

KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Naše č. j.: PK-ŽP/28020/20
Spis. zn.: ZN/2086/ŽP/20
Počet listů: 7
Počet příloh: 1
Počet listů příloh: 5

Vyřizuje: Ing. Jiří Soutner
Tel.: 377 195 597
E-mail: jiri.soutner@plzensky-kraj.cz

Datum: 12. 11. 2020

STANOVISKO

Krajského úřadu Plzeňského kraje

Odboru životního prostředí

podle § 10g 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

„Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje“

Předkladatel koncepce: Plzeňský kraj
Škroupova 18,
306 13 Plzeň

Zpracovatel koncepce: RADDIT consulting s.r.o.,
Fojtská 574
739 24 Krmelín

Zpracovatelé posouzení: RADDIT consulting s.r.o.
Fojtská 574, 739 24 Krmelín
Mgr. Zdeněk Frélich

Držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků ve smyslu § 19 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů; číslo osvědčení: 39949/ENV/14 ze dne 30. 6. 2014. Platnost osvědčení odborné způsobilosti do 20. 7. 2024 (č.j.: MZP/2019/710/740).

Autorizovaná osoba k provádění posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (číslo osvědčení 101346/ENV/09), které bylo prodlouženo dne 21. 10. 2014, č. j. 73460/ENV/14. Platnost osvědčení odborné

způsobilosti do 11. 12. 2024 (č.j.: MZP/2019/630/2565).

Řešitelský tým (v abecedním pořadí dle příjmení členů týmu):

Martina Blahová
 Mgr. Zdeněk Frélich
 Mgr. Zuzana Karkoszková
 RNDr. Radim Misaček
 Mgr. Renata Vojkovská

Stručný popis koncepce:

Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje (dále také jen „KRSZP“ či „koncepce“) je strategickým dokumentem pro střednědobé a dlouhodobé plánování velkých investičních, popř. i neinvestičních akcí Plzeňského kraje na regionální silniční síti a ve spolupráci se Správou železnic i na železniční síti.

V oblasti regionální silniční sítě Plzeňského kraje se jedná o vymezení páteřní sítě silnic II. třídy a definování priorit v oblasti investice střednědobém a dlouhodobém horizontu.

V oblasti regionální železniční sítě Plzeňského kraje by strategickým cílem mělo být její uvedení do stavu umožňujícího provoz s maximální efektivitou, tj. maximálním počtem přepravených cestujících při přijatelné úrovni investičních a provozních výdajů.

Hlavní uvedené záměry na silniční síti jsou tyto:

Strategické investiční záměry Plzeňského kraje:

Silnice	Záměr	Předpoklad zahájení	Předpoklad dokončení	CIN vč. DPH (mil. Kč)	Připravenost k realizaci
II/198, II/199	Obchvat Tachova	2027	2030	550	Dopravní studie v územním plánu města Tachov
II/200	Obchvat Boru	2029	2032	300	Dopravní studie v územním plánu města Bor
II/180	Přeložka II/180 Třemošná – Dolany	2026	2029	1 600	Přeložka uvedena v Zásadách územního rozvoje Plzeňského kraje
II/180	II/180 Kyšice – Chrást	2029	2032	1 200	Zpracována DÚR, potřeba aktualizace, bez vypořádání pozemků
II/232	Napojení severního Rokycanska, 2. etapa	2026	2029	500	Přeložka uvedena v Zásadách územního rozvoje Plzeňského kraje, prověřit https://mapy.cz/s/morevakalu
II/180	II/180 obchvat Chotěšova	2027	2030	250	Zpracována studie, stavba navazující na přeložku I/26 obchvat Chotěšova a Stodu

Seznam záměrů novostaveb silnic II. třídy (Dle Správy a údržby silnic Plzeňského kraje):

Silnice	Záměr	Délka úpravy (km)	CIN vč. DPH (mil. Kč)	Připravenost k realizaci
II/191	Přeložka silnice II/191 - obchvat Nýrsko	2,746	190	ÚR
II/232	Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232)	5,309	700	SP
II/605	Přeložka silnice II/605 Ejpovice - jižní obchvat	1,200	75	DÚR

Seznam záměrů projektů rekonstrukcí silnic II. třídy (Dle Správy a údržby silnic Plzeňského kraje):

Silnice	Záměr	Délka úpravy (km)	CIN vč. DPH (mil. Kč)	Připravenost k realizaci
II/193	II/193 Horšovský Týn – Domažlice	8,950	102	DÚR
II/192	II/192 Pocinovice - průtah - rekonstrukce	1,800	34	Nezadáno
II/187	II/187 Průtah Kolinec	1,263	26	Žádost o SP
II/186	II/186 Průtah Bolešiny, rekonstrukce	1,500	30	DÚR
II/171	II/171 Průtah Běšiny	1,200	12	Nezadáno
II/169	II/169 Radešov - Rejštejn, rekonstrukce	2,000	30	Nezadáno
II/230	II/230 Nepomuk - Přeštice 2.část	4,830	120	DSP
II/180	II/180 Kyšice - průtah, 1. a 2. úsek	1,750	102	SP
II/231	II/231 Rekonstrukce ul. 28.října, Bílá Hora - II.část	1,140	80	SP
II/232	II/232 Kozojedy – průtah	1,500	55	ÚR
II/229	II/229 Kožlany – průtah dokončení	2,450	63	SP
II/193	II/193 Pernarec – průtah	1,350	55	SP
II/117	II/117 Strašice-Mirošov, 4. – 6. etapa	9,638	-	SP
II/605	Rekonstrukce komunikace II/605 okres RO a PS - úsek č.3	3,914	-	SP
II/605	Rekonstrukce komunikace II/605 okres PS a RO, část 2d	2,480	-	DÚR
II/605	Rekonstrukce silnice II/605 Přimda-Rozvadov	2,492	25	SP
II/230	II/230 Stříbro - dálnice D5, úsek 2	4,352	231	ÚR

Záměry na silnicích II. třídy navrhované zpracovateli koncepce:

Silnice	Záměr	Délka úpravy (km)	CIN vč. DPH (mil. Kč)	Zdroj
II/605	MÚK Svojkovice včetně napojení na II/605	Do 1,0	40	ZÚR PK, ÚP Svojkovice
II/---	Obchvat Číčova	1,3	95	https://mapy.cz/s/lazogehova
II/178	Obchvat Únětic	1,2	90	https://mapy.cz/s/cokemaleve

II/185	Jižní obchvat Staňkova	2,8	200	ÚP Staňkov + https://mapy.cz/s/kavakefeba
--------	------------------------	-----	-----	---

Doporučené projekty v dlouhodobém investičním plánu:

Okres	Název	Charakter stavby	Odhad CIN (mil. Kč vč. DPH)	Možný termín výstavby	Priorita
TC	Obchvat Tachova	Novostavba	550	2028 – 2030	2
PS	II/180 Obchvat Třemošné	Novostavba	700	2028 – 2030	1
PM	II/180 Kyšice – Chrást	Novostavba	800	2025 – 2028	1
RO	Napojení severního Rokycanska, 2. etapa	Novostavba	500	2028 – 2030	1
PJ	Obchvat Chotěšova	Novostavba	250	2028 – 2029	2
KT	Obchvat Nýrsko	Novostavba	190	2024 - 2025	3
TC	II/230 Stříbro – dálnice D5, úsek 2	Rekonstrukce s přeložkami	231	2024 – 2025	1
RO	MÚK Svojkovice včetně napojení na II/605	Rekonstrukce	40	2025 – 2026	1
PJ	Obchvat Číčova	Novostavba	95	2027 – 2028	1
PJ	Obchvat Únětic	Novostavba	90	2027 – 2028	2
DO	Jižní obchvat Staňkova	Novostavba	200	2028 – 2029	2
RO	Přeložka silnice II/605 Ejpvovice - jižní obchvat	Novostavba	75	2025 – 2026	3
CELKEM			3 721		

Seznam záměrů pro dlouhodobý horizont:

Silnice	Záměr	Zdroj / lokalizace
II/169	Sušice, most přes trať, vč. napojení II/187 od Tedražic	ZÚR, ÚP Sušice
II/187	Obchvat Tedražice	ZÚR, ÚP Hrádek
II/---	Přeložka Příkosice	https://mapy.cz/s/duhabuduko
II/191	II/191 Optimalizace trasy Žinkovy	(ÚP Žinkovy)
II/183	Západní obchvat Rokycan	ÚP Rokycany, prodloužení k MÚK D5
II/188	Napřímení Černice	ZÚR - nehodová lokalita
II/187	Obchvat Hrádek	ZÚR, ÚP Hrádek
II/190	Přeložka Hartmanice západně od zástavby	ÚP Hartmanice
II/199	Severní obchvat Trnové	ZÚR, ÚP Tisová
II/180	Severní obchvat Vodního Újezdu	ZÚR
II/191	Optimalizace trasy Osobovy - Petrovice	-
II/230	V obchvat Ostrova s napojením na II/203	ÚP Kostelec
II/117 II/178	Severní obchvat Blovice	ÚP Blovice
II/191	Optimalizace trasy Petrovice – Petrovičky	-
II/199	Severní obchvat Tisové	ZÚR, ÚP Tisová
II/233	Jižní obchvat Stupna	ÚP Stupno

II/184	Jihovýchodní obchvat Brůdku	ZÚR, ÚP Všeruby
II/180	Severní obchvat Zruče-Sence	ZÚR, ÚP Zruč-Senec
II/199	Optimalizace směrového vedení Halže - Pavlův Studenec, vč. obchvatu Horní Výšiny	ZÚR, ÚP Halže
II/205	přeložka Nevřeň, Nová Hospoda, napojení na I/20, dokončení	-
II/191	II/191 Optimalizace trasy Partoltice	zatačka před křižovatkou s III/19119
II/202	Východní obchvat Kokašic	ZÚR, ÚP Kokašice
II/171	nové napojení Strážova na I/27	https://mapy.cz/s/mabacazora
II/191	Obchvat Petroviček	https://mapy.cz/s/mezerugeba
II/188	Obchvat Defurovy Lažany	ÚP Chanovice
II/189	JV obchvat Klenčí p. Čerchovem	ÚP Klenčí p. Č.
II/184	Jihovýchodní obchvat Všerub	ÚP Všeruby
II/232	přeložka Bezděkov - Újezd u Sv. Kříže, vč. napojení II/234	ZÚR, https://mapy.cz/s/jecumagapo
II/200	Přeložka západně od Hošovské obory a Polžic	https://mapy.cz/s/bedopofuho
II/180	Severní obchvat Záluží	ZÚR, ÚP Třemošná
II/205	optimalizace směrového vedení u Někmiře	ÚP Někmiř
II/230	Obchvat Újezdu	ÚP Horšice
II/117	Dobřív - Hrádek	170
II/169	II/169 Rejštejn, přeložka podél řeky	ZÚR, ÚP Rejštejn
II/195	Přeložka v Hostouni	ÚP Hostouň
II/193	Severní obchvat Stříbra	ZÚR, ÚP Stříbro

Tyto projekty byly předmětem posouzení. Přičemž projekty uvedené v poslední tabulce „Doporučené projekty v dlouhodobém investičním plánu“ vyplývají z předchozích tabulek, proto nebyly hodnoceny.

Níže jsou uvedeny záměry na železniční síti.

Zásadní záměry Správy železnic na celostátních tratích na území Plzeňského kraje:

Trať	Záměr	Projekt	Realizace	Traťové koleje	NTR [km/h]	Omezující úsek
180	Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN	1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)	2023 - 2026	2	200	Odbočka Nová Hospoda - Chotěšov
		2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)	2025 - 2027	1	100	Odbočka Nová Hospoda - Vejprnice
		3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)	2026 - 2030	Stod – Holýšov, Blížejov – Domažlice 2, Holýšov – Blížejov 1	160 / 200	Staňkov – Blížejov
		4. stavba, úsek Domažlice (mimo) -	2022 - 2024	1	115	Česká Kubice – FurthimWald

		státní hranice SRN				
190	Uzel Plzeň, 5.stavba - Lobzy–Koterov		2020 - 2024	2	120	Plzeň hl.n. – Plzeň-Koterov
	Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň Koterov (mimo)		2023 - 2026	2	160	Pačejov - Nepomuk
183	Revitalizace trati Plzeň (mimo) – Dobřany (včetně)		2024 - 2026	1	100	Plzeň hl.n. – Plzeň-Valcha
	Revitalizace trati Dobřany (mimo) – Přeštice (včetně)		2024 - 2026	2 Chlumčany u Dobřan - Dobřany (mimo), jinak 1	100	Chlumčany u D. – Přeštice
	Revitalizace trati Přeštice (mimo) – Klatovy (mimo)		2024 - 2026	1	100	Přeštice – Švihov u Klatov

Zásadní záměry Správy železnic na regionálních tratích na území Plzeňského kraje:

Trať	Záměr	Realizace	Traťové koleje	NTR [km/h]	Omezující úsek
181	Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť	2026 - 2027	1	90	Nýřany - Heřmanova Huť
185	Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)	2027 - 2028	1	80	Žichovice - Sušice

Návrhy prověření nových zastávek na regionálních tratích Plzeňského kraje:

Trať	Stávající zastávka	Popis stávajícího stavu	Navrhované řešení	Zkrácení docházkové vzdálenosti
176	Bezděkov u Radnic	Zastávka mimo zástavbu ve směru Radnice	Posouzení přesunu zastávky do prostoru podjezdu pod silnicí II/232 - vlevo ve směru jízdy do Radnice před mostem	Ze 400 m na 150 m
177	Kokašice	Zastávka mimo zástavbu	Posouzení přesunu do prostoru přejezdu P439 - křížení se silnicí II/201, popř. do oblouku v místě křížení s účelovou komunikací směrem do Pňovan	Ze 1 300 m na 700 m, resp. 600 m
181	Heřmanova Huť	Pro město je k dispozici pouze koncová stanice Heřmanova Huť	Nová zastávka v prostoru ulice K Samotě, v souladu se záměrem Správy železnic Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť	Až o 400 m pro místní část Vlkyš
182	Horšovský Týn	Stanice s dlouhou docházkovou vzdáleností do centra města	Posouzení nové zastávky Horšovský Týn město v prostoru ulic Domažlická, Dvořákova nedaleko přejezdu P675 – II/193 souběžně s ulicí Fibichova, vzdálenost od žst. cca 1 000 m. Předpoklad zachování žst. Horšovský Týn pro nástup a výstup cestujících.	Z 1 000 m do centra města na 600 m, z 1 200 m na Smetanovo náměstí na 350 m
185	Klatovy, Klatovy město	Stanice i zastávka s dlouhou docházkovou vzdáleností do centra města	Posouzení nové zastávky Klatovy centrum nedaleko nadjezdu nad silnicí I/22 v ulici U Plynárny v prostoru vymezeném ulicemi Domažlická a Voříškova	Ze 2 000 m, resp. 1 400 m do centra města na 800 m
	Kout na Šumavě	Stanice s dlouhou docházkovou vzdáleností pro převážnou část zástavby obce	Posouzení nové zastávky Kout na Šumavě obec v prostoru přemostění Koutského potoka a účelové komunikace, vzdálenost od žst. Kout na Šumavě cca 1 000 m, prověření vhodnosti zachování možnosti nástupu a výstupu cestujících ve stávající zastávce (s nákladištěm) Kout na Šumavě	Z 1 000 m do centra obce na 300 m. Veškerá zástavba nově dostupná do 900 m
192	Kasejovice	Stanice s dlouhou	Posouzení nové zastávky Kasejovice město	Z 850 m do centra města

		docházkovou vzdáleností do centra města	v prostoru přejezdu P1280 – křížení s účelovou komunikací. Dle vyjádření Správy železnic obtížně proveditelné z důvodu velmi blízké sousední dopravní D3 Kasejovice.	na 350 m.
--	--	---	--	-----------

Tyto záměry byly v rámci Vyhodnocení posuzovány.

Koncepce dále v dlouhodobém horizontu doporučuje technickou a technologickou podporu přechodu na bezemisní kolejová vozidla, ať již ve formě dvouzdrojových elektrických jednotek nebo motorových jednotek na vodíkový pohon. Dlouhodobým cílem Plzeňského kraje by mělo být plnohodnotné nahrazení dieselové trakce tímto bezemisním typem pohonu.

Další opatření směřují k úpravě četnosti spojů, nabídce přímých spojení a změnám cílové cestovní době.

Průběh posuzování:

Oznámení koncepce KRSZP, zpracované v rozsahu přílohy č. 7 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“) bylo příslušnému úřadu, Krajskému úřadu Plzeňského kraje, Odbor životního prostředí (dále též KÚPK, OŽP), předloženo dne 16. 4. 2020. Po kontrole náležitostí bylo rozesláno k vyjádření dotčeným správním úřadům a dotčeným samosprávným celkům a dále zveřejněno v Informačním systému SEA.

Zjišťovací řízení k předmětné koncepci bylo zahájeno dne 22. 4. 2020 zveřejněním informace o oznámení koncepce a tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet, na úřední desce krajského úřadu. Informace byla rovněž zveřejněna v Informačním systému SEA (http://portal.cenia.cz/eiasea/view/sea100_koncepce) pod kódem PLK011K a zaslána dotčeným územním samosprávným celkům pro zveřejnění na úředních deskách. Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 20. 5. 2020 vydáním závěru zjišťovacího řízení č.j.: PK-ŽP/11006/20.

Návrh koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále též jen „vyhodnocení SEA“) byl KÚPK, OŽP předložen dne 8. 9. 2020 a po kontrole náležitostí rozeslán ke zveřejnění podle § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Veřejné projednání návrhu koncepce včetně vyhodnocení SEA se konalo v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí na Krajském úřadu Plzeňského kraje, Škroupova 18, 306 13 Plzeň, dne 12. 10. 2020.

K oznámení koncepce, KÚPK, OŽP obdržel vyjádření od 9 subjektů. Kopie všech došlých vyjádření byly předány předkladateli koncepce k vypořádání. Vypořádání připomínek bylo součástí vyhodnocení koncepce v kapitole 14 Souhrnné vypořádání požadavků stanovených závěrem zjišťovacího řízení a vyjádření obdržených ke koncepci z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Doporučení jsou řešena a obsažena v podmínkách stanoviska k návrhu koncepce a budou zpracována v dalším stupni projektové dokumentace pro určitý záměr, kde dotčený orgán uplatňuje závazná stanoviska, která bývají často vázána na splnění podmínek.

KÚPK, OŽP obdržel k návrhu koncepce, včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí 11 vyjádření. Vypořádání doručených vyjádření, které je jedním z nezbytných podkladů pro vydání stanoviska SEA, včetně upraveného návrhu koncepce a vyhodnocení SEA

obdržel KÚPK OŽP od předkladatele koncepce dne 5. 11. 2020. Vypořádání došlých připomínek je součástí stanoviska, uvedené v příloze č. 1.

Stručný popis posuzování:

Vyhodnocení vlivů koncepce KRSZP na životní prostředí a veřejné zdraví bylo zpracováno v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, v rozsahu přílohy č. 9 k tomuto zákonu, která stanoví náležitosti vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a dle požadavků na jeho obsah a rozsah uvedených v závěru zjišťovacího řízení.

Základní rámec pro hodnocení KRSZP představovala sada témat životního prostředí. Tato témata byla stanovena na základě požadavků zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a dále na základě analýzy stavu životního prostředí v zájmovém území.

Tabulkově je hodnocen vliv všech strategických cílů a těch záměrů, generující potenciálně negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a to jak pomocí číselného hodnocení vůči všem stanoveným referenčním cílům ochrany životního prostředí, tak i prostřednictvím slovního komentáře. Každý strategický cíl a záměr s potenciálně negativním vlivem jsou v textové části kapitoly 6 stručně charakterizovány, je uvedeno hodnocení jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví pomocí textového hodnocení a v relevantních případech jsou doplněna také doporučení zpracovatele pro snížení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Jsou vymezeny a vyhodnoceny oblasti, které by mohly být prováděním koncepce zvláště ovlivněny. Jedná se především o oblasti se zhoršeným stavem životního prostředí (kvalita ovzduší, hlukové zatížení) a také oblasti se zvýšenými požadavky na ochranu přírody a krajiny (zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000, ZCHÚ, ÚSES a další cenné části přírody a krajiny).

Dále jsou shrnuty hlavní problémy životního prostředí, které vyplynuly z analýzy. To se týká zejména ovzduší, klimatu, hluku, přírody a krajiny, půdy, lesů a dalších.

Jsou popsána opatření pro předcházení, eliminaci a kompenzaci vlivů koncepce. V kapitole jsou navržena opatření, týkající se všech částí koncepce.

Při hodnocení byla použita stupnice významnosti zahrnující hodnoty (-2, -1, 0, +1, +2), tedy od potenciálně významného negativního vlivu (-2) až po potenciálně významný pozitivní vliv (+2), a to včetně komentáře, případně doporučení.

Při tvorbě KRSZP byly jeho zpracovateli brány v úvahu všechny relevantní koncepce v oblasti kohezní politiky a regionálního rozvoje, na národní, regionální, krajské a lokální úrovni.

Jelikož příslušný orgán ochrany přírody svým stanoviskem podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) nevyloučil významný vliv na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, podléhala tato koncepce posouzení důsledků na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti podle § 45h a § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny.

Závěry posuzování:

Z provedeného vyhodnocení cílů a záměrů vyplývá, že nebyl identifikován významný negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, respektive na lokality soustavy Natura 2000, vyplývající z provedení koncepce.

Naopak byla zjištěna řada významnějších pozitivních dopadů, které by budoucí realizace koncepce měla přinést. Jedná se především o pozitivní dopady na:

- Snížení množství emisí znečišťujících látek do ovzduší a snížení počtu obyvatel vystaveným nadlimitním koncentracím znečišťujících látek v ovzduší,
- Snížení spotřeby energie a paliv a emisí skleníkových plynů do atmosféry,
- Omezení hlukové zátěže především z automobilové dopravy,
- Podpora veřejného zdraví a bezpečnosti v dopravě.

Koncepce předpokládá také některé projekty s potenciálně mírným negativním vlivem či rizikem pro životní prostředí. Jedná se o např. o zábory půdy, potenciální střety se zájmy ochrany přírody, lokální zhoršení kvality ovzduší vlivem nového zdroje emisí při výstavbě nových úseků komunikací a hlukového zatížení, nebo zvýšení intenzity dopravy na některých stávajících komunikacích s dopady na ovzduší a hluk. Mezi těmito potenciálně negativními vlivy však nebyly identifikovány žádné významně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, a proto je hlavním nástrojem ochrany životního prostředí předcházení, omezování, snižování či kompenzace případných vlivů (vhodná lokalizace, technické provedení, hodnocení záměrů, ad.). V případě projektů, které vycházejí z oblastí podpory koncepce, se jedná o zajištění souladu jejich umístování s platnou územně-plánovací dokumentací a v navazujících fázích jejich přípravy posouzení prostřednictvím EIA, naturového hodnocení, biologického hodnocení, nebo podle požadavků stavebního zákona, tam kde nejsou procedury dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, nebo zákona na ochranu přírody, relevantní.

Základním opatřením k předcházení, eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů zjištěných při uskutečnění koncepce bude – vedle pečlivého a kvalifikovaného výběru podporovaných aktivit/projektů z hlediska jejich možných vlivů na životní prostředí - pravidelná kontrola (monitoring) realizace provádění koncepce.

V případě zjištění závažných negativních vlivů na životní prostředí nebo veřejné zdraví během realizace Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje je předkladatel na základě požadavků zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, povinen zajistit přijetí opatření k odvrácení nebo zmírnění takových vlivů a informovat o tom příslušný úřad, tedy Krajský úřad Plzeňského kraje, dotčené orgány a současně rozhodnout o adekvátní změně koncepce. Opatření mohou být různého charakteru, od zvýšení dohledu při výběru podporovaných opatření po uložení nápravných opatření, až po případné zastavení podpory.

Hlavní opatření ke snížení potenciálních negativních vlivů těchto aktivit/projektů:

- Při výběru projektů k podpoře v rámci koncepce preferovat projekty s nejvyššími pozitivními přínosy a minimálními negativními vlivy z hlediska životního prostředí.
- Respektovat předměty ochrany zvláště chráněných území a zamezit antropogennímu tlaku na jejich území. Konkrétní projekty posoudit z hlediska jejich vlivu na přírodu a krajinu. Jakékoliv aktivity/projekty, u nichž by se

očekávaly negativní vlivy (i zprostředkované) na ZCHÚ a soustavu Natura 2000, včas konzultovat s orgány ochrany přírody.

- Umisťovat novou infrastrukturu s ohledem na chráněné části přírody (ÚSES, VKP), zachovávat krajinný ráz, omezit fragmentaci krajiny a zajistit migrační prostupnost území.
- U relevantních projektů posoudit jejich vlivy na životní prostředí v rámci procesu EIA, případně biologického či naturového hodnocení.
- Při přípravě nových úseků komunikací, nebo navýšení přepravy na železnici, řešit rovněž protihluková opatření, výsadbu izolační zeleně aj.
- V rámci projektů jednotlivých záměrů by měly být organicky navrhovány plochy pro (doprovodnou, izolační) zeleň podél komunikací a následně jejich dostatečnost a účinnost řešena v rámci procesu EIA, hodnotícího navržené záměry.
- Dbát na ochranu zemědělské a lesní půdy, minimalizovat zábory půdního fondu především v I. a II. třídě ochrany ZPF. Pro výstavbu nové infrastruktury přednostně využívat plochy brownfields, případně výstavbu směřovat do ploch s nižší bonitou půdy. Jakékoliv aktivity/projekty, u nichž by se očekávaly negativní vlivy (i zprostředkované) včas konzultovat s příslušnými orgány.
- S ohledem na nárůst letních teplot doporučujeme rovněž zajistit klimatizaci ve vozidlech VD, jak pro cestující, tak pro řidiče a doplnit tento požadavek vhodně do koncepce.
- Zajistit odborný a odpovědný výběr investic, pro které budou vytvářeny podmínky, s ohledem také na jejich vlivy na životní prostředí. Nevytvářet podmínky pro investice s malou přidanou hodnotou ani pro investice s potenciálně významnými negativními vlivy na životní prostředí.
- V průběhu realizací stavebních prací v území je nutno zajistit, že budou eliminovány nebo alespoň minimalizovány negativní dopady jejich provádění na životní prostředí. Je potřeba zohlednit principy adaptace na klimatickou změnu.
- Při přípravě konkrétního záměru je vždy nutno dbát na to, aby plánovanou výstavbou nedošlo ke zhoršení a negativnímu ovlivnění srážkoodtokových poměrů. V případě dopravních staveb (např. parkovišť) je nutné zajistit přednostně zadržování srážkových vod a ochranu vod podzemních před znečištěním (převážně ropnými látkami z pohonných hmot).
- Ke zmírnění prašnosti v průběhu staveb uložit opatření, jako jsou provádění úklidu komunikací, skrápění zařízení staveniště, komunikací, skládek sypkých materiálů aj.
- Případné zásahy do kulturních památek (včetně jejich ochranného pásma) a památkově chráněných území je nutné konzultovat s Národním památkovým ústavem.
- Velkou část území je nutné chápat jako území s archeologickými nálezy. Z tohoto důvodu je nutné ohlásit písemně s dostatečným časovým předstihem zahájení výkopových prací Archeologickému ústavu Akademie věd ČR a následně umožnit některé z oprávněných organizací provedení záchranného archeologického výzkumu. Obdobně je třeba postupovat, má-li se na takovém

území provádět jiná činnost, kterou by mohlo být ohroženo provádění archeologických výzkumů.

- Rozvíjet environmentální vědomí obyvatel, zejména v oblasti omezování vlivů dopravy na životní prostředí.

Návrhová část koncepce je předkládána v jedné variantě, nebylo proto prováděno hodnocení a porovnávání více variant. Při ex-ante hodnocení jednotlivých pilířů, které jsou naplňovány cíli a opatřeními, nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by vyvolávaly potřebu hledání dalších variant koncepce. Byl vyhodnocen významný vliv na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Koncepce podléhala posouzení důsledků na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti podle § 45h a § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny. Nebyl identifikován významný negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000, vyplývající z provedení koncepce.

Vyhodnocení posuzuje možné přeshraniční vlivy koncepce na životní prostředí. Z hodnocení vyplývá, že k významnému ovlivnění území okolních států nedojde.

Ze závěru vyhodnocení vlivů koncepce vyplynulo, že koncepce nebude mít významně negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000. Problematika ochrany veřejného zdraví byla akcentována a vyhodnocena v dostatečné podrobnosti a realizace strategických cílů/záměrů uvedených v koncepci povede ke zlepšení podmínek pro zajištění bezpečnosti obyvatel a ochranu veřejného zdraví. Současně nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy na veřejné zdraví.

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 22 písm. b) 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 postupem podle § 10g tohoto zákona z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí:

vydává

s o u h l a s n é s t a n o v í s k o

k návrhu koncepce

„Koncepce rozvoje silniční a železniční sítě Plzeňského kraje“

a stanoví podle § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí následující požadavky a podmínky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace Koncepce rozvoje silniční a železniční sítě Plzeňského kraje na životní prostředí a veřejné zdraví:

- 1) Při výběru projektů k podpoře v rámci koncepce preferovat projekty s nejvyššími pozitivními přínosy a minimálními negativními vlivy z hlediska životního prostředí.
- 2) Respektovat předměty ochrany zvláště chráněných území a zamezit antropogennímu tlaku na jejich území. Konkrétní projekty posoudit z hlediska jejich vlivu na přírodu a krajinu. Jakékoliv aktivity/projekty, u nichž by se

očekávaly negativní vlivy (i zprostředkované) na ZCHÚ a soustavu Natura 2000, včas konzultovat s orgány ochrany přírody.

- 3) Umisťovat novou infrastrukturu s ohledem na chráněné části přírody (ÚSES, VKP), zachovávat krajinný ráz, omezit fragmentaci krajiny a zajistit migrační propustnost území.
- 4) U relevantních projektů posoudit jejich vlivy na životní prostředí v rámci procesu EIA, případně biologického či naturového hodnocení.
- 5) Při přípravě nových úseků komunikací, nebo navýšení přepravy na železnici, řešit rovněž protihluková opatření, výsadbu izolační zeleně aj.
- 6) Dbát na ochranu zemědělské a lesní půdy, minimalizovat zábory půdního fondu především v I. a II. třídě ochrany ZPF. Pro výstavbu nové infrastruktury přednostně využívat plochy brownfields, případně výstavbu směřovat do ploch s nižší bonitou půdy. Jakékoliv aktivity/projekty, u nichž by se očekávaly negativní vlivy (i zprostředkované) včas konzultovat s příslušnými orgány.
- 7) S ohledem na nárůst letních teplot doporučujeme rovněž zajistit klimatizaci ve vozidlech VD, jak pro cestující, tak pro řidiče a doplnit tento požadavek vhodně do koncepce.
- 8) Zajistit odborný a odpovědný výběr investic, pro které budou vytvářeny podmínky, s ohledem také na jejich vlivy na životní prostředí. Nevytvářet podmínky pro investice s malou přidanou hodnotou ani pro investice s potenciálně významnými negativními vlivy na životní prostředí.
- 9) V průběhu realizací stavebních prací v území je nutno zajistit, že budou eliminovány nebo alespoň minimalizovány negativní dopady jejich provádění na životní prostředí. Je potřeba zohlednit principy adaptace na klimatickou změnu.
- 10) Ke zmírnění prašnosti v průběhu staveb uložit opatření, jako jsou provádění úklidu komunikací, skrápění zařízení stavenišť, komunikací, skládek sypkých materiálů aj.
- 11) Případné zásahy do kulturních památek (včetně jejich ochranného pásma) a památkově chráněných území je nutné konzultovat s Národním památkovým ústavem.
- 12) Velkou část území je nutné chápat jako území s archeologickými nálezy. Z tohoto důvodu je nutné ohlásit písemně s dostatečným časovým předstihem zahájení výkopových prací Archeologickému ústavu Akademie věd ČR a následně umožnit některé z oprávněných organizací provedení záchranného archeologického výzkumu. Obdobně je třeba postupovat, má-li se na takovém území provádět jiná činnost, kterou by mohlo být ohroženo provádění archeologických výzkumů.
- 13) Rozvíjet environmentální vědomí obyvatel, zejména v oblasti omezování vlivů dopravy na životní prostředí.

Podmínky stanoviska z hlediska vlivů na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000:

- 1) V případě záměru rekonstrukce II/187 Průtah Kolinec zajistit prevenci potenciálně negativních dopadů v období výstavby na EVL Ostružná, zejména zamezit zásahům do dané EVL.

- 2) V případě záměru rekonstrukce II/169 Radešov – Rejštejn minimalizovat negativní zásahy do EVL a PO Šumava.
- 3) V případě záměru Rekonstrukce silnice II/605 Přimda-Rozvadov minimalizovat zásahy do biotopu T1.6 v období realizace rekonstrukce.
- 4) V případě obchvatu Číčova zajistit hodnocení dle § 45i a minimalizovat zásahy do EVL Bradava a koryta toku Bojovka. Zamezit znečištění toku.
- 5) V případě modernizace železniční trati č. 190 Horažďovice Plzeň Koterov minimalizovat negativní dopady do EVL Maňovický rybník a EVL Chejlava.
- 6) V případě dlouhodobého záměru Sušice, most přes trať, vč. napojení II/187 od Tedražic vyloučit zásahy do EVL Ostružná, zejména do vodního toku, z důvodu ochrany mihule potoční.
- 7) V případě dlouhodobého záměru obchvatu Hrádku u silnice II/187 vyloučit zásah do vodního toku v EVL Ostružná z důvodu ochrany mihule potoční.
- 8) Při přípravě dlouhodobého záměru přeložky západně od Hošovské obory a Polžic vyloučit zásah do vodního toku v EVL Radbuza z důvodu ochrany mihule potoční.
- 9) Při přípravě západního obchvatu Rokycan (II/183) minimalizovat zásahy do EVL Rokycany - vojenské cvičiště z důvodu ochrany kuňky žlutobřiché.

Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vypořádání veškerých obdržených vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu KRSZP, tak i k jejímu vyhodnocení a zveřejní schválenou koncepci. Dále zpracuje odůvodnění podle ust. § 10g odst. 4 a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Schvalující orgán je povinen zohlednit požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci, popřípadě pokud toto stanovisko požadavky a podmínky obsahuje a do koncepce nejsou zahrnuty nebo jsou zahrnuty pouze částí, je schvalující orgán povinen svůj postup odůvodnit. Schvalující orgán je povinen zveřejnit schválenou koncepci. O tomto zveřejnění je povinen do 7 pracovních dnů informovat příslušný úřad, dotčené správní úřady a dotčené územní samosprávné celky.

Toto stanovisko není závazným stanoviskem ani rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Mgr. Jaroslav Nálevka
vedoucí oddělení IPPC a EIA

podepsáno elektronicky

Příloha č.1 – vypořádání připomínek

Vypořádání vyjádření k návrhu „Koncepte rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje“

včetně vyjádření k Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí podle přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon)

Předkladateli „Koncepte rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje“ (dále také koncepce), Plzeňskému kraji, byla prostřednictvím příslušného úřadu, odboru ŽP Krajského úřadu Plzeňského kraje, předána vyjádření, obdržena ke zveřejněnému návrhu koncepce a k jeho Vyhodnocení. Tato vyjádření, doplněná případnými připomínkami, vznesenými na veřejném projednání, resp. zaslány v zákonné lhůtě po termínu konání veřejného projednání, jsou přehledně uvedena v následujících dvou tabulkách. Tabulka 1 obsahuje základní informace o adresátech a datech vyjádření a tabulka 2 a 3 vypořádání všech relevantních připomínek.

Tabulka 1 Přehled obdržených vyjádření

Odesílatel vyjádření	Kontaktní adresa	Č. j.	Ze dne:
Vyjádření zasláná ke zveřejněnému návrhu koncepce			
1.	Magistrát města Plzně Odbor životního prostředí	Kopeckého sady 11, 306 32 Plzeň	MMP/280477/20 22.9.2020
2.	Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského	pracoviště 17. listopadu 1926/1, 301 00 Plzeň	SBS 34706/2020/OBÚ-06 22.9.2020
3.	ČiŽP – Oblastní inspektorát Plzeň	Klatovská třída 48, 301 22 Plzeň	ČiŽP/43/2020/4483 24.9.2020
4.	Martin Zelený	Email: martin_zeleny@email.cz Mobil: 733 197 090	- 30.9.2020
5.	Statutární město Plzeň Mgr. Michal Vozobule, náměstek primátora	náměstí Republiky 1, 306 32 Plzeň	MMP/306560/20 1.10.2020
6.	Národní památkový ústav PhDr. Filip Kasl, archeolog	Prešovská 7/171, 306 37 Plzeň	- 6.10.2020
Vyjádření vznesená v rámci veřejného projednání			
Bez připomínek			
Vyjádření obdržena po veřejném projednání			
7.	Krajský úřad Plzeňského kraje Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu	Škroupova 18, 306 13 Plzeň	PK-KPP/3541/20 13.10.2020
8.	Národní památkový ústav Územní odborné pracoviště v Plzni	Prešovská 7/171 , 306 37 Plzeň	NPÚ-341/70629/2020 14.10.2020

Odesílatel vyjádření		Kontaktní adresa	Č. j.	Ze dne:
9.	Agentury ochrany přírody a krajiny ČR Reg. pracoviště Střední Čechy	Podbabská 2582/30, 160 00 Praha 6	SR/2079/SC/2020-2	15.10.2020
10.	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR Mgr. Jaromír Kosejk – ředitel odboru obecné ochrany přírody a krajiny	Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11 - Chodov	13219/SOPK/20	12.10.2020
11.	Městský úřad Nepomuk Vladimír Vokurka, místostarosta	Nám. Augustína Němejce 63, 335 01 Nepomuk	-	

Tabulka 2 Vypořádání vyjádření obsahujících připomínky a doporučení po zveřejnění návrhu koncepce

Připomínka		Vypořádání
1.	<p>Magistrát města Plzně</p> <p>Odbor životního prostředí</p> <p>Bez připomínek</p>	
Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského		
2.	<p>2.1 Zpracovatelé územně plánovací dokumentace jsou povinni při územně plánovací činnosti vycházet z podkladů o zjištěných a předpokládaných výhradních ložiscích poskytovaných jim Ministerstvem životního prostředí, přičemž jsou povinni navrhovat řešení, které je z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství a dalších zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. OBÚ důvodně předpokládá, že předmětný návrh vychází z aktuálních územně analytických podkladů Plzeňského kraje. Kromě toho k politice územního rozvoje a k zásadám územního rozvoje z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství jsou horním zákonem zmocněni Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo průmyslu a obchodu a Český báňský úřad. Obvodní báňské úřady uplatňují stanoviska k územním a regulačním plánům.</p>	<p>Akceptováno. Koncepce vychází z aktuálně platné územně plánovací dokumentace Plzeňského, Karlovarského, Ústeckého, Středočeského a Jihočeského kraje. V Plzeňském kraji konkrétně respektuje Zásady územního rozvoje (4. aktualizace, 2019), Územně analytické podklady (4. aktualizace, 2017) a územní plány obcí. Uvedený požadavek na ochranu přírodního bohatství bude zohledněn při realizaci koncepce.</p>
ČIŽP – Oblastní inspektorát Plzeň		
3.	<p>3.1 Oddělení ochrany přírody – Vzhledem k obecnému obsahu návrhu koncepce nelze vyloučit, že ve spojení s na ni navazujícími záměry dojde k poškození přírody.</p>	<p>Akceptováno. Tato problematika byla řešena v rámci Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a i v rámci hodnocení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (Hodnocení vlivů na EVL a ptáčích oblasti soustavy Natura 2000). Výběr projektů bude rovněž podléhat environmentálním kritériím pro výběr projektů, na jejichž základě budou preferovány ty projekty, při jejichž zpracování bude omezen vliv na předměty ochrany přírody a krajiny. Ochrana přírody, včetně naturových lokalit, bude zajištěna při přípravě konkrétních záměrů způsobem, který je uveden v kap. 6 a 10 Vyhodnocení (respektování vyjádření a stanovisek orgánů ochrany přírody, hodnocení v rámci EIA, a dle § 45i a 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, resp. dle požadavků stavebního zákona v těch případech, kdy potenciální záměr nebude výše uvedeným předpisům podléhat)</p>
	<p>3.2 Oddělení ochrany lesa – Návrh koncepce je zpracován v obecné rovině, a tak nemůže být zřejmé, zda při vlastní realizaci jednotlivých</p>	<p>Akceptováno. Vliv na PUPFL byl vyhodnocen s ohledem na referenční cíl ochrany č. 6 Půda (kapitola 6) a zpracován mezi doporučení pro</p>

	<p>opatření (projektů) nedojde k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa, případně 50 m ochranného pásma lesa. Pokud k takovým zásahům dojde, bude dotčen zákon č. 289/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů, a tak bude bezpodmínečně nutné danou věc s předstihem řešit s příslušným orgánem státní správy lesů. V rámci povolovacího řízení bude třeba naplnit povinnosti uvedené především v ustanovení § 14 citovaného zákona, tj. získat stanovisko či informace od orgánu státní správy lesů. Za předpokladu splnění této povinnosti nemáme k návrhu koncepce námitek.</p>	<p>předcházení či zmírňující opatření případných negativních vlivů koncepce v kapitole 10 (podkapitole 10.2) Vyhodnocení a v návrhu stanoviska.</p> <p>Výběr projektů bude rovněž podléhat environmentálním kritériím pro výběr projektů, na jejichž základě budou preferovány ty projekty, při jejichž zpracování bude omezen zábor a degradace ZPF a PUPFL. Konkrétní projekty či aktivity, které by vyvolávaly potenciální negativní dopady, budou podléhat rozhodnutí příslušných úřadů a budou s nimi předem projednány.</p>
4.	<p>Martin Zelený</p>	
	<p>4.1 Sušice, most přes trať, vč. napojení II/187 od Tedražic:</p> <p>1. Záměr propojuje komunikace, které nemají tranzitní charakter. O tranzitním charakteru lze uvažovat ve směru od Klatov II/187 a II/169 od Horažďovic ve směru II/169 směr Kašperské hory a částečně II/171 směr Petrovice.</p> <p>2. Navrhovaný záměr propojuje komunikace, které mají především charakter cílové dopravy. Nelze očekávat, že dojde vybudováním záměru k odlehčení dopravní zátěže v centru, kde je dle mapy INTENZITA DOPRAVY-STAV až 9,7 tis/voz/den, kdy část dopravy tvoří i vnitřní doprava v rámci Sušice.</p> <p>3. Intenzita dopravy na komunikaci třídy II/171 je minimální a svědčí o tom i návrh na přesunutí do kategorie III. třídy v propojovaném úseku.</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Hlavním cílem navrženého záměru je odstranění závažné dopravní závady na silnici II/169 – pětikolejného železničního přejezdu v železniční stanici Sušice. Nijak to nesouvisí s tím, je-li silnice II/169 využívána pro tranzitní nebo cílovou dopravu.</p> <p>Záměr je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací (ZÚR Plzeňského kraje, územní plán města Sušice). Jeho realizace nijak nebrání přípravě a realizaci dalších navazujících záměrů, jejichž cílem bude omezení dopravy v centru Sušice.</p>
	<p>4.2 Obchvat Tedražic:</p> <p>1. Záměr spojuje komunikace II/187 od Klatov a II/169 od Horažďovic. Uvedené komunikace nemají vůči sobě tranzitní charakter. Jsou to komunikace s cílovou dopravou do Sušice, resp. tranzitní dopravou na Šumavu;</p> <p>2. Uvedený záměr má negativní dopady přírodu a krajinu (značná fragmentace krajiny) a půdu;</p> <p>3. Uvedený záměr odkloní dopravu z centra Hrádku, ale lze předpokládat dopravní indukci v lokalitě Tedražice;</p> <p>4. Záměr přesouvá dopravu z komunikace II/187 od Klatov do lokality Sušice -Nádraží a má pozitivní dopady pro tranzit na II/169 směr Horažďovice a pro cílovou oblast Sušice - Nádraží. Pro realizaci</p>	<p>Částečně akceptováno.</p> <p><u>K bodům 1., 3., 4:</u> Silnice II/187 je důležitou spojnicí města Sušice s okresním městem Klatovy. Dopravně technický stav této silnice neodpovídá jejímu významu, proto je postupně připravována její celková přestavba v celém úseku od silnice I/22 do Sušice.</p> <p>Uvedený záměr je jednou z etap této přestavby, která řeší zejména problematický průjezdní úsek zastavěným územím obce Hrádek. Ten je nevyhovující jak z hlediska dopravy na silnici II/187 (nedostatečná šířka pro míjení vozidel), tak zejména pro život v obci, který je významně negativně ovlivňován tranzitní dopravou.</p> <p>Další cíle navrženého záměru jsou:</p> <p>– odstranění nevyhovujícího směrového a výškového řešení mezi Hrádkem a Sušicí, kde</p>

	<p>projektu je nutné posoudit cílovou dopravu do lokality Sušice Nádraží vs. Sušice centrum, Sušice obchodní zóna (Hrádecká ulice), tranzitní doprava na Šumavu</p>	<p>stávající silnice překonává hřeben v nadmořské výšce 550 m (tj. s převýšením cca 80 m z Hrádku i ze Sušice).</p> <p>– odstranění úrovňového železničního přejezdu v Hrádku.</p> <p>Záměr je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací (ZÚR Plzeňského kraje, územní plán obce Hrádek a města Sušice). V úseku Tedražice – Sušice v maximálním možném rozsahu využívá trasu stávající silnice III/1698.</p> <p>K bodu 2: Z Vyhodnocení plyne, že uvedený záměr nemá významný vliv na žádný z referenčních cílů ŽP. Ve Vyhodnocení (Kap. 6 a 10) jsou shrnuty uvedena doporučení ke snížení potenciálních negativních vlivů na přírodu, krajinu (zvláště pak fragmentaci krajiny) a půdu a ta musí být při přípravě záměrů respektována.</p>
4.3	<p>Uvedené stavby neřeší tranzitní dopravu a mají minimální dopad na řešení cílové dopravy. Jedná se pouze o přesunutí problému do jiné lokality. Pro vhodné dopravní řešení by bylo vhodné zjistit charakter dopravy na propojovaných komunikacích (cílová, tranzitní) a dle zjištěných intenzit připravovat nejvhodnější dopravní řešení. Z hlediska aktuálních intenzit dopravy mi přijde nejzásadnější odlehčení dopravy z ulice Nádražní (intenzita 9500/den), kterou lze realizovat souběžným propojením ulice Nádražní s ulicí Hrádeckou z druhé strany průmyslového areálu Sola.</p>	<p>Částečně akceptováno a vysvětleno.</p> <p>Rozhodující podíl dopravy na průjezdných úsecích silnic městem Sušice tvoří tranzitní, ale cílová doprava. Řešení dopravních problémů ve městě proto je nutné řešit komplexně ve spolupráci orgánů města a kraje, a současně ve větší podrobnosti, než umožňuje koncepce zpracovaná pro území celého kraje.</p> <p>Záměry zmíněné v předchozích bodech neomezují možnosti řešení dopravy v Sušici. Naopak stavba II/169 Sušice, most přes trať vytváří předpoklady pro převedení dopravy na uvažovanou komunikaci po SZ okraji průmyslového areálu Solo.</p>
<p>Statutární město Plzeň Mgr. Michal Vozobule, náměstek primátora</p>		
5.	<p>5.1 Předložený návrh předpokládá dobu realizace úseku 1/27 Přemyslova Karlovarská zahájení 2027 - dokončení 2030. Záměrem města Plzně ve smyslu naplňování principů a cílů udržitelné mobility je nejprve dokončení městského okruhu a teprve poté přijetí rozhodnutí o realizaci úseku Přemyslova - Karlovarská.</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Rozvojové záměry na nadřazené síti, tj. na dálnicích a silnicích I. třídy nejsou předmětem řešení koncepce. Informace o těchto záměrech včetně předpokládaných termínů realizace jsou pouze informativní dle podkladů převzatých od ŘSD ČR.</p>
<p>Národní památkový ústav PhDr. Filip Kasl, archeolog</p>		
6.	<p>6.1 V případě zveřejněného dokumentu bychom měli pouze jedinou připomínku týkajícího se odstavce na straně 54 (viz obrázek v příloze). Uvedený odstavec bychom navrhovali změnit za odstavec uvedený níže.</p> <p><i>Celé území kraje je rovněž území s archeologickými nálezy. V rámci realizace veškerých terénních</i></p>	<p>Akceptováno. Uvedená připomínka se týká Oznamení, avšak stejná pasáž se nachází také ve Vyhodnocení v kap. 2.1.12, v jehož upravené verzi byla tato část adekvátně doplněna. Připomínka bude zohledněna při přípravě konkrétních záměrů.</p>

	<p><i>prací, je proto nutné dodržet povinnosti stavebníka v souladu s ustanovením § 22 odst. 2 zákona č.20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění. Zejména je nutné oznámit záměr stavební činnosti Archeologickému ústavu AV ČR Praha, Letenská 4, 118 01, Praha 1 a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.</i></p>	
--	--	--

Připomínky a návrhy na doplnění v rámci veřejného projednání koncepce

V rámci veřejného projednání nebyla vznesena žádná připomínka.

Tabulka 3: Připomínky a návrhy na doplnění předané po veřejném projednání koncepce

Připomínka		Vypořádání
	<p>Krajský úřad Plzeňského kraje Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu</p>	
7.	<p>7.1 K vypořádání připomínek KPP na str. 135 Vyhodnocení považuje KPP za nezbytné uvést, že nemovitých národních kulturních památek se na území Plzeňského kraje nachází skutečně 23, nikoliv 22. Rozpor v údajích není způsoben započítáním Spolkového dělnického domu „Peklo“, ale chybou při publikaci údajů ve veřejné části Památkového katalogu. Národní kulturní památka Vchynicko - Tetovský kanál je součástí národní kulturní památky Soubor plavebních kanálů na Šumavě (viz nařízení vlády č. 106/2014 Sb.), která se rozkládá na území krajů Jihočeského a Plzeňského, přičemž se ale nezobrazuje ve výpisu národních kulturních památek Plzeňského kraje, ale jen Jihočeského. Nedokonalé nastavení softwaru Památkového katalogu však nemůže mít vliv na nepochybný fakt, že Vchynicko - Tetovský kanál leží na území Plzeňského kraje a KPP je pro něj věcně a místně příslušný správní orgán státní správy na úseku památkové péče. Vchynicko - Tetovský plavební kanál by měl být tedy ve Vyhodnocení uveden v soupisu národních kulturních památek Plzeňského kraje jako součást národní kulturní památky „Soubor plavebních kanálů na Šumavě“.</p>	<p>Akceptováno. Uvedená NNKP byla do Vyhodnocení SEA hodnocení v příslušné části doplněna. Rovněž byl v tomto smyslu upraven text na str. 135 Vyhodnocení (Kap. 14.1., Ad) 3) c).</p>
	<p>7.2 K movitým kulturním památkám na území Plzeňského kraje lze poznamenat, že se na území Plzeňského kraje bezpochyby nachází (celkem 4317), avšak s ohledem na jejich ochranu nejsou údaje o nich veřejnosti přístupné. V neveřejné části Památkového katalogu jejich evidence existuje. Jak KPP uvedl již ve vyjádření z 11.05.2020, není třeba se pro potřeby koncepce movitými kulturními památkami zabývat, neboť jejich vliv na koncepci se nejeví jako reálný.</p>	<p>Akceptováno. Údaj z dané kapitoly byl vymazán.</p>
	<p>7.3 K ochranným pásmům uvedeným na str. 64 Vyhodnocení může KPP podotknout, že v evidenci NPÚ se nachází některá ochranná pásma, jejichž právní existence je minimálně sporná, avšak tento problém nelze za současného právního stavu v dohledné době jednoznačně vyřešit.</p>	<p>Akceptováno. Bez požadavku na úpravu koncepce nebo vyhodnocení, vzato na vědomí.</p>
	<p>7.4 V referenčních cílech ochrany životního prostředí uvedených ve Vyhodnocení (tab. 15, str. 88) by měla být zmíněna vedle kulturních památek i památkově chráněná území, která by měla být uvedena i v následujících tabulkách 16, 17 a 20 (str. 92 - 114 a 131 Vyhodnocení).</p>	<p>Akceptováno. Uvedený cíl v tabulkách 15 a 20 (str. 88 a 131) byl doplněn, tabulky v kap. 6</p>

		Aktuální znění referenčních cílů památkově chráněná území opomíjí.	Vyhodnocení na str. 92 – 114 upraveny nebyly, z důvodu přehlednosti tabulky, nicméně údaj o památkově chráněných územích je přímo obsažen v Charakteristice referenčního cíle.
	7.5	Konzultace zásahů s Národním památkovým ústavem by měla probíhat nejen v případech kulturních památek a jejich ochranných pásmech, jak je uvedeno na str. 126 Vyhodnocení, ale také u památkově chráněných území.	Akceptováno. Uvedená pasáž doplněna.
	7.6	K otázkám pro hodnocení a výběr projektů z hlediska životního prostředí uvedeným v tabulce 19 Vyhodnocení (str. 128) KPP poznamenává, že v případě předpokladu poškození kulturní památky nebo archeologických nálezů by záměr neměl být vůbec připravován, neboť je v příkrém rozporu s veřejným zájmem na ochranu kulturních památek a archeologického dědictví vyjádřeným nejen v zákoně o státní památkové péči, ale i v Úmluvě o ochraně architektonického dědictví Evropy a Úmluvě o ochraně archeologického dědictví Evropy.	Akceptováno. Soubor otázek je myšlen tak, aby nebyly podporovány ty záměry, které by mohly mít negativní vliv na referenční cíle.
	Národní památkový ústav Územní odborné pracoviště v Plzni		
8.	8.1	V kapitole C.3.9. na straně 54 navrhuji změnit odstavec ve znění „Na území kraje se vyskytují mnohá archeologická naleziště, a to v podstatě na celém území kraje, mimo pohoří, především pak v okolí Plzně, Klatov, Sušice ad. (mapy-kr.plzensky.cz 2020)“, za odstavec ve znění: Celé území kraje je rovněž území s archeologickými nálezy. V rámci realizace veškerých terénních prací, je proto nutné dodržet povinnosti stavebníka v souladu s ustanovením § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění. Zejména je nutné oznámit záměr stavební činnosti Archeologickému ústavu AV ČR Praha, Letenská 4, 118 01, Praha 1 a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.	Akceptováno. Uvedená připomínka se týká Oznamení, avšak stejná pasáž se nachází také ve Vyhodnocení v kap. 2.1.12, v jehož upravené verzi byla tato část adekvátně doplněna. Připomínky bude zohledněna při přípravě konkrétních záměrů.
	8.2	V návrhu koncepce jsou navrženy trasy zamýšlených obchvatů historických center obcí. Je možné, že v některých případech jsou tyto trasy vedeny v blízkosti kulturních památek, územím s plošnou památkovou ochranou či ochranným pásmem KP nebo městských památkových rezervací. Možné kolize se zájmem ochrany památkové hodnoty KP či území s plošnou památkovou ochranou bude vhodné prověřit před zahájením nebo v úvodní fázi projektové přípravy obchvatů, aby případně bylo možné jejich trasu korigovat.	Akceptováno. Bude prověřováno a zohledňováno u konkrétních záměrů při přípravě územně plánovací dokumentace.
9.	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR Reg. pracoviště Střední Čechy		
	Bez připomínek		
10.	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR Mgr. Jaromír Kosej – ředitel odboru obecné ochrany přírody a krajiny		

	<p>Agentura 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>Konstatuje: Obecně lze říci, že výstavba či rekonstrukce pozemních komunikací všech kategorií a železničních tratí představuje z hlediska přírody a krajiny významný zásah do dotčeného území. Níže uvádí některé možné dopady realizace dopravních staveb.</p>	<p>Akceptováno. Uvedený požadavek vyplývá z zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a ze zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Bude uplatňován při přípravě konkrétních záměrů.</p>
10.1	<p>Migrační prostupnost a fragmentace krajiny Realizací komunikací dochází k fragmentaci krajiny, což je problematické pro významnou část živočichů, pro které komunikace představují migrační bariéru. Typicky se jedná např. o obojživelníky či drobné i větší savce. Nezanedbatelný je rovněž možný vliv na územní systém ekologické stability (ÚSES), který představuje propojení významných a důležitých biotopů. V neposlední řadě dochází budováním komunikací ke snížení prostupnosti území pro člověka.</p> <p>Při modernizaci a budování nové dopravní infrastruktury na všech úrovních je nutné zachovat a podpořit migrační prostupnost krajiny snížením bariérového efektu při výstavbě, např. vhodnými migračními objekty na vhodných místech (uzpůsobení mostních konstrukcí, dostatečně široké přechody nad komunikací, umělé prostupy pod komunikací apod.). Tato problematika se úzce dotýká také již provozovaných významných komunikací, kde je podpoření migrační propustnosti rovněž žádoucí, jak z hlediska ochrany přírody, tak bezpečnosti (střet vozidla se zvěří). Funkčnost ÚSES by měla být zachována.</p>	<p>Akceptováno. Tato problematika je reflektována jak v rámci samotného Vyhodnocení SEA (viz kap. 6 a 10 Vyhodnocení), tak v posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 b., ve znění pozdějších předpisů (naturové hodnocení). Problematika migrace a fragmentace krajiny bude zohledňována při vymezování a přípravě konkrétních záměrů.</p>
10.2	<p>Vliv na výskyt živočichů, rostlin a stanoviště Jako problematické se jeví už samotné realizační práce, které mohou negativně ovlivnit útočiště některých druhů živočichů, ať již přímým poškozením (skrývka zeminy, kácení dostupných a hnízdních dřevin, poškození tokaniště apod.) či nepřímo, např. hlukem stavebních strojů. Pozemní komunikace představují pro některé druhy živočichů významnou bariéru (viz výše) a provoz na nich přináší významné riziko střetu. Dochází rovněž ke znečištění ovzduší, světelnému znečištění, zvýšení hlukové zátěže a vibrací v dotčeném území. Poškozeny mohou být rovněž cenná rostlinná stanoviště, a to nejen jejich přímou likvidací, ale i například zásahem do vodního režimu. Pro zajištění průjezdnosti pozemních komunikací v zimních měsících jsou používány posypové materiály, z nichž zejména ty chemické mohou negativně ovlivnit okolní prostředí. Dopravní cesty mohou rovněž představovat jeden ze způsobů šíření nepůvodních a invazních organismů, zejména rostlinných druhů.</p> <p>Zásahy do přírodních stanovišť je třeba minimalizovat na nezbytně nutné. V případě, že nelze určitý zásah vyloučit, je důležité zajistit náhradní opatření s cílem zlepšení stavu přírodního prostředí navazujícího na danou komunikaci</p>	<p>Akceptováno. Tato problematika byla zčásti reflektována jak v rámci samotného Vyhodnocení SEA (viz kap. 6 a 10 Vyhodnocení), tak v posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 b., ve znění pozdějších předpisů (naturové hodnocení) Problematika ochrany druhové ochrany a stanovišť bude zohledňována při vymezování a přípravě konkrétních záměrů, a to především v rámci procesu EIA, případně i v rámci biologického</p>

		hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 b., ve znění pozdějších předpisů.
10.3	<p>Doprovodná zeleň</p> <p>Z pohledu ochrany přírody a krajiny je zásadní obnova či vytváření funkčních vegetačních pruhů doprovodné zeleně kolem dopravních komunikací mimo les. Pruhy by měly mít dostatečnou šířku, aby umožňovaly výsadby a dopěstování stromové zeleně a nedocházelo k jejímu následnému poškození při údržbě silničních příkopů a při obhospodařování sousedících zemědělských pozemků, tzn. 5 - 10 m, dle typu komunikace a podmínek lokality. Důležité je rovněž zajištění odborné údržby stávající funkční zeleně kolem komunikací, aby se zabránilo poškození funkčních stromů neodborným ořezem.</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Tato problematika není v rámci koncepce přímo řešena, souvisí především s údržbou pozemních komunikací a jejich okolí.</p> <p>Plochy pro zeleň podél komunikací u nových staveb by měly být řešeny v rámci procesu EIA, hodnotícího navržené záměry.</p> <p>Doporučení bylo doplněno do kap. 10 Vyhodnocení, na str. 125.</p>
10.4	<p>Doprava v citlivých oblastech</p> <p>Citlivými oblastmi jsou podle koncepce myšleny oblasti s nižší hustotou osídlení, které mají vysokou ekologickou hodnotu a plní funkci jádrových území z hlediska ekologické stability území, a zároveň jsou silně atraktivní pro cestovní ruch, který v určitých obdobích generuje silné dopravní intenzity, zejména IAD, což je hrozbou pro ekologickou i krajinářskou hodnotu těchto oblastí. Mezi navržená opatření patří hledání alternativních způsobů řešení rekreační dopravy v ekologicky citlivých oblastech. Předložená koncepce ovšem nepřipouští, jako další možnou variantu, kompletní omezování dopravy v ekologicky citlivých oblastech, což se v určitých situacích může stát jediným řešením přetížení některých lokalit.</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Převážná část navržených záměrů je lokalizována mimo ekologicky citlivé oblasti.</p> <p>V některých případech bylo v rámci posouzení upozorněno na možné střety.</p> <p>Těm by mělo být předcházeno v rámci přípravy ÚPD a konkrétních záměrů.</p>

10.5	<p>Vliv na krajinný ráz</p> <p>Dopravní stavby mohou vedle přírody negativně ovlivnit rovněž krajinu, např. nevhodným situováním či svým vzhledem (mostní konstrukce, doprovodné budovy apod.). Může rovněž docházet k indukci další výstavby, což významně ovlivňuje urbanizaci volné krajiny.</p> <p>Charakter stávající krajiny by měl být respektován a komunikace by měly být vedeny tak, aby nenarušovaly cenné pohledově exponované partie v území. Jednou z priorit výstavby komunikací by mělo být jejich začlenění do krajiny, např. pomocí zeleně (stromořadí, pásy zeleně, zelené stěny apod.) či uplatněním kulturních dominant s důrazem na zachování harmonických vztahů v krajině.</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Posouzení vlivů dopravních staveb je standardní součástí procesu SEA při vymezování dopravních koridorů v rámci územního plánování (hodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí) a také v rámci procesu EIA při stanovení vhodných variant a podoby záměru. Bude zohledňováno v rámci přípravy ÚPD a procesu EIA.</p>
10.6	<p>Vliv na hydrologický režim</p> <p>Realizace dopravních staveb může mít významný vliv na hydrologický režim v dotčeném území. Výstavbou v údolních nivách a podmáčených územích může dojít k zásahu do vodního režimu či dokonce přímo k odvodnění. Vodní režim může ovlivnit rovněž úprava koryt a břehů toků nebo údolních niv a to i např. v souvislosti s výstavbou mostních konstrukcí. Výstavba rozlehlejších dopravních staveb (např. parkovišť) může ovlivnit retenční schopnost krajiny. Toky mohou být znečištěny srážkovými vodami odváděnými z těles komunikací, které mohou obsahovat uniklé pohonné hmoty či posypové materiály používané v rámci zimní údržby.</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Vlivy na vodní režim jsou standardně řešeny v rámci procesu SEA na úrovni ÚPD a v rámci procesu EIA při přípravě konkrétního záměru. Tato problematika byla zohledněna také v rámci Vyhodnocení koncepce (viz kap. 10 Vyhodnocení, str. 126).</p>
11.	<p>Městský úřad Nepomuk Vladimír Vokurka, místostarosta</p> <p>Město Nepomuk nesouhlasí se změnou kategorie silnice II/191 v úseku Nepomuk-Starý Smolivec na silnici III. třídy, ani s přeložkou téže silnice v úseku Nepomuk-Žinkovy do trasy Žinkovy-Kokořov, neboť tato změna znamená faktické zrušení silnice II/191 Klatovy-Rožmitál p. Třemšínem. Tato silnice II. třídy představuje přímou spojnici dvou významných okresních měst Klatovy a Příbram. S ohledem na jejich polohu je zároveň mezikrajskou spojnici dvou regionálních center, ležících ovšem v periferní oblasti svých krajů (Středočeského a Plzeňského), čímž vyvažuje jistou až přílišnou centralizaci obou krajů, v nichž je dominantní Plzeň a Praha a ostatní sídla nemohou krajskému městu zdaleka konkurovat. Existence této silnice jakožto komunikace II. třídy tedy výrazně posiluje dopravní spojení v rámci obou krajů. Historicky jde o starou cestu z Prahy do Klatov a dále do Bavorska. Skutečnost, že tato cesta vede přes město Nepomuk, posiluje i jeho význam jako lokálního střediska (sídla ORP). Navrhujeme proto zachovat silnici II/191.</p> <p>Pouze doporučujeme upravit její trasu v katastru města Nepomuk, tak aby byla v souladu s platným územním plánem Nepomuk, který doporučuje budoucí přeložení této silnice mimo intravilán sídla - a to tak, že od křižovatky se silnicí II/230 (u Borku) by silnice II/191 vedla v trase mezinárodní silnice I/20 až k nově vybudovanému (plánovanému) sjezdu před Třebčicemi (viz nově pořizovaný ÚP Třebčice). Odtud by silnice II/191 dále vedla v trase stávající silnice III/19114 až k připravovanému malému obchvatu Dvorce (přivaděči k průmyslové zóně ve Dvorci</p>	<p>Neakceptováno.</p> <p>Spojení Klatovy – Nepomuk silnicí II/191 koncepce zachovává pouze s drobnou změnou v oblasti Žinkov. Navrženou změnou se odstraní problematické vedení silnice II/191 zastavěným územím Žinkov podél rybníka Labuť. Změna je v souladu s územním plánem městyse Žinkovy. Dílčí prodloužení trasy (cca o 1 km) bude kompenzováno dalšími navrženými úpravami</p>

<p>- viz 1. změna ÚP Nepomuk) a dále ulicí Průmyslovou až k hranici s obcí Vrčeň. Potom by již pokračovala v původní trase II/191. Stávající silnice II/191 v k.ú. Dvorec a Nepomuk (intravilán) by byla převedena na místní komunikaci, což umožní budoucí bezproblémový rozvoj lokality mezi sídlištěm Na Vinici a Dvorcem, včetně městotvorného charakteru zástavby tohoto území (vjezdy na pozemky, chodníky, přechody, hustota zástavby atp.).</p>	<p>silnice II/191. Souvislé spojení Nepomuk – Příbram silnicí II/191 neexistuje ani v současné době (silnice II/191 je v úseku Dožice – Radošice přerušena) a dostavba chybějícího úseku není plánována. Šířkové uspořádání ani směrové vedení stávajících úseků silnice II/191 mezi Nepomukem a hranicí kraje neodpovídá požadavkům na silnice II. třídy. Mezi Starým Smolivcem a Rožmitálem pod Třemšínem (již na území Středočeského kraje) silnice II/191 navíc prochází územím CHKO Brdy.</p>
---	--