



## MODELOVÉ HODNOCENÍ ZÁMĚRŮ – SJEDNOCENÍ POSTUPŮ A DATOVÝCH PODKLADŮ

Zpracovali: Ing. Jiří Jedlička., Mgr. Ivo Dostál (Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.)

### Souhrn

Cílem této úlohy je dále rozpracovat systémový přístup přípravy dopravních staveb a navrhovaných variant, a to především z pohledu na dopravní význam regionu. Součástí je i pohled na aktuální problematiku procesu EIA ve vazbě na strategické hodnocení dopravní obslužnosti regionu. V rámci řešení proběhla analýza jak postupovat při kolizích mezi jednotlivými prvky v území na příkladu funkcí půd.

K 1. 4. 2015 vstoupila zákonem č. 39/2015 Sb. v platnost novela zákona č. 100/2001 Sb., která zavedla zásadní změny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Stanovisko EIA ani závěry zjišťovacího řízení nebyly soudně přezkoumatelné. Zavedením novely zákona se Stanovisko EIA stává závazným (§9a) podle § 149 správního řádu. Vyloučení použití správního řádu bylo rovněž odstraněno. Novela zákona zavedla nové postupy pro vydávání stanovisek EIA. Byly zavedeny dva typy stanovisek (i) ověřující závazné stanovisko, (ii) verifikační závazné stanovisko (tzv. Coherence stamp). Z této úpravy vyplývá, že jakékoli rozhodnutí (např. územní rozhodnutí) může být napadeno odvoláním kteroukoli environmentální organizací v ČR bez jakékoli územní příslušnosti i přes situaci, kdy během celého řízení nebyly vzneseny žádné připomínky k danému záměru. Proti rozhodnutí o odvolání mohou tyto organizace rovněž podat správní žalobu.

Takto legislativně zakotvené privilegované postavení jedné skupiny občanů je přinejmenším velmi spornou záležitostí. Možná odvolání a správní žaloby mohou již tak komplikovaný proces investiční přípravy opět prodloužit a způsobit tak investorovi značné komplikace.

Současný stav po novele EIA dále znevýhodnil postavení investorů pozemních komunikací, a to na hranici, kde lze vážně pochybovat o právní přijatelnosti a ústavnosti tohoto stavu. Technická, ekonomická a dopravní hlediska se při rozhodování o výstavbě pozemních komunikací stávají až druhořadými. Rovněž je nedostatečně zohledněna

ochrana zdraví a bezpečnosti obyvatelstva především na stávajících silnicích. O výstavbě dnes rozhodují především hlediska, která se vydávají za „ekologická“, aniž by se řešilo, nakolik bude daná stavba vůbec plnit svůj účel. Proto je v současné době klíčové, aby byl k dispozici vyvážený proces hodnocení vlivu na dopravu, který zrovnoprávní dopravní, technická, ekonomická a zdravotní hlediska při rozhodování o výstavbě dopravní infrastruktury. Tento proces používaný v zahraničí je označován jako TIA (Transport Impact Assessment) a jeho zavedení je navrhováno v rámci ČR a spoluřešeno v rámci tohoto projektu.

### Oblast použití

Získané poznatky budou sloužit jako podklad pro návrhy podkladů k novele zákonů a pro podporu rozhodování v hodnocení dopadů dopravy na životní prostředí. Výstupy jsou dále určeny jak zpracovatelům studií vlivů dopravy na životní prostředí, tak dopravním inženýrům, projektantům dopravních staveb, vlastníkům a správcům pozemních komunikací, speciálním stavebním úřadům, ostatním účastníkům výstavby pozemních komunikací a dalším odborným pracovištím.

### Metodika a postup řešení

Byly specifikovány funkce půdy, které by měly být zahrnuty do možného systému hodnocení půd. Jedná se o: a) Stanovištní půdu pro biotopy (ZCHÚ, Natura 2000 aj.); b) Ekologickou kostru krajiny (ÚSES) a c) Estetickou funkci krajiny. Hodnocení vychází z návrhu algoritmu pro modelový výzkumný software. Předmětem této zprávy je pro vybrané funkce půdy zdůvodnit základní východiska pro rozdělení na dílčí složky a pro výběr indikátorů. U jednotlivých indikátorů jsou stanoveny výchozí funkce užítu pro modelové výpočty. Komentován je rovněž doporučený algoritmus výpočtu.

### Výsledky

Funkce půdy FP4 je vymezena jako Stanovištní půda pro biotopy. Měla by postihovat vazbu a výskyt

významných a chráněných biotopů. Z obecného hlediska se jedná o obsahově velmi širokou funkci půdy. Protože velká část současné ochrany přírody je založena na biotopovém přístupu, náležel by do této funkce popis velkého počtu kategorií ochrany podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (ZOPK). Jedná se o následující kategorie:

- Zvláště chráněná území.
- Soustava NATURA 2000.
- Významné krajinné prvky.
- Lokality zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

Systém základního třídění vybraných indikátorů se snaží maximálně vycházet ze současné legislativy (Zákon č. 334/1992 Sb.) a upravuje je do jednotné podoby odsouhlasené pro všechny funkce půdy. Základním pravidlem je, že celkový počet bodů za danou kategorii je 10. U soustavy Natura 2000, kterou citovaný zákon neupravuje, se vycházelo z analogie významnosti za pomoci výsledků Technických podmínek Ministerstva dopravy č. 181, které se zabývají hodnocením významu území jako podkladem pro návrh tras pozemních komunikací. Vzhledem k tomu, že všechny uvedené složky FP4 popisují vhodné biotopy, a to z různých pohledů, a vzájemně se významně překrývají, byl jako algoritmus výpočtu pro celou FP zvolen aditivní postup se stropem 10. Pro hodnocení pozemek se sčítají funkce užítka (u) podle jednotlivých indikátorů, které jsou nalezeny. Pokud součet přesáhne hodnotu 10, zapisuje se jako hodnota užítka celé FP hodnota 10.

Funkce půdy FP5 – Kostra krajiny hodnotí půdu jako součást ekologické kostry krajiny. Jedinou legislativní kategorií zákona č. 114/1992 Sb., která se zabývá přímo ekologickou kosterou krajiny, je územní systém ekologické stability (ÚSES). Problematika ekologické kostry krajiny je stále významnější s postupující fragmentací krajiny a s vytvářením sídelních a dopravních bariér, které snižují možnost migrace živočichů. Navrhovaným nástrojem ochrany jsou migračně významná území (MVÚ) a dálkové migrační koridory (DMK). V současnosti jsou tyto vrstvy k dispozici jako ÚAP na AOPK. V případě dostatečného legislativního ukotvení těchto kategorií v budoucnosti by bylo možné uvažovat i o jejich začlenění do tohoto hodnocení.

Funkce půdy FP6 – Estetika krajiny popisuje půdu z pohledu zajištění estetické funkce krajiny. Estetická funkce krajiny je subjektivní, a proto i velmi složitou kategorií. Podle zákona č. 114/1992 Sb. jsou pro ochranu krajinného rázu jako speciální kategorie ochrany vyhlášovány přírodní parky. Dále ochranu krajinného rázu zajišťují velkoplošná zvláště

chráněná území, tj. národní parky a chráněné krajinné oblasti. Přírodní parky, CHKO i národní parky jsou velkoplošné kategorie a dohromady zaujmají cca 25 % celého území ČR. Na úrovni územních plánů je možné se v některých případech setkat s podrobnějším vymezením významným lokalit z hlediska krajinného rázu. Kategorií, která je na pomezí mezi ochranou krajinného rázu a ochranou kulturních a historických hodnot, jsou krajinné památkové zóny. Ty jsou dosud zařazeny do funkce půdy FP7.

Jedním z metodických problémů pro celkové stanovení algoritmů pro hodnocení celospolečenského potenciálu půd (CPP) jsou vzájemné prostorové vazby jednotlivých hodnocených kategorií.

Z řady možných parametrů hodnocení vzájemného vztahu dvou kategorií (A, B) jsou nejdůležitější:

- Průnik obou kategorií – výsledné území je součástí jak kategorie A, tak kategorie B. Stanovení vzájemných průniků je důležité pro zvolení vhodného algoritmu výpočtu, zvláště při aditivním principu funkce užítka. Je důležité vědět, jaká je celková pravděpodobnost, že k průniku dvou kategorií dochází.
- Sjednocení obou kategorií – výsledné území je součástí alespoň jedné z kategorií A, B. Při volbě různých indikátorů, popisujících stejnou funkci, nám hodnota sjednocení dává přehled o tom, na jaké části území se s danou funkcí můžeme setkat.

## Závěr

Přestože doprava představuje klíčové hospodářské i společenské odvětví, chybí v rámci územního plánování i schvalování investičních záměrů jednotný systém, který by vliv na dopravu posuzoval komplexně a systematicky. Hodnocení vlivu na dopravu se nachází v podobné situaci, jako bylo hodnocení vlivů na životní prostředí před zavedením procesu EIA. Nejednotným a nestandardizovaným způsobem se hodnotí dílčí části, ale nikoliv celek. Tyto nedostatky může vyřešit zavedení procesu TIA.

## Literatura

- [1] Jedlička, J., Anděl, P., Belková, H. et Dostál, I. (2012): Podklady pro zavedení právní úpravy k ochraně a zajištění migrační propustnosti krajiny v oblastech spadajících pod gesci ministerstva dopravy. – Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.