

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

včetně vyjádření k Vyhodnocení vlivů koncepte 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 koncepte), Plzeňskému kraji, byla prostřednictvím příslušného úřadu, odboru ŽP Krajského úřadu Plzeňského kraje, předána vyjádření, obdržena ke zveřejněnému návrhu koncepte 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 koncepte			
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 ptačí 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>
	Martin Zelený	
4.	<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 úrovně 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>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.</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 pásem, 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 nepřímou, 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. Plochy pro zeleň podél komunikací u nových staveb by měly být řešeny v rámci procesu EIA, hodnotícího navržené záměry. 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. V některých případech bylo v rámci posouzení upozorněno na možné střety. 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 ulic 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>
--	--