy směrem na Český Těšín.  Nyní v současném stavu se jedná o regionální trať, nesouhlasíme se zkapacitněním pro nákladní dopravu.  Dle uvedeného výše předloženého vyhodnocení má mnoho nejasností, s tím i spojený návrh. Žádáme o přepracování. | Účelem SEA OPD 2014 – 2020 je zajištění environmentální integrity posuzované koncepce. Z těchto důvodů není možné hodnotit vlivy jednotlivých dopravních staveb (a jejich lokálních variant) na úrovni obdobné projektovému posouzení EIA (Environmental Impact Assessment), a to zejména díky absenci detailních popisných dat k lokalizaci, kapacitě, technologii, technickému postupu případné variantní řešení a podobně. Z hlediska metodického není takováto míra podrobnosti příslušná k SEA vyhodnocení.  Jednotlivé záměry byly vyhodnocovány s ohledem na potřebu identifikovat rizika a potenciálně negativní vlivy na životni prostředí a veřejné zdraví, které by měly být vzaty v úvahu při definování principu kofinancování rozvojových aktivit v oblasti dopravní infrastruktury v návaznosti na závěry SEA DSS2.  1.část je úsek Frýdek-Místek - Dobrá u FM – Nošovice,  2. část je zbylá část trati.  Součásti koncepce OPD 2014–2020 nejsou mapové výstupy, které by mohly sloužit jako podklad pro detailní interpretaci trasového a niveletního vedení jednotlivých staveb a přehledu všech jejich konfliktů s jednotlivými složkami životního prostředí.    V souladu s účelem a charakterem vyhodnocení koncepce definované pro celorepublikovou úroveň se SEA OPD 2014 - 2020 detailně nezabývá technickými aspekty realizace jednotlivých staveb, stavebních objektů a podporovaných aktivit či podrobným hodnocením územních souvislostí tras jednotlivých dopravních koridorů.  Z hlediska projektového bylo vydáno souhlasné EIA stanovisko vztahující se k předmětným stavbám, což bylo v rámci SEA OPD 2014 – 2020 respektováno s ohledem na mnohem detailnější míru podrobnosti projektového posuzování.  V rámci vyhodnocování jednotlivých prioritních os, investičních priorit a specifických cílů, se jednotlivé bodové hodnoty nevztahují k lokální úrovni. Jejich konstrukce je zamýšlena pro celorepublikovou úroveň. Obecně podpora uvedená v PO 1 je z hlediska rozvoje dopravních sítí příznivější (čistě hypoteticky, pakliže by místo inkriminované tratě existovala silnice 1. třídy při stejném vedení, obecně by dopady na veřejné zdraví byly daleko negativnějšího charakteru). Čili bodová hodnota k podpoře PO 1 je z hlediska cílů ochrany ŽP a veřejného zdraví i environmentální integrity naprosto v pořádku.  Komentář „Minimalizovat rozsah hlukové zátěže obyvatelstva lokalizačními i technickými opatřeními“ se vztahuje k navazující projektové úrovni, čili definuje podmínku, že součástí projektů by měly být opatření, které budou případnou hlukovou zátěž minimalizovat, nikoliv jí vytvářet.  Plnění podmínek EIA v navazujících povolovacích procesech není předmětem posouzení SEA.  V rámci hodnocení u jednotlivých tabulek jsou ke každým stavbám přiřazeny správná odpovídající data.  Seznam velkých staveb byl oproti původnímu návrh doplněn o tři stavby, což bylo správně zahrnuto v rámci kapitoly 6 a také v rámci Matice konfliktů velkých staveb s kritérii životního prostředí (druhá část slovní popis konfliktů), v barevné tabulce konfliktů se tato změna nepromítla.  Data vztahující se k mapové interpretaci ÚSES byla použita z oficiálních WMS serverů (Geoportál Inspire, Mapový portál AOPK a mapový portál OPRL). Jde o chybu zobrazení, k věcnému ovlivnění výsledku posuzování nedošlo. Z hlediska míry přesnosti bylo zdůrazněno, že se jedná o schematické mapy a tato problematika je zmíněna i ve vyhodnocení koncepce v kapitole 13.3 Problémy pro shromážďování údajů - absence spolehlivých a jednotných geografických podkladů.  Příloha 1 OPD (seznam velkých projektů) byla koncipována jako dokument, který věcně navazuje na výstupy Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (DSS2). Tento dokument byl zpracován dle pokynů EK a v součinnosti s JASPERS tak, aby jeho výstup představoval naplnění příslušné tematické předběžné podmínky (kondicionality) pro realizaci OPD, která byla ze strany EK stanovena. Zařazením do seznamu velkých projektů není předjímána realizace ani finanční podpora kteréhokoliv projektu, který musí být vždy schválen dle platné národní i evropské legislativy, musí splňovat podmínky způsobilosti OP a musí být vyhodnocen dle schválených hodnotících kritérií tak, aby mohl být podpořen z fondů ESIF. |
|  | Ústecký kraj | 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. | Bez komentáře. |
|  | Zdravé životní prostředí, o.s.  JUDr. Petra Šubrtová | Vážení,  s odkazem na mé ústní vyjádření na veřejném projednání návrhu koncepce OPD a SEA, dne 11. 6. 2014 na MD ČR bych ještě ráda uvedla:  MČ Běchovice oficiálně podpořila tzv. Iniciativu za Rozumný okruh Prahy, tzn. že společným dopisem s 11 dalšími starosty městských částí Prahy a několika obcí SK požádali o přehodnocení trasy pražského okruhu tak, aby tento byl skutečně funkčním tranzitním okruhem (Silničním okruhem KOLEM PRAHY) a nikoliv komunikací, která neúnosné kamionové dopravní zatížení některých částí Prahy pouze přesune do jiných pražských hustě obydlených částí a neblahý stav tak na roky zakonzervuje… a to za peníze EU.  Jednání o rozumném okruhu – vedeném tzv. Regionální trasou Středočeským krajem – stále pokračují a o konečné trase okruhu, pokud je nám známo, není definitivně rozhodnuto. O čemž svědčí i fakt, že trasa Silničního okruhu kolem Prahy není zatím pravomocně zakotvena ve vyšší územně plánovací dokumentaci Prahy – v Zásadách územního rozvoje Prahy, což je zásadní překážkou realizace trasy přes Prahu.  V minulém roce jsme s kolegy z Iniciativy za rozumný okruh sledovali přípravu materiálu „Dopravní sektorové strategie 2. fáze (tzv. SESTRA 2)“ , který je základním podkladem pro návrh Operačního programu Doprava 2014 -2020 a podávali jsme k němu řadu závažných připomínek, zejména k použité metodice, jež zásadně ponížila environmentální hlediska při výběru a hodnocení prospěšnosti staveb a rovněž jsme zásadně kritizovali dopravní model použitý při tvorbě této SESTRA II, jež měl komunikaci SOKP naprosto zavádějící - chybné výsledky. (viz. přílohy)  Jelikož naše výhrady nebyly brány v potaz, tak pochopitelně zásadně nesouhlasíme s výsledným materiálem SESTRA II, o nějž se návrh OPD opírá a z něhož stavby přebírá a žádáme, aby stavby SOKP 511 a SOKP 510 byly z návrhu OPD vyňaty, minimálně do té doby, než bude definitivně rozhodnuto o konečném trasování všech nedostavěných částí Silničního okruhu Prahy – tedy o celém úseku od Ruzyně až po D1, o nichž stále probíhají jednání.  Zásadně tedy nesouhlasíme se zařazením stavby „SOKP 511: D1 – Běchovice“ a stavby „rozšíření SOKP 510: Běchovice – Satalice“ do Operačního programu doprava, a to z důvodů, jež jsme několikrát již uváděli v připomínkách k SESTRA 2.  Opakujeme nejzásadnější výhrady konkrétně ke stavbám SOKP 510 a SOKP 511, které byly do OPD zahrnuty, zároveň odkazujeme na připomínky v přílohách.  SOKP 511 i SOKP 510 jsou v rozporu s Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (ve znění corrrigenda ze dne 2. 12. 2011), neboť jsou vedeny v těsné blízkosti obytných čtvrtí hl. města Prahy, přičemž stavba 510 přímo protíná čtvrť rodinných domků. To záměry staví i do rozporu s platnou Politikou územního rozvoje 2008, schválenou vládou ČR 20.7. 2009, kde je v v kapitole 5. KORIDORY A PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, uvedeno v článku (99) SOP: „Vymezení: Silniční okruh kolem Prahy (mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy). Důvody vymezení: Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města. Součást TEN-T.  Záměry 510 a 511 byly v podkladech hodnoceny zvlášť, což je samo o sobě problematické a ve výsledcích silně zavádějící, neboť jeden záměr je odůvodňován a podmíněn druhým a tudíž by měly být i společně hodnoceny. Nemožnost změny trasy stavby 511 (o niž se dlouhodobě zasazuje několik městských částí ) je setrvale zdůvodňována tím, že stavba musí nezbytně navázat na již existující stavbu 510. Zkapacitnění stavby 510 (Běchovice – Černý Most – Satalice) tak, aby mohla být součástí TEN-T, je naopak zdůvodňováno tím, že stávající šířkové uspořádání stavby 510 nemůže převést velké objemy dopravy, kterou do území neodvratně přivede stavba 511. Stávající 510 je však stavba napůl z 80. a napůl z 90. let min. století, plánovaná a postavená na nízké objemy dopravy a s návrhovou rychlostí ve dne 70 km a v noci 80 km v hodině. Je kolaudovana s podmínkou, že u obytných domů v okolí nebudou překročeny hladiny hluku: 55 dB ve dne a 45 dB v noci. Stavba přímo protíná obytnou čtvrť Vinice - součást MČ Praha  - Dolní Počernice, kde domy jsou ve vzdálenosti 20-30 metrů od vozovky. Rychlost dlouhodobě není dodržována a hluk je silně překročen. Při zkapacitnění by se kolaudační podmínky dodržet nepodařilo již nikdy a dokonce je navrhováno použít na okolní obytnou zástavbu limity 70dB ve dne a 60dB v noci, což je proti všem doporučením WHO vyzývajícím ke snižování hlukové zátěže obyvatelstva. Totéž se týká sídliště Černý Most – jehož domy jsou ve vzdálenosti cca 250 m od současné vozovky stavby 510 a jde vysoké panelové domy, kde vyšší patra trpí velkým hlukem již nyní a při zkapacitnění hrozí ještě daleko vyšší hluková zátěž.  Je tedy naprosto zarážející, že stavba 510 obdržela tak dobré hodnocení, že byla do OPD zahrnuta. Tato stavba (tedy navrhované zkapacitnění stávajícího úseku, rozšíření na 6ti pruh a přestavba křižovatek) navíc vede ze 2/3 přírodním parkem Klánovice a Čihadla, mostem přímo protíná zvláště chráněné území Počernický rybník (i bez zkapacitnění touto stavbou negativně již ovlivněné). Stavba 510 začíná mostem přes Počernický rybník - tento most zprovozněný v roce 1993, který i přes dodatečné PHC obtěžuje hlukem jak Dolní Počernice, tak Běchovice, má nedostatečné šířkové uspořádání na to, aby po něm mohly být v souladu s technickými normami převedeny 2 x 4 pruhy, jak záměr zkapacitnění žádá – aby stavba mohla být skutečně součástí TEN-T. S rozšířením mostu se nepočítá, neboť vede v chráněném území a těsně vedle obytné zástavby.  V případě realizace stavby 511 a 510 se most stane nepřípustným hrdlem a špuntem na trase TEN-T . Uzáměru zkapacitnění 510 absentuje i místo pro bezpečnou krajnici, což je v rozporu s požadavky Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. 11. 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, požadující u projektů a staveb transevropské silniční sítě TEN-T zejména vysokou úroveň bezpečnosti.  Stavba 510 bude nepřípustně mísit tranzitní dopravu s dopravou vnitroměstskou, včetně MHD.  Vnitroměstská dopravní zátěž stavby 510 stále stoupá, a to i díky rozšiřování nákupních center Černý Most, jež generují velké objemy dopravy.  Nejzávažnější dopravně bezpečnostní problém stavby 510 je ovšem toto: Na úseku 4,1 km je naplánováno 6 křižovatek, přičemž vzdálenost mezi koncem připojovacího pruhu jedné křižovatky k začátku odbočovacího pruhu další křižovatky je snížena na cca 100m! nebo jsou dokonce na hlavní trase navrženy průpletové úseky. Míra nedodržení předepsané minimální vzdálenosti křižovatek je tak zásadní, že z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu nelze na rychlostní silnici takové umístění křižovatek v žádném případě připustit - viz. Stanovisko MV ČR odboru bezpečnostní politiky č.j. OBP3 8-336/S-2007 z 12.9.2007, které současně uvádí, že ani při případné redukci křižovatek na pouhé 3 – nebude úsek zcela v souladu s normou. Uvažované zrušení několika křižovatek je navíc odmítáno místními samosprávami, neboť varianta se 3 křižovatkami by se sice přiblížila požadavkům technické normy, ale zároveň by preferovala tranzit a narušila dopravní vztahy ve východní části Prahy, včetně MHD. Způsobila by, že by obytná území podél stavby 510 snášela všechna negativa plynoucí z této komunikace (hluk ,emise), ale zároveň by se jim silně zkomplikovalo její použití, v důsledku chybějících nájezdů a sjezdů. Toto je varianta pro obyvatele v okolí stavby 510 naprosto nepřijatelná a tato situace vedení tranzitu takto zastavěným územím sama o sobě vážně zpochybňuje. Stavba 510 je fungující vnitroměstskou a kapacitně vytíženou komunikací, která se z výše uvedených důvodů jeví jako zcela nevhodná pro odvedení tranzitní  dopravy z Prahy. Již letmým pohledem na mapu je také zjevné, že stavba 510 je hluboko v Praze, neboť Praha se 2,5x zvětšila od doby, kdy stavba 510 byla coby okruh Prahy plánována. (Před 50ti lety.)  Celkově by tedy stavba 510 - procházející přímo obytnou zástavbou, vytvářející úzká hrdla a nebezpečné průplety a mající nedostatečné vzdálenosti mezi křižovatkami (i při počtu 3 MÚK) měla být hodnocena maximálně negativně a toto hodnocení by se mělo logicky projevit i na související stavbu 511.  Stavba 511 protíná zvláště chráněnou přírodní památku Lítožnice, vede v těsné blízkosti obytné čtvrti Běchovice II a hlukem a emisemi zatíží i další obytné lokality. Z dopravního hlediska není obchvatem Prahy, nýbrž spádovou komunikací do Prahy, neboť od D1 nekopíruje východní okraj Prahy, nýbrž se prudce stáčí směrem k centru – 9 km hluboko do území Prahy– právě s odůvodněním, že musí navázat na stavbu 510. Tím naruší cenná území v jihovýchodní části Prahy vhodná pro další obytnou výstavbu a zavede navždy tranzit do již hlukem a emisemi zasažených území, kde má navázat na dopravně velmi nebezpečnou stavbu 510, viz. shora.“  Omlouváme se, že připomínky podáváme pouze za občanské sdružení (spolek), nestihli jsme bohužel v termínu projednat text připomínek v orgánech MČ. Tento je však zcela v duchu řady oficiálních vyjádření MČ Praha - Běchovice a pro úplnost dodávám, že v našem občanském sdružení (spolku) je třetina běchovického zastupitelstva a sdružení zastupuje názor velké části zdejších občanů.  S pozdravem  za Zdravé životní prostředí, o. s.  JUDr. Petra Šubrtová, předsedkyně  (a zastupitelka v MČ Praha – Běchovice)  Přílohy:  1. Připomínky k SESTRA 2 z 9. 7. 2013  2. Připomínky k SESTRA 2 z 8. 8. 2013  3. Připomínky k SESTRA 2 z 3. 10. 2013 | OPD 2014 – 2020 není koncepcí, jež by řešila prostorové uspořádání jednotlivých staveb.  Z OPD 2014 – 2020 nebude podporována žádná stavba, která nebude mít kladné stanoviska EIA a dále územní rozhodnutí a stavební povolení.  Stavba vychází z DSS2, které mají platné posouzení SEA a byly schváleny vládou ČR..  Stavby Pražského okruhu vycházejí z hlediska dopravního přínosu velmi pozitivně.  Příloha 1 OPD (seznam velkých projektů) byla koncipována jako dokument, který věcně navazuje na výstupy Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (DSS2). Tento dokument byl zpracován dle pokynů EK a v součinnosti s JASPERS tak, aby jeho výstup představoval naplnění příslušné tematické předběžné podmínky (kondicionality) pro realizaci OPD, která byla ze strany EK stanovena. Zařazením do seznamu velkých projektů není předjímána realizace ani finanční podpora kteréhokoliv projektu, který musí být vždy schválen dle platné národní i evropské legislativy, musí splňovat podmínky způsobilosti OP a musí být vyhodnocen dle schválených hodnotících kritérií tak, aby mohl být podpořen z fondů ESIF.  Stavby Pražského okruhu vycházejí z hlediska dopravního přínosu velmi pozitivně, přičemž je bráno v potaz i kompenzační působení snížení nebo odvedení dopravy z jiných částí sídla.  Účelem SEA OPD 2014 – 2020 je zajištění environmentální integrity posuzované koncepce. Z těchto důvodů není možné hodnotit vlivy jednotlivých dopravních staveb (a jejich lokálních variant) na úrovni obdobné projektovému posouzení EIA (Environmental Impact Assessment), a to zejména díky absenci detailních popisných dat k lokalizaci, kapacitě, technologii, technickému postupu případné variantní řešení a podobně. Z hlediska metodického není takováto míra podrobnosti příslušná k SEA vyhodnocení.  Každý projekt, který bude v rámci realizace OPD 2014 - 2020 realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které jsou následně zohledněny v rámci povolovacích procesů.  Účelem SEA OPD 2014 – 2020 je zajištění environmentální integrity posuzované koncepce. Z těchto důvodů není možné hodnotit vlivy jednotlivých dopravních staveb (a jejich lokálních variant) na úrovni obdobné projektovému posouzení EIA (Environmental Impact Assessment), a to zejména díky absenci detailních popisných dat k lokalizaci, kapacitě, technologii, technickému postupu případné variantní řešení a podobně. Z hlediska metodického není takováto míra podrobnosti příslušná k SEA vyhodnocení.  Účelem SEA OPD 2014 – 2020 je zajištění environmentální integrity posuzované koncepce. Z těchto důvodů není možné hodnotit vlivy jednotlivých dopravních staveb (a jejich lokálních variant) na úrovni obdobné projektovému posouzení EIA (Environmental Impact Assessment), a to zejména díky absenci detailních popisných dat k lokalizaci, kapacitě, technologii, technickému postupu případné variantní řešení a podobně. Z hlediska metodického není takováto míra podrobnosti příslušná k SEA vyhodnocení.  Vzato na vědomí.  Vypořádáno v SEA DSS2. |
|  | Zdravé životní prostředí, o.s.  JUDr. Petra Šubrtová | Dodatek (k prvnímu písemnému vyjádření téže osoby):  Pro úspěšné využití OPD je nezbytné, aby úprava EIA/SEA byla již v souladu s EU legislativou a neopakovaly se problémy s financováním staveb z tohoto nesouladu vzešlé v programovém období 2007-2013. Souvisí to s problémem infringementu.  Vypořádání MD hovoří o tom, že se dělá revize zákona EIA a v důsledku té bude vše v pořádku. S tímto si dovolujeme nesouhlasit.  Revize se bude vztahovat na zcela nové projekty, nová posouzení EIA.  Projekty, které budou předkládány v období 2014-2020, budou mít stará posouzení EIA a územní řízení běžící podle staré právní úpravy.  Tzn., že situace z let 2007-2013 se u některých projektů bude opakovat.  Stavba SOKP 511: D1 – Běchovice je jedním z typických příkladů. I to je důvod, proč by do OPD 2 zařazena být neměla.  Dále: na str. 163 je řečeno, že důležitým kriteriem pro výběr projektů byly environmentální aspekty – to ovšem hrubě neodpovídá skutečnosti, viz SEA - připomínky k SESTRA II.  Konzultanti jasně sdělili, že environmentální aspekty měly velmi malou váhu, což bylo de facto potvrzeno stanoviskem EIA k SESTRA II – kde bylo doporučení, ze environmentální aspekty mají mít do budoucna větší váhu. | Úprava EIA/SEA legislativy není náplní OPD.  Soulad národní legislativy EIA/SEA s legislativou EU je předběžnou podmínkou pro všechny operační programy. Úprava legislativy Je řešena na úrovni vlády a parlamentu ČR.  Environmentální aspekty představují důležité kritérium pro výběr projektů.  Připomínky k DSS2 jsou vypořádány v SEA DSS2. |
|  | Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP neuplatňuje z hlediska své působnosti žádné zásadní připomínky. | Bez komentáře. |
|  | Krajský úřad Středočeského kraje | Středočeský kraj nadále požaduje zapracovat do Přílohy I - Tabulka č. 27: Seznam velkých projektů OPD, silnice na území kraje D3, část R4, R6, R7, 1/9, R12 a dostavbu Rl kolem Běchovic (stavba 511) zařadit k prioritám již na rok 2015 nebo 2016. Středočeský kraj nesouhlasí s vypořádáním připomínky odkazem na výstupy Dopravních sektorových strategií 2 fáze (DSS), a jejich případnou aktualizaci. Vzhledem k tomu, že jde o připomínky k OPD, je na místě je vypořádat právě s přípravou indikativního seznamu velkých projektů OPD (Příloha 1), nikoliv v souvislosti s případnou aktualizací DSS. | Neakceptováno. Zpracování DSS2 bylo ze strany EK stanoveno jako kondicionalita pro schválení OPD, přičemž výstupy DSS2 jsou pro podobu OPD relevantní a systémový přístup je vyžadován i k případné aktualizaci DSS2 a jejich reflektování v OPD. |
|  | Obec Střítež  Petr Machálek  starosta obce Střítež | S návrhem koncepce nesouhlasíme, protože záměry 46 a 48 mohou mít negativní vliv na životní prostředí a zhoršení hlukových poměrů na obyvatelstvo v obci Střítež. Do vyhodnocení a návrhu byly nově zapracovány oproti oznámení konkrétní záměry:  1) Záměr č. 46 pod názvem ,,Optimalizace tratě Ostrava – Kunčice – Frýdek-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 2. část,“ není zcela jasné, o jakou trasu se konkrétně jedná.  2) Záměr č. 48 pod názvem ,,Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č.Těšín, 1.část“ (Frýdek-Místek – Dobrá u FM – Nošovice).  V mapovém podkladu návrhu, příloha č. II Mapy cílového stavu infrastrukturních sítí je zakreslena, ale celá trať č. 322 mezi Frýdkem-Místkem a Českým Těšínem, proto není jasné, zda úsek trati mezi Nošovicemi a Českým Těšínem se vztahuje k záměru 46 nebo 48 a zda je posuzován či nikoliv.  Trasy č. 322 a 323 byly v minulosti již posouzeny v procesu EIA a bylo vydáno stanovisko. Pro trať 322 byl zpracován (Příspěvek k dokumentaci EIA podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb.), zpracovatel:  Prof. MUDr. Jaroslav Kotulán, Csc., z dokumentu vyplývá, že výsledky vlivu životního prostředí a dopadu na zdraví obyvatelstva, svým nárůstem hlučnosti postihne cca 600 obyvatel naší obce. Vzhledem k tomu že naše obec má cca 1000 obyvatel, je toto postižení pro nás nepřijatelné. Nelze  budovat liniové stavby tohoto druhu již zastavěnými oblastmi obce. Žádáme o přehodnocení návrhu koncepce. | Viz komentář k bodu 29. |
|  | Ing. Jaroslav Parolek  Člen rady Jihomoravského kraje | Bez připomínek | Bez komentáře |
|  | Občanské sdružení Střítež – za zdravé životní prostředí | Připomínky a námitky k návrhu koncepce Dopravní sektorové strategie, 2. fáze; (dále jen DSS2) | Vzato na vědomí. Vypořádáno v SEA DSS2. |
|  | Obec Hnojník  Ing. Miroslav Molin  starosta obce | S návrhem koncepce nesouhlasíme, protože záměry 46 a 48 mohou mít negativní vliv na životní prostředí v obci Hnojník. Do vyhodnocení a návrhu byly nově zapracovány oproti oznámení konkrétní záměry:  1) Záměr č. 46 pod názvem ,,Optimalizace tratě Ostrava – Kunčice – Frýdek-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 2. část,“ není jasné, o jakou trasu se konkrétně jedná.  2) Záměr č. 48 pod názvem ,,Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Fr. Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č.Těšín, 1.část“ (Frýdek-Místek – Dobrá u FM – Nošovice) je vymezen. V mapovém podkladu návrhu příloha č. II Mapy cílového stavu infrastrukturních sítí je zakreslena, ale celá trať č. 322 mezi Frýdkem-Místkem a Českým Těšínem proto není jasné zda usek trati mezi Nošovicemi a Českým Těšínem se vztahuje k záměru 46 nebo 48, zda je posuzován nebo není.  Zároveň oznamujeme, že Obec Hnojník neobdržela odpověď na připomínky k návrhu koncepce Dopravní sektorové strategie, 2. fáze ze dne 05.08.2013 a není jasné, jak tyto připomínky byly vypořádány. | Viz komentář k bodu 29.  Připomínky k DSS2 byly vypořádány v rámci procesu SEA DSS2 a byly předány MŽP. Dle §10g zákona č. 100/2001 Sb. jsou podkladem pro vydání stanoviska SEA MŽP. |