

## **Příloha č. 12**

**Prohlášení předkladatele koncepce Integrovaný regionální operační program pro období 2014-2020 dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivu některých plánů a programů na životní prostředí**

Prohlášení zahrnuje aspekty posouzení vlivů realizace Integrovaného regionálního operačního programu (operační program či též koncepce) na životní prostředí a veřejné zdraví podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, dále požadavky Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/42/EC, tzv. SEA Directive, a požadavky Protokolu o strategickém posuzování vlivu na životní prostředí k Úmluvě o posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice států (Espoo úmluva).

Prohlášení reflektuje znění programového dokumentu operačního programu ke konečnému schválení. Na základě připomínek EK k operačnímu programu a formálního projednávání byly v programovém dokumentu operačního programu provedeny změny, které nemají vliv na souhlasné Stanovisko Ministerstva životního prostředí k návrhu Integrovaného regionálního operačního programu pro programové období 2014 – 2020, vydaného 30. června 2014 pod č. j. 45327/ENV/14.

### **Způsob zahrnutí doporučení procedury SEA do operačního programu**

Klíčovou metodou pro zahrnutí doporučení procedury SEA do operačního programu byla úzká spolupráce pracovního týmu SEA s předkladatelem operačního programu a zpracovatelem ex-ante hodnocení.

Doporučení SEA týmu k pracovním verzím operačního programu byla postupně zapracována do operačního programu. Analogicky byla do operačního programu zapracována doporučení, vyplývající z procesu projednávání s veřejností, ať už prostřednictvím formalizovaných kroků (využití Závěru zjišťovacího řízení po projednání Oznámení operačního programu) nebo průběžným respektováním doporučení týmu SEA.

Pokud se týká doporučení, vyplývajících z pozdních fází procedury SEA (veřejné projednání operačního programu a jeho Vyhodnocení, Stanovisko příslušného úřadu, ad.), jsou připomínky a doporučení řešeny na základě doporučení týmu SEA v rámci úpravy operačního programu, který byl předložen vládě ČR a schválen dne 9. července 2014 usnesením vlády č. 555/2014. Tato doporučení se týkají zapracování připomínek a doporučení, vzešlých z projednávání operačního programu, a operační program je plně respektuje.

**Vypořádání podmínek Stanoviska SEA MŽP, které zajišťují minimalizaci negativních vlivů provádění Integrovaného regionálního operačního programu na životní prostředí a veřejné zdraví**

### **Oddíl a) začlenění aspektů ŽP (ve znění podmínek stanoviska SEA) do Programového dokumentu IROP**

<b>Podmínka ze Stanoviska MŽP</b>	<b>Zohlednění podmínek vyplývajících ze Stanoviska MŽP v IROP 2014-2020</b>
<b>Část A. Podmínky souhlasného stanoviska MŽP</b>	
1. V rámci další přípravy IROP bude respektován a zohledněn následující návrh opatření k předcházení a zmírnění potenciálních negativních vlivů z hlediska ochrany přírody a krajiny a ochrany veřejného zdraví.	
Ke specifickému cíli 1.1:	

<p>a) U nových staveb podmínkou podpory jednoznačně prokázaná potřebnost. Upřednostnit využití stávajících (modernizovaných) silnic před zcela novými stavbami.</p>	<p>Znění programového dokumentu IROP podmínku respektuje. Potřebnost nových staveb a upřednostňování stávajících (modernizovaných) silnic je především vyjádřeno stanovením prioritní regionální silniční sítě, tj. úseků, na kterých budou jednotlivé projekty předmětem podpory. Upřednostnění rekonstrukcí a modernizací před výstavbou nových silnic lze dokumentovat na nastavení indikátorů. Předpokládá se, že v rámci SC 1.1 bude podpořena rekonstrukce a modernizace 729 km silnic a výstavba nových silnic se předpokládá v délce 146 km včetně výstavby obchvatů měst.</p>
<p>b) Volit trasy a provedení s respektem k ekologickým funkcím krajiny a biodiverzitě.</p>	<p>Plnění podmínky bude zajištěno prostřednictvím požadavků na projektovou žádost a prověřováno v rámci kontroly přijatelnosti projektu. Úseky silnic, na kterých budou realizovány projekty z SC 1.1, budou v naprosté většině případů vedeny v trasách existujících silnic. V případě významných změn (zejména u obchvatů sídel) bude respekt k biodiverzitě a ekologickým funkcím krajiny předmětem posuzování v rámci procesů EIA a v řízeních podle stavebního zákona.</p>
<p>c) Uplatňovat účinná zmírňující a kompenzační opatření pro minimalizaci negativních vlivů na přírodu a krajinu u nových i stávajících rekonstruovaných staveb a případně i u navazujících silnic, na nichž vlivem projektu dojde ke zvýšení zátěže.</p>	<p>Požadavky na zmírňující a kompenzační opatření budou v souladu s příslušnou legislativou uplatňovány v rámci řízení podle stavebního zákona. Podmínka, aby žadatel doložil, jak bude zátěž kompenzována, bude součástí požadavků v pravidlech pro žadatele a příjemce.</p>
<p>d) Zabezpečit stávající legislativně danou ochranu obyvatel proti dopravnímu hluku jako nezbytnou podmínku pro programy, projekty.</p>	<p>Každý realizovaný projekt musí splňovat požadavky platné legislativy z hlediska životního prostředí, zejména zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Plnění a respektování legislativy, týkající se ochrany obyvatel před nadměrným hlukem, bude stejně jako ostatní environmentální požadavky explicitně vyžadováno v pravidlech pro žadatele a příjemce.</p>
<p>e) V rámci naplňování IROP preferovat projekty, které povedou k vyvedení z hustě obydlených oblastí (obchvaty), zvýší plynulost silniční dopravy a podpoří alternativní způsoby dopravy vůči silniční nákladní a individuální osobní dopravě s cílem snížit emise znečišťujících látek z dopravy. Zajistit urychlení přípravy těchto projektů.</p>	<p>Preference projektů, řešících obchvaty sídel, je založena v kritériích, podle kterých byla vybrána prioritní regionální silniční síť. Na kritériích, preferujících vyvedení dopravy z hustě osídlených míst, jsou založeny regionální strategické dokumenty sektoru dopravy. Příspěvek dokončených projektů ke snížení emisí znečišťujících látek bude vyhodnocen na základě evaluace.</p>
<p>f) Volbu trasy a provedení realizovat</p>	<p>Podmínka bude uplatněna v požadavcích na</p>

s ohledem na kvalitu ovzduší v uvedeném místě. Příspěvek projektu ke zlepšení kvality ovzduší v relevantních územích zařadit mezi kritéria posuzování potřebnosti projektů.	dokumentaci projektové žádosti, resp. na hodnocení projektu v Pravidlech pro žadatele a příjemce. Posouzení potřebnosti projektu je součástí kritérií přijatelnosti projektu a hodnotitelé budou posuzovat kromě jiného příspěvek ke zlepšení kvality ovzduší.
g) Při výstavbě obchvatů vyhodnotit příspěvek jednotlivých projektů ke snížení emisí, a to zejména primárních částic a prekursorů sekundárních částic v obydlených oblastech.	Podmínka doložit informace, podle kterých bude možné vyhodnotit příspěvek projektu ke snižování emisí, bude uplatněna v požadavcích na projektové žádosti, resp. na hodnocení projektu v pravidlech pro žadatele a příjemce. V případě projektů zaměřených na obchvaty sídel bude požadavek na vyhodnocení příspěvku ke snížení primárních částic a prekursorů sekundárních částic v obydlených oblastech uplatněn ve výzvě. Příspěvek dokončených projektů ke snížení emisí znečišťujících látek bude vyhodnocen na základě evaluace.
h) Výběr jednotlivých projektů v rámci naplňování IROP bude v souladu s naplňováním cílů programů zlepšování kvality ovzduší zpracovaných dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší v platném znění, které jsou součástí Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR.	Opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší, snížení vlivu dopravy, jak jsou uvedeny v části 16.2 „Katalog typových opatření“ Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší zahrnují následující opatření s přímou vazbou na SC 1.1: AB2 „Obchvaty měst a obcí“, AB 3 „Odstraňování bodových problémů na komunikační síti“, AB15 „Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu“, AB16 „Úklid a údržba komunikací“ a AB17 „Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně“. Tato opatření jsou zakomponována do kritérií pro výběr prioritní regionální silniční sítě v SC 1.1 nebo jsou přímo definována v Programovém dokumentu IROP.
i) Kompenzovat efekt rozvoje území, zejména napojení větších rozvojových ploch, kompenzačními opatřeními v krajských programech ke zlepšení kvality ovzduší. Kompenzační opatření by měla být navržena na základě modelové studie hodnotící cílovou kvalitu ovzduší v regionu po plném budoucím obsazení rozvojových ploch (expertní odhad budoucích aktivit a s tím spojených emisí) a při dosažení maximálních intenzit dopravy (na základě návrhové kapacity plánovaných komunikací).	Podmínka směřuje mimo působnost IROP. V případě, že v důsledku realizace projektů v SC 1.1 dojde k významnému zvětšení rozvojových ploch (zejména průmyslových areálů), provede ŘO evaluaci takových efektů, zabezpečenou v rámci technické pomoci IROP.
Ke specifickému cíli 1.2:	
a) Lokalizovat multimodální terminály a parkoviště s ohledem na přírodní a	Při posuzování projektové žádosti bude prověřován souhlas s příslušnou územně

krajinné hodnoty.	plánovací dokumentací.
b) Umisťovat a realizovat cyklostezky šetrně k přírodě a krajině se zvážením potřebnosti a realizací optimální trasy a provedení cyklostezky (šířka, povrch a další parametry).	Na posuzování projektů cyklostezek bude v rámci pravidel pro žadatele a příjemce přiměřeným způsobem aplikováno hodnocení principů 3E – hospodárnosti, účelnosti a efektivnosti.
c) Uplatňovat účinná zmírňující a kompenzační opatření pro minimalizaci negativních vlivů na přírodu a krajinu.	Podmínka bude uplatněna v rámci požadavků na dokumentaci projektové žádosti, resp. na hodnocení projektu v Pravidlech pro žadatele a příjemce specifického cíle. Pokud není eliminace možná, je vždy snaha maximálně zmírnit ovlivnění předmětu ochrany – v těchto případech je a bude postupováno dle zákonem daných možností.
d) Realizovat opatření přednostně v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší (vyjádřenou překročenými imisními limity).	Podmínka bude uplatněna v rámci požadavků na dokumentaci projektové žádosti, resp. na hodnocení projektu v Pravidlech pro žadatele a příjemce specifického cíle. Preference lokalizace projektu v oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší vyjádřenou překročenými imisními limity podle Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší bude součástí hodnocení projektů.
Ke specifickému cíli 2.2:	
a) Poskytnout podporu jen v případě, že bude v ČR splněna podmínka definovaného sociálního bydlení, včetně hygienických a dalších standardů takového bydlení.	Podmínka byla do programového dokumentu IROP zahrnuta jako specifické kritérium přijatelnosti „Projekt je v souladu se Strategií sociálního začleňování 2014-2020 a Národní strategií rozvoje sociálních služeb 2014-2020“. Parametry sociálního bydlení v IROP jsou uvedeny v popisu SC 2.1.
Ke specifickému cíli 2.5:	
a) Při realizaci projektů v rámci snižování energetické náročnosti budov zjišťovat výskyt chráněných živočichů, při pozitivním výsledku zateplovat obvodové pláště mimo hnízdní období.	Požadavek byl zapracován do programového dokumentu IROP ve formě kritéria přijatelnosti projektu „Zohlednění nároků volně žijících živočichů vázaných na sídla při zlepšování energetických vlastností budov (zateplování, výměna výplní otvorů)“.
b) Při realizaci projektů provádět úpravu ventilačních otvorů umožňujících hnízdění, případně instalovat hnízdní boxy apod. (i bez přímého aktuálního potvrzení výskytu ptáků).	Požadavek byl zapracován do programového dokumentu IROP ve formě kritéria přijatelnosti projektu „Zohlednění nároků volně žijících živočichů vázaných na sídla při zlepšování energetických vlastností budov (zateplování, výměna výplní otvorů)“.
c) Z důvodu možného zvýšení emisí vyloučit z podpory projekty náhrady spalovacích zdrojů na kapalná a plyná paliva za spalovací zdroje na pevná	Projekty musí být v souladu s environmentálními standardy a právními předpisy EU (např. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/125/ES o stanovení rámce pro určení požadavků na

<p>paliva. V případě spalovacích zdrojů na pevná paliva o tepelném příkonu do 300 kW podporovat pouze zařízení splňující minimálně 4. emisní třídu, v případě dostatečné dostupnosti na trhu 5. emisní třídu podle normy ČSN EN 303-5 a v případě spalovacích zdrojů o tepelném příkonu vyšším než 300 kW podporovat pouze zařízení splňující emisní limity platné od 1. 1. 2018.</p>	<p>ekodesign výrobků spojených se spotřebou energie).</p>				
<p>2. Předkladatel koncepce zajistí celkovou koordinaci systému sledování vlivů IROP na životní prostředí, tj. zejména následující kroky a aktivity:</p>					
<p>a) environmentální indikátory navržené v rámci vyhodnocení SEA (viz kapitola 9) začlenit do celkového systému sledování implementace IROP na životní prostředí;</p>	<p>Podmínka je v programovém dokumentu IROP respektována. Environmentální indikátory navrhované v kapitole 9 dokumentace SEA byly zahrnuty do programového dokumentu IROP kromě dvou - indikátor „vynětí půdy ze ZPF“, který je s ohledem na povahu podporovaných aktivit v rámci IROP marginální, a indikátor „výroba elektrické energie z OZE“, neboť v případě podpory energetických úspor v bytových domech podpora záměny zdroje tepla za zdroj, umožňující kogeneraci, připadá do úvahy zcela výjimečně.</p>				
<p>b) pravidelně vyhodnocovat výsledky monitoringu (ve vazbě na další postupy průběžných evaluací při implementaci programu);</p>	<p>Požadavek na pravidelné vyhodnocování monitoringu bude uveden v Operačním manuálu IROP a v plánech evaluací na úrovni Dohody o partnerství a na úrovni operačního programu.</p>				
<p>c) pravidelně zveřejňovat výsledky monitoringu;</p>	<p>Požadavek na periodicitu a formu pravidelného zveřejňování výsledků monitoringu bude upraven v Operačním manuálu IROP.</p>				
<p>d) stanovená environmentální kritéria pro výběr projektů (viz kapitola 11 vyhodnocení SEA) využít jako kritéria pro hodnocení a výběr relevantních projektů, předkládaných v rámci IROP;</p>	<p>Povinným kritériem přijatelnosti je ve všech SC: „Projekt nemá negativní vliv na žádnou z horizontálních priorit IROP (udržitelný rozvoj, rovné příležitosti, zákaz diskriminace, rovnost mužů a žen).“</p> <p>Podmínka bude dále uplatněna při hodnocení projektů v Pravidlech pro žadatele a příjemce. Kapitola 11 vyhodnocení SEA obsahuje následné návodné otázky, které budou u výzev, pokud je to vhodné, využity pro hodnocení projektů.</p> <table border="1" data-bbox="735 1816 1390 2016"> <tr> <th data-bbox="735 1816 943 1917">Téma ŽP</th><th data-bbox="943 1816 1390 1917">Návrh návodných environmentálních otázek</th></tr> <tr> <td data-bbox="735 1917 943 2016">Klima</td><td data-bbox="943 1917 1390 2016"> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Přispěje projekt ke snížení emisí skleníkových plynů?</li> </ul> </td></tr> </table>	Téma ŽP	Návrh návodných environmentálních otázek	Klima	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Přispěje projekt ke snížení emisí skleníkových plynů?</li> </ul>
Téma ŽP	Návrh návodných environmentálních otázek				
Klima	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Přispěje projekt ke snížení emisí skleníkových plynů?</li> </ul>				

	Půda a horninové prostředí	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vyžaduje projekt vynětí ze zemědělského půdního fondu?</li></ul>
	Energetika a využití OZE	<ul style="list-style-type: none"><li>• Přispěje projekt ke zvýšení výroby tepla z obnovitelných zdrojů?</li><li>• Přispěje projekt ke zvýšení výroby elektrické energie z obnovitelných zdrojů?</li><li>• Přispěje projekt ke snížení konečné spotřeby energie u podpořených subjektů?</li><li>• Zvýší se počet domácností s lepší klasifikací spotřeby energie?</li></ul>
	Doprava	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zvýší se počet osob přepravených veřejnou dopravou?</li></ul>
e) zajistit dostatečné odborné a personální kapacity pro oblasti životního prostředí a rámec implementační struktury IROP, tj. zejména pro hodnocení a výběr projektů.	Tato podmínka bude uplatněna v Operačním manuálu IROP, v části lidské zdroje.	
3. Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vypořádání veškerých došlých vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu koncepce, tak i k jejímu vyhodnocení.		
Vypořádání je zveřejněno na adrese: <a href="http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/c1a1a9c5-739a-4a71-a2ca-bf5b6d30f7ec/Vyporadani-doslych-pripominek-k-navrhu-koncepce-IROP.pdf">http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/c1a1a9c5-739a-4a71-a2ca-bf5b6d30f7ec/Vyporadani-doslych-pripominek-k-navrhu-koncepce-IROP.pdf</a>		
<b>Část B. Podmínky souhlasného stanoviska z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000:</b>		
1. Základním opatřením pro eliminaci negativních vlivů, které je uvedeno v dokumentu IROP, je uplatnění principu udržitelného rozvoje (kap. 11.1). Zde je přímo jmenována povinnost žadatelů prokázat, zda projekt nepůsobí negativně na EVL či PO postupem dle zákona. Dodržování tohoto opatření je základní podmínkou pro vyloučení významných negativních vlivů IROP.		
2. Dále jsou navržena následující opatření pro eliminaci a zmírnění potenciálních negativních vlivů:		
Silniční doprava		
a) Upřednostňovat využití stávajících (modernizovaných) silnic před	Znění programového dokumentu IROP podmínku respektuje. Potřebnost nových staveb a	

výstavbou nových.	upřednostňování stávajících (modernizovaných) silnic je především vyjádřeno stanovením prioritní regionální silniční sítě, tj. úseků, na kterých budou jednotlivé projekty předmětem podpory. Upřednostnění rekonstrukcí a modernizací před výstavbou nových lze dokumentovat na nastavení indikátorů. Předpokládá se, že v rámci SC 1.1 bude podpořena rekonstrukce a modernizace 729 km a výstavba nových silnic se předpokládá v délce 146 km včetně výstavby obchvatů měst.
b) Nové silnice v EVL, či PO pouze v případě jednoznačně prokázané potřeby, neexistence jiného řešení (včetně převedení části dopravy na železnici), plánování s ohledem na výskyt a ekologické nároky předmětů ochrany a při splnění zákonných podmínek.	Plnění podmínky bude zajištěno prostřednictvím požadavků na projektovou žádost a prověřováno při kontrole přijatelnosti projektu. Úseky silnic, na kterých budou realizovány projekty z SC 1.1, budou ve většině případů vedeny v trasách existujících silnic. V případě významných změn (zejména obchvaty sídel) bude respekt k biodiverzitě a ekologickým funkcím krajiny předmětem posuzování v rámci procesů EIA a v řízeních podle stavebního zákona.
c) Důsledné uplatnění zmírňujících opatření při plánování, realizaci a provozu silnic (např. volba ideální trasy a technického řešení, minimalizace vlivů při vlastní stavbě, opatření pro migraci živočichů, doprovodná zeleň, eliminace invazivních druhů, ochrana okolních biotopů a vodního režimu apod. dle konkrétní situace).	Požadavky na to, jakým způsobem a která opatření zmírňující dopady v případě, že projekt dopadá na soustavu NATURA, budou zahrnuty do Pravidel pro žadatele a příjemce pro SC 1.1.
d) V případě vyvolaného zvýšení dopravy i na dalších cestách v EVL, či PO a v jejich blízkosti je třeba uplatnit zmírňující opatření i na nich, přestože nejsou přímo předmětem projektu.	Požadavky na zmírňující a kompenzační opatření budou v souladu s příslušnou legislativou uplatňovány v rámci řízení podle stavebního zákona. Podmínka, aby předkladatel projektové žádosti doložil, jak u navazujících silnic, pokud projekt na nich vyvolá zvýšení zátěže, bude taková zátěž kompenzována, bude součástí požadavků v pravidlech pro žadatele a příjemce.
Cyklostezky	
e) V EVL a PO a v jejich blízkosti je nutné při plánování cyklostezek volit trasu s ohledem na výskyt a ekologické nároky předmětů ochrany. Dále je třeba zvážit provedení, často bude vhodné volit jiný způsob provedení cyklostezky než s asfaltovým povrchem.	V případě, že navrhovaný projekt zasáhne do EVL nebo PO nebo bude v jejich zájmovém okolí, žadatel v projektové žádosti odůvodní technické řešení s ohledem na tuto skutečnost.
Návštěvnická infrastruktura	
f) Návštěvnická infrastruktura v EVP a	Návštěvnická infrastruktura v IROP je v SC 3.1

PO musí být umístována s respektem k předmětům ochrany. Cílem by nemělo být jen poskytnutí potřebných služeb návštěvníkům, ale i jejich poučení o ochraně území.	omezena pouze na památkově chráněné objekty, nejvýznamnější muzea a krajské knihovny. Revitalizace výše uvedených památek se nepředpokládá v ZCHÚ ani lokalitách NATURA 2000.
g) Do lokalit, které jsou již nyní vysoce zatíženy návštěvností nebo, kde by vlivem návštěvnosti docházelo k silnému poškozování předmětů ochrany, by neměly být směřovány projekty, které by ve svém důsledku antropogenní zátěž území významně zvýšily. Presentace přírodního dědictví by se měla zaměřovat spíše na méně navštěvované lokality.	Součástí požadavků na projekt, resp. kritériem přijatelnosti, bude předložení plánu zpřístupnění podpořených souborů památek.  Presentace přírodního dědictví není podporovanou aktivitou v SC 3.1.
<b>Část C. Doporučení</b>	
Ovzduší	
a) Pro opatření realizovaná v rámci specifického cíle 2.5 z důvodů možného zvýšení emisí vyloučit z podpory projekty náhrady spalovacích zdrojů na kapalná paliva za spalovací zdroje na biomasu. V případě spalovacích zdrojů na biomasu o tepelném příkonu do 300 kW podporovat pouze zařízení splňující 5. emisní třídu podle normy ČSN EN 303-5.	Projekty musí být v souladu s environmentálními standardy a právními předpisy EU (např. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/125/ES o stanovení rámce pro určení požadavků na ekodesign výrobků spojených se spotřebou energie).
Půda a horninové prostředí	
b) Při naplňování specifického cíle 1.1 a 1.2 upřednostňovat projekty rekonstrukcí a modernizací bez nových záborů půd.	Znění programového dokumentu IROP podmínku respektuje. Bude uvedeno v podmínkách výzvy. Potřebnost nových staveb a upřednostňování stávajících (modernizovaných) silnic je především vyjádřeno stanovením prioritní regionální silniční sítě, tj. úseků, na kterých budou jednotlivé projekty předmětem podpory. Upřednostnění rekonstrukcí a modernizací před výstavbou nových lze dokumentovat na nastavení indikátorů. Předpokládá se, že v SC 1.1 bude podpořena rekonstrukce a modernizace 729 km silnic a výstavba 146 km nových silnic včetně výstavby obchvatů měst.
Kulturní památky	
c) V rámci implementace specifického cíle 1.1 a 1.2 zajistit, že výběr variant a technického řešení staveb bude v míře odpovídající místnímu kontextu	Každý projekt, který bude v IROP realizován, musí splňovat požadavky platné legislativy, které jsou následně zohledněny v rámci požadavků na dokumentaci projektové žádosti, resp. na

zohledňovat nutnost prevence negativních vlivů na památkové zóny, kulturní krajinu či konkrétní památkově chráněné objekty (lze zabezpečit v rámci standardních procesů územního plánování, projektové přípravy, případně EIA).	hodnocení projektu v pravidlech pro žadatele a příjemce.
d) Ke specifickému cíli 2.5 a 4.1 zajistit v rámci implementace dostatečnou metodickou podporu pro projektovou přípravu investic, jak pro žadatel/investory, tak pro orgány památkové ochrany vyjadřující se k projektům v rámci stavebního nebo dalších řízení. Je třeba, aby dotčení aktéři měli včas informace o možných omezeních a přípustných technických řešeních, např. s ohledem na konkrétní kategorie podle stupně ochrany a charakteru památek.	Znění programového dokumentu reflektuje skutečnost, že dosažení hodnot ukazatelů energetické náročnosti pouze měněných prvků bude přípustné pouze u památkově chráněných budov, nikoliv na celou budovu. ŘO IROP spolu s ŘO OP ŽP a OP PIK, resp. příslušnými útvary MPO odpovědnými za energetické úspory, a rovněž s programem Nová zelená úsporám připravuje společný portál, jehož účelem je poskytovat metodickou podporu obecně. Specifika památkové ochrany budou v rámci portálu zohledněna.
Veřejné zdraví	
e) V rámci implementace specifického cíle 1.2 zvážit ekonomickou udržitelnost a dostupnost udržitelných forem dopravy s hlediska rodinného účtu i pohledu na sociální postavení obyvatel. Dále zabezpečit aplikaci ochrany proti hluku.	Úvahy o ekonomické udržitelnosti a dostupnosti udržitelných forem dopravy z hlediska rodinného účtu i pohledu na sociální postavení obyvatel jsou součástí přípravy strategických dokumentů, které jsou pro podporu v SC 1.2 požadovány. Tyto požadavky musí být reflektovány při přípravě povinných příloh projektu v SC 1.2 - Plánu udržitelné městské mobility, resp. Strategického rámce městské mobility či karty souladu projektu s principy udržitelné mobility.
f) Ve specifickém cíli 1.3 podpořit technickou infrastrukturu tam, kde budou projekty podpořeny odpovídajícími lidskými zdroji v souladu s krizovými plány.	Podmínka byla v programovém dokumentu IROP zahrnuta do specifického kritéria přijatelnosti v SC 1.3, podle kterého musí být podpořený projekt v souladu s příslušným komplexním strategickým dokumentem, který řeší nejen technickou stránku problematiky, ale i otázky lidských zdrojů. Jedná se o dokumenty „Zajištění odolnosti a vybavenosti základních složek IZS – Policie ČR a HZS (včetně JSDH) v území, s důrazem na přizpůsobení se změnám klimatu a novým rizikům v období 2014-2020“ a „Zajištění odolnosti a vybavenosti základních složek IZS – Krajských zdravotnických záchranných služeb v území, s důrazem na přizpůsobení se změnám klimatu a novým rizikům v období 2014-2020“.
g) Při implementaci specifického cíle 2.5 zachovat nebo snížit ceny bydlení snížením nákladů na energie.	Podporované míry energetických úspor vedou k signifikantnímu snížení výdajů na energie v rámci spotřebního koše uživatelů podpořených bytových

	domů.
h) Podporovat projekty v rámci specifického cíle 4.1 v souladu se schválenými národními či krajskými strategiemi a využít informačních a hodnotících kritérií ve strategiích obsažených.	Podmínka je naplňována prostřednictvím požadavků Metodického pokynu pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014–2020, ve kterém jsou pro komunitně vedený místní rozvoj (CLLD) tyto požadavky explicitně obsaženy. Soulad s příslušnými národními strategiemi je využit v relevantních specifických cílech IROP, včetně SC 4.1, který je obsahově navázaný na SC 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1 a 3.3.
Horizontální opatření ke zlepšení celkového dopadu IROP na životní prostředí, zdraví obyvatel a z hlediska udržitelného rozvoje.	
i) environmentální indikátory navržené v rámci vyhodnocení SEA ke sledování vlivů implementace IROP, doporučujeme z důvodu řádného sledování vlivů implementace IROP na všechny složky životního prostředí rozšířit o následující environmentální indikátory: - „Snížení emisí primárních částic a prekursorů sekundárních částic (t/rok), - „Míra fragmentace krajiny realizací liniových projektů (km <sup>2</sup> )“;	Environmentální indikátor „Snížení emisí primárních částic a prekursorů sekundárních částic“ je součástí programového dokumentu IROP. Liniovými prvky, které ovlivní míru fragmentace krajiny, jsou v rámci IROP výhradně nové silnice budované v rámci SC 1.1. Vzhledem k jejich nízkému podílu (předpoklad 146 km oproti 729 km rekonstruovaných, kde riziko další fragmentaci nehrozí), nebyl druhý indikátor do Programového dokumentu IROP zahrnut.
j) Vzhledem k tomu, že podporu pořizování a uplatňování dokumentů územního rozvoje v rámci specifického cíle 3.2, který byl vyřazen z IROP na základě požadavku Evropské komise (EK) je jedním z potřebných nástrojů a podkladů pro zajištění udržitelného rozvoje, navrhujeme Řídícímu orgánu zasadit se o zpětné navrácení tohoto specifického cíle do IROP v rámci formálního vyjednávání s EK.	Do aktuálního znění programového dokumentu IROP je zařazen SC 3.3 Podpora pořizování a uplatňování dokumentů územního rozvoje, zaměřený na podporu územních plánů, regulačních plánů a územních studií.
k) Cíleně zaměřit podporu IROP na nástroje a přístupy, které popisují kvalitu plánování a místního udržitelného rozvoje (např. Místní agenda 21, Místní akční skupiny, aplikace indikátorů udržitelnosti na místní úrovni apod.).	Do IROP byla zařazena 4. prioritní osa Komunitně vedený místní rozvoj, která je zaměřena na podporu místních akčních skupin.
l) V rámci implementace IROP zajistit soulad jednotlivých projektů s existujícími strategiemi a územními plány na místní úrovni.	Požadavek je explicitně zahrnut do obecných principů využití podpory z IROP, resp. do kritérií přijatelnosti u jednotlivých specifických cílů, kdy je zkoumán soulad s příslušnou strategií, např. v případě SC 1.3 se Strategií přizpůsobení se

**Oddíl b) jak byla zpráva o ŽP, připravená podle článku 5 směrnice SEA, vzata do úvahy při schvalování programového dokumentu IROP**

Výsledky hodnocení SEA byly zahrnuty do Stanoviska SEA. Způsob, jak byly podmínky ze stanoviska SEA zohledněny ve výsledném znění dokumentu, je popsán v bodě a) tohoto prohlášení.

**Oddíl c) jak byla při schvalování programového dokumentu IROP vzata do úvahy vyjádření podle článku 6 směrnice SEA**

Oznámení koncepce IROP, zpracované v rozsahu přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů, bylo zveřejněno dne 28. 11. 2013. Zjišťovací řízení vedené odborem posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP bylo ukončeno dne 31. 12. 2013, vydáním závěru zjišťovacího řízení č. j. 94085/ENV/13.

Práce na vlastním vyhodnocení vlivů IROP na životní prostředí a veřejné zdraví (dále též vyhodnocení) probíhaly v období říjen 2013 – duben 2014. Návrh koncepce včetně vyhodnocení zpracovaného v rozsahu přílohy č. 9 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, byl MŽP předložen dne 7. 5. 2014. Předložené vyhodnocení obsahovalo všechny náležitosti dle citované přílohy, a proto mohl být návrh koncepce včetně vyhodnocení rozeslán dne 9. 5. 2014 ke zveřejnění. Dne 16. 5. 2014 byl návrh koncepce včetně vyhodnocení zveřejněn podle § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí na úřední desce posledního dotčeného kraje. Veřejné projednávání včetně vyhodnocení se konalo dne 9. 6. 2014 v budově Ministerstva pro místní rozvoj ČR, Staroměstské náměstí 6, Praha 1. Zápis z veřejného projednávání obdrželo MŽP dne 16. 6. 2014.

Posouzení vlivů na životní prostředí bylo provedeno v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a zpracováno v rozsahu přílohy č. 9 tohoto zákona.

Součástí posouzení IROP bylo hodnocení podle § 45i zákona č. 114/1992 S., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, a to z hlediska dopadů na evropsky významné lokality (dále jen EVL) a ptáčích oblasti a stav jejich ochrany z uvedených hledisek dle § 45h zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

**Oddíl d) jak byly v rámci schvalování programového dokumentu IROP vzaty do úvahy výsledky konzultací vyvolaných podle článku 7**

Přeshraniční projekty z IROP podporovány nebudou, neboť budou předmětem podpory z Operačních programů přeshraniční spolupráce a oblasti podpory z jednotlivých operačních programů se nemohou překrývat. Přeshraniční vlivy nevyplyvají z Programového dokumentu IROP, záleží na konkrétních projektech, které však nejsou předmětem koncepce, proto je nelze v tomto kontextu hodnotit a jejich vlivy musí být řešeny na jiných úrovních (například územně plánovací dokumentace, projektová úroveň). Přeshraniční vlivy lze považovat za málo pravděpodobné.

**Oddíl e) důvody pro volbu programového dokumentu tak, jak byl přijat, s ohledem na další rozumné alternativy, jež byly projednávány**

Integrovaný regionální operační program byl, z povahy věci, předkládán jako jednovariantní.

V Praze dne 15. května 2015