

Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji

VYHODNOCENÍ KONCEPCE Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A
VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Zpracováno ve smyslu § 10e a přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb., o
posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

Objednatel: Pardubický kraj

Datum: srpen 2015

Zpracovatel: Amec Foster Wheeler s.r.o.

Záznam o vydání dokumentu

Název dokumentu	Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji Vyhodnocení SEA
Číslo dokumentu	C1720-15-1/Z02
Objednatel	Pardubický kraj
Účel vydání	Final
Stupeň utajení	Bez omezení

Vydání	Popis	Zpracoval/a	Kontroloval/a	Schválil/a	Datum
01	Final	J. Nezvalová	J. Heikenwälderová	P. Vymazal	31. 8. 2015

Nahrazuje-li tento dokument předchozí vydání, pak toto musí být zničeno nebo výrazně označeno NAHRAZENO.

Rozdělovník	3 výtisky	Pardubický kraj
	25 CD	Pardubický kraj
	1 výtisk	archiv Amec Foster Wheeler, s.r.o.
	1 elektronická kopie	elektronický archiv Amec Foster Wheeler, s.r.o.

© Amec Foster Wheeler s.r.o., 2015

Všechna práva vyhrazena. Žádná z částí tohoto dokumentu nebo jakékoliv informace z tohoto dokumentu nesmí být nad rámec smluvního určení vyzrazeny, zveřejněny, reprodukovány, kopírovány, překládány, převáděny do jakékoliv elektronické formy nebo strojově zpracovávány bez písemného souhlasu odpovědného zástupce zpracovatele, firmy Amec Foster Wheeler s.r.o.

Údaje o autorech

Autoři:

Mgr. Jana Švábová Nezvalová
Amec Foster Wheeler, s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno
tel: 725 607 977
email: nezvalova(a)amec.cz

Datum zpracování: 31. 8. 2015

Vedoucí projektu, autorizovaná osoba:

Mgr. Jana Švábová Nezvalová
držitelka autorizace pro posuzování vlivů na životní prostředí
č. j. 32190/ENV/09 ze dne 29. 4. 2009, prodloužena rozhodnutím č. j. 7681/ENV/13
Amec Foster Wheeler, s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno
tel: 725 607 977
email: nezvalova(a)amecfw.cz

Spolupracovali:

RNDr. Jitka Heikenwälderová, Ph.D.
Amec Foster Wheeler s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno
tel: +420 725 607 968
email: heikenwalderova(a)amecfw.cz

Dokument je zpracován textovým editorem MS Word, registrovaným u společnosti Microsoft.

Obsah

1	OBSAH A CÍLE KONCEPCE, JEJÍ VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM	11
1.1	Obsahové zaměření (osnova) koncepce	11
1.2	Charakter koncepce	12
1.3	Základní etapy přípravy koncepce	12
1.4	Charakteristika jednotlivých částí dokumentu	12
1.5	Hlavní cíle.....	13
1.6	Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry	26
2	INFORMACE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ A JEHO PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE	27
2.1	Vymezení dotčeného území.....	27
2.2	Výčet dotčených samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny.....	27
2.3	Základní charakteristiky životního prostředí v dotčeném území	28
2.3.1	Obyvatelstvo	28
2.3.2	Ovzduší a klima.....	28
2.3.3	Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky	36
2.3.4	Povrchová a podzemní voda.....	37
2.3.5	Půda a horninové prostředí	42
2.3.6	Fauna, flóra a ekosystémy	44
2.3.7	Krajina	48
2.3.8	Hmotný majetek a kulturní památky.....	51
2.3.9	Dopravní a jiná infrastruktura	53
2.3.10	Jiné charakteristiky životního prostředí	57
2.4	Pravděpodobný vývoj území bez provedení koncepce.....	59
3	CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V OBLASTECH, KTERÉ BY MOHLY BÝT PROVEDENÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ ZASAŽENY	61
3.1	Charakteristiky ŽP v oblastech zvláštního významu a jejich možné ovlivnění provedením koncepce	61
3.1.1	CHKO Železné hory, Geopark Železné hory	61
3.1.2	CHKO Žďárské vrchy	62
3.1.3	CHKO Orlické hory	64
3.1.4	Chráněné oblasti přirozené akumulace vod.....	65
3.1.5	Potenciální ovlivnění životního prostředí v oblastech zvláštního významu pro životní prostředí v důsledku provedení koncepce	70
4	VEŠKERÉ SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNÉ PRO KONCEPCI, ZEJMÉNA VZTAHUJÍCÍ SE K OBLASTEM SE ZVLÁŠTNÍM VÝZNAMEM PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (NAPŘ. OBLASTI VYŽADUJÍCÍ OCHRANU PODLE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ).....	72
4.1	Celkový stav životního prostředí a negativní trendy jeho vývoje	72
4.2	Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území	75
4.3	Posouzení vlivu Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na lokality soustavy Natura 2000 v ČR podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny	77
5	CÍLE OCHRANY ŽP STANOVENÉ NA MEZINÁRODNÍ, KOMUNITÁRNÍ NEBO VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI, KTERÉ MAJÍ VZTAH KE KONCEPCI A ZPŮSOB, JAK BYLY TYTO CÍLE VZTAHY V ÚVAHU BĚHEM JEJÍ PŘÍPRAVY, ZEJMÉNA PŘI POROVNÁNÍ VARIANTNÍCH ŘEŠENÍ.....	80

5.1	Strategické dokumenty přijaté na mezinárodní a národní úrovni relevantní vzhledem k SEA Cyklokonceptce	80
5.2	Charakteristika nejdůležitějších cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví přijatých na národní a regionální úrovni ve vztahu ke koncepci rozvoje cyklo a in-line turistiky PK a jejího SEA posouzení	84
5.3	Referenční rámec hodnocení – metoda hodnocení	98
6	ZÁVAŽNÉ VLIVY (VČETNĚ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, POZITIVNÍCH A NEGATIVNÍCH VLIVŮ) NAVRHOVANÝCH VARIANT KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	100
6.1	Hodnocení Analytické části koncepce	100
6.2	Hodnocení Návrhové části koncepce	100
6.2.1	Metoda hodnocení návrhové části koncepce	102
6.2.2	Hodnocení Vize, jednotlivých priorit, strategických cílů a opatření cyklokonceptce	103
6.3	Hodnocení pasportu uvažovaných cyklostezek a ostatní infrastruktury	116
6.4	Hodnocení implementační části koncepce	148
7	PLÁNOVANÁ OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACÍ VŠECH ZÁVAŽNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ VYPLÝVAJÍCÍCH Z PROVEDENÍ KONCEPCE	150
8	VÝČET DŮVODŮ PRO VÝBĚR ZKOUMANÝCH VARIANT A POPIS, JAK BYLO POSUZOVÁNÍ PROVEDENO, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH PROBLÉMŮ PŘI SHROMAŽDOVÁNÍ POŽADOVANÝCH ÚDAJŮ (NAPŘ. TECHNICKÉ NEDOSTATKY NEBO NEDOSTATEČNÉ KNOW-HOW)	156
8.1	Výběr zkoumaných variant	156
8.2	Popis provedení posouzení vlivů Cyklokonceptce na životní prostředí	156
9	STANOVENÍ MONITOROVACÍCH UKAZATELŮ (INDIKÁTORŮ) VLIVU KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	157
10	POPIS PLÁNOVANÝCH OPATŘENÍ K ELIMINACI, MINIMALIZACI A KOMPENZACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ ZJIŠTĚNÝCH PŘI PROVÁDĚNÍ KONCEPCE	160
11	STANOVENÍ INDIKÁTORŮ (KRITÉRIÍ) PRO VÝBĚR PROJEKTU	163
12	VLIVY KONCEPCE NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	165
12.1	Vztah Cyklokonceptce ke koncepcím v oblasti ochrany veřejného zdraví	165
1.1	Zdravotní stav obyvatel Pardubického kraje	167
1.2	Determinanty vlivů koncepce na veřejné zdraví	168
1.2.1	Zdravotní determinanty relevantní vůči Cyklokonceptci	169
1.3	Vyhodnocení vlivů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na veřejné zdraví	172
13	NETECHNICKÉ SHRNUÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ	175
14	SOUHRNNÉ VYPOŘÁDÁNÍ VYJÁDRĚNÍ OBDRŽENÝCH KE KONCEPCI Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	181
15	ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ VČETNĚ NÁVRHU STANOVISKA KE KONCEPCI	182
16	PŘÍLOHY	187
Příloha 1:	Posouzení vlivů koncepce dle § 45i, zákona č. 114/1992 Sb. (Ing. Pavel Kolářek, Ph.D.)	
Příloha 2:	Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení	
Příloha 3:	Vypořádání závěru zjišťovacího řízení	

Seznam obrázků

Obr. 1	Správní obvody obcí s rozšířenou působností	28
Obr. 2	Celkové emise REZZO 1-4 základních znečišťujících látek za roky 2001 – 2010 ((zdroj: aktualizace PZKO PK, 2012))	30
Obr. 3	Měřicí stanice v Pardubickém kraji (2011) (zdroj: Mapový portál Pardubického kraje)	31
Obr. 4	Průměrné roční imisní koncentrace NO_x v Pardubickém kraji v letech 2000-2010 (zdroj: Aktualizace PZKO PK, 2012)	32
Obr. 5	Průměrné roční imisní koncentrace NO_2 v Pardubickém kraji v letech 2000-2010 (zdroj: Aktualizace PZKO PK, 2012)	32
Obr. 6	Průměrné roční koncentrace NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (zdroj: mapový portál Pardubického kraje)	32
Obr. 7	Vývoj průměrné roční koncentrace PM_{10} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (zdroj: Aktualizace PZKO PK, 2012)	33
Obr. 8	Průměrné roční koncentrace PM_{10} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (zdroj: mapový portál Pardubického kraje)	33
Obr. 9	Průměrné roční koncentrace $\text{PM}_{2,5}$ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (zdroj: mapový portál Pardubického kraje)	34
Obr. 10	Průměrné roční imisní koncentrace SO_2 na stanicích imisního monitoringu v Pardubickém kraji v letech 2000-2010 (zdroj: Aktualizace PZKO PK, 2012)	34
Obr. 11	4. nejvyšší 24 hod. koncentrace SO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (zdroj: mapový portál Pardubického kraje)	34
Obr. 12	Průměrné roční imisní koncentrace benzenu na jednotlivých stanicích v Pardubickém kraji v letech 2000-2010 (zdroj: Aktualizace PZKO PK, 2012)	35
Obr. 13	Roční průměrná koncentrace benzenu ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (zdroj: mapový portál Pardubického kraje)	35
Obr. 14	Průměrné roční imisní koncentrace benzo(a)pyrenu v Pardubickém kraji v letech 2000-2010 (zdroj: Aktualizace PZKO PK, 2012)	36
Obr. 15	Roční průměrná koncentrace benzo(a)pyrenu (ng/m^3) (zdroj: mapový portál Pardubického kraje)	36
Obr. 16	Vodní režim Pardubického kraje (zdroj: ÚAP Pardubického kraje 2013)	39
Obr. 17	Jakost vody v tocích v ČR v letech 1990-2011 (zdroj: ÚAP Pardubického kraje 2013)	40
Obr. 18	Výkres chráněných území v Pardubickém kraji (zdroj: ÚAP pardubický kraj, 2013)	45
Obr. 19	Výkres zvláště chráněných území v Pardubickém kraji (zdroj: Aktualizovaná KOPK Pardubický kraj, září 2012), bez měřítka	47
Obr. 20	Výkres ÚSES v Pardubickém kraji (zdroj: Aktualizovaná KOPK Pardubický kraj, září 2012), bez měřítka	48
Obr. 21	Mapa zachovalosti krajinného rázu v Pardubickém kraji (zdroj: Aktualizovaná KOPK Pardubický kraj, září 2012), bez měřítka	50
Obr. 22	Výkres přírodních parků v Pardubickém kraji (zdroj: Aktualizovaná KOPK Pardubický kraj, září 2012), bez měřítka	51
Obr. 23	Národní kulturní památky a památkově chráněná území (zdroj: Pardubický kraj)	53
Obr. 24	Výkres dopravní infrastruktury v Pardubickém kraji (zdroj: ÚAP Pardubický kraj, 2012), bez měřítka	54
Obr. 25	Výkres cyklotras a cyklostezek v Pardubickém kraji dle zastaralého generelu cyklodopravy z roku 2004, bez měřítka	55
Obr. 26	Výkres technické infrastruktury v Pardubickém kraji (zdroj: ÚAP Pardubický kraj, duben 2013), bez měřítka	57
Obr. 27	Mapa kontaminovaných míst v Pardubickém kraji (listopad 2010) (zdroj: Cenia)	58
Obr. 28	CHKO Železné hory (zdroj: AOPK, 2015)	62
Obr. 29	CHKO Žďárské vrchy (zdroj: AOPK, 2015)	64

Obr. 30	CHKO Orlické hory (zdroj: AOPK, 2015).	65
Obr. 31	: Vymezení soustavy Natura 2000 na území Pardubického kraje; zelená - evropsky významné lokality, fialová - ptačí oblasti (Zdroj: AOPK ČR)	66
Obr. 32	CHOPAV v Pardubickém kraji (zdroj: HEIS VUV)	70

Seznam tabulek

Tab. 1	Přehled navržených cyklo a in-line tras.....	17
Tab. 2	Přehled navržených bike resortů.....	25
Tab. 3	Okresy a obce s rozšířenou působností v Pardubickém kraji.....	27
Tab. 4	Celkové emise REZZO 1-4 základních znečišťujících látek za roky 2001 až 2010 (zdroj: aktualizace PZKO PK, 2012)	29
Tab. 5	Emise základních znečišťujících látek za roky 2010 až 2012 (t/rok) (zdroj: ČSÚ)	30
Tab. 6	Největší toky Pardubického kraje (zdroj: ČHMÚ).....	37
Tab. 7	Vodní nádrže v Pardubickém kraji vybudované na největších vodních tocích (zdroj: ČHMÚ)	38
Tab. 8	Podílu vodních ploch na území Pardubického kraje dle ORP	38
Tab. 9	Základní údaje o půdě v Pardubickém kraji (ČSÚ, k 31.12.2012)	42
Tab. 10	Velkoplošná zvláště chráněná území v Pardubickém kraji (zdroj: ISOP, AOPK, 2015)	46
Tab. 11	Maloplošná chráněná území v Pardubickém kraji (zdroj: ISOP, AOPK, 2015)	46
Tab. 12	Památkově chráněná území v Pardubickém kraji (zdroj: Pardubický kraj).....	52
Tab. 13	Vodovody a kanalizace pro veřejnou potřebu v Pardubickém kraji	56
Tab. 14	Produkce KO v Pardubickém kraji (zdroj: ČSÚ – Statistická ročenka, 2014)	58
Tab. 15	Způsob nakládání s odpady v Pardubickém kraji v roce 2013 (zdroj: ČSÚ – Statistická ročenka, 2014)	58
Tab. 16	: Evropsky významné lokality na území Pardubického kraje	66
Tab. 17	Ptačí oblasti na území Pardubického kraje	69
Tab. 18	Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) v Pardubickém kraji (zdroj: HEIS VUV TGM)	69
Tab. 19	Referenční cíle ochrany životního prostředí	98
Tab. 20	Soubor cyklostezek navrhovaných k realizaci	118
Tab. 21	Soubor bikeresortů navrhovaných k realizaci	142
Tab. 22	Opatření pro nvaržené MTB a bike resorty	154
Tab. 23	Environmentální indikátory pro monitoring implementace Cyklokoncepce.....	158
Tab. 24	: Environmentální kritéria pro výběr projektů	163
Tab. 25	Vztah zdravotních determinant a oblastí podpory koncepce	172
Tab. 26	Potenciální dopady jednotlivých opatření a aktivit na veřejné zdraví	173

Použité zdroje informací

- Culek, M. a kol. (1996): Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha. 347 s.
- Chytrý, M., Kučera, T., Kočí, M. et al. (2001): Katalog biotopů České republiky – Interpretační příručka k evropským programům Natura 2000 a Smaragd. AOPK ČR. Praha. 307 stran.
- Skalický, V. (1988): Regionálně fytogeografické členění. In Hejný, S., Slavík, B.: Květena ČSR I. Academia, Praha. S. 103 – 121.
- Quitt, E. (1975): Mapa klimatických oblastí ČSR 1:500 000. Geografický ústav ČSAV.
- OHGS s.r.o. (2015): Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji – analytická část
- Vyjádření a stanoviska příslušných dotčených orgánů (viz přílohy).
- Příslušné legislativní normy z aplikace Enviparagraf.
- EKOTOXA (201): Aktualizace Programu zlepšení kvality ovzduší (PZKO) Pardubického kraje (červen 2012)
- Pardubický kraj (2013): ÚAP Pardubického kraje – 2. úplná aktualizace
- ISES s.r.o. (2013): Vyhodnocení Plánu odpadového hospodářství PK za rok 2012
- Amec Foster Wheeler s.r.o. (2011): Program rozvoje Pardubického kraje – dokumentace SEA
- EKOTOXA s.r.o. (2012): Aktualizovaná koncepce ochrany přírody Pardubického kraje
- ČSÚ (2013): Statistická ročenka Pardubického kraje

Internetové zdroje

- Pardubický kraj – cit. 14.2.201. Dostupný z: www.pardubickykraj.cz
- Mapový portál Pardubického kraje – cit. 10.2.2015. Dostupný z: <http://www.pardubickykraj.cz/gis>
- Český statistický úřad (ČSÚ) – cit. 14.2.2015. Dostupný z: <http://www.czso.cz/>
- Česká geologická služba, mapový portál – cit. 10. 2. 2015. Dostupný z: <http://www.geology.cz/extranet/mapy/mapy-online>.
- Český LPIS Sitewell – cit. 10. 2. 2015. Dostupný z: <http://www.lpis.cz/>.
- Český úřad zeměměřický a katastrální – cit. 7. 2. 2015. Dostupný z: <http://www.cuzk.cz/>.
- Geoportál SowacGIS, eKatalog BPEJ – cit. 10. 2. 2015. Dostupný z: <http://bpej.vumop.cz/index.php>.
- Mapy.cz – cit. 18. 2. 2015. Dostupný z: <http://www.mapy.cz>.
- Mapy, google.cz/maps – cit. 14. 2. 2015. Dostupný z: <https://www.google.cz/maps>.
- MapoMat (mapový portál AOPK) – cit. 10. 2. 2015. Dostupný z: <http://mapy.nature.cz/>.
- Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka – cit. 11. 2. 2015. Dostupný z: <http://heis.vuv.cz/>.
- Regionální informační server – cit. 13.2.2015. Dostupný z: <http://www.risy.cz/>
- Český hydrometeorologický ústav – cit. 16.2.2015. Dostupný z: <http://portal.chmi.cz/>
- Hlukové mapy – cit. 11.2.2015. Dostupný z: <http://hlukovemapy.mzcr.cz/>
- Portál cenia, envihelp – cit. 10.2.2015. Dostupný z: <https://helpdesk.cenia.cz/hdPublic/helpdesk/>
- Generel cyklodopravy PK – cit. 18.2.2015. Dostupný z: <http://www.pardubickykraj.cz/uzemni-studie/31496/generel-cyklodopravy-pardubickeho-kraje>

Použité zkratky

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky	OPKP	ochranné pásmo kulturní památky
ArchPR	archeologická památková rezervace	ORP	obec s rozšířenou působností
BRKO	biologicky rozložitelný komunální odpad	PAH	polyaromatické uhlovodíky
CO	oxid uhelnatý	PCB	polychlorované bifenylly
ČEMBA	Česká mountain biková asociace	PK	Pardubický kraj
ČHMU	Český hydrometeorologický ústav	PM ₁₀	tuhé znečišťující látky do 10 µm
ČOV	čistírna odpadních vod	PM _{2,5}	tuhé znečišťující látky do 2,5 µm
ČR	Česká republika	POH	plán odpadového hospodářství
ČSÚ	Český statistický úřad	POPD	plán otvírky povrchového dolu
EU	Evropská unie	PP	přírodní památka
CHKO	chráněná krajinná oblast	PR	přírodní rezervace
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod	PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
IMBA	International Mountain Bicycling Association	PZKO	program zlepšování kvality ovzduší
ISKO	informační systém kvality ovzduší	REZZO	registr emisí a zdrojů znečištění
ISOP	informační systém ochrany přírody	SEA	Strategical Environmental Assessment
KČT	Klub českých turistů	SO ₂	oxid siřičitý
KO	komunální odpad	TE	tuhé emise
KOPK	koncepce ochrany přírody a krajiny	TKO	tuhý komunální odpad
KPR	krajinná památková rezervace	TZL	tuhé znečišťující látky
KÚ	krajský úřad	ÚAP	územně analytické podklady
MCHÚ	maloplošné zvláště chráněné území	UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
MPR	městská památková rezervace	ÚSES	územní systém ekologické stability
MPZ	městská památková zóna	VKP	významný krajinný prvek
MTB	horské kolo	VN	vysoké napětí
MÚK	mimoúrovňová křižovatka	VOC	těkavé organické látky
MŽP	ministerstvo životního prostředí	VPR	vesnická památková rezervace
NH ₃	amoniak	VPZ	vesnická památková zóna
NO ₂	oxid dusičitý	VTE	větrná elektrárna
NO _x	oxidy dusíku	VVN	velmi vysoké napětí
NPP	národní přírodní rezervace	ZOPV	zákon o posuzování vlivů na životní prostředí
NPR	národní přírodní památka	ZOPK	zákon o ochraně přírody a krajiny
		ZPF	zemědělský půdní fond
		ZVN	zvláště vysoké napětí

Úvod

Předkládané vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví (dále jen "Dokumentace SEA") pro

„Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji“

je vypracováno ve smyslu § 10c zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen „zákon“). Vyhodnocení je zpracováno v rozsahu přílohy č. 9 k zákonu se zaměřením na skutečnosti uvedené v závěru zjišťovacího řízení č.j. 56813/ENV/15 ze dne 18.8.2015 a slouží jako jeden z podkladů pro vydání stanoviska podle § 10g tohoto zákona.

Jedná se koncepci, která řeší rozvoj cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji pro následující pětileté období. Svým charakterem tato koncepce navazuje na přechozí dokumenty v oblasti cykloturistiky Pardubického kraje Cyklo Glacensis z roku 2002 a Cyklogenerel Pardubického kraje z roku 2004.

Zpracovatelem Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji (dále je pro zjednodušení nazývána Cyklokoncepte Pardubického kraje) je společnost OHGS, s. r. o. Zpracovatelem posouzení vlivů koncepce na ŽP je firma Amec Foster Wheeler s. r. o. Zpracování vyhodnocení proběhlo v průběhu měsíců červen až srpen 2015 ve spolupráci se zpracovatelem koncepce.

Posouzení vlivů strategie na životní prostředí v případě Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji probíhá současně s přípravou samotného strategického dokumentu jako tzv. ex-ante posouzení. To znamená, že zpracovatel SEA je do přípravy koncepce zapojen od samého počátku a má průběžně přístup k dílčím výstupům a pracovním variantám, k nimž se může vyjádřit a ovlivnit tak finální znění Strategie a zapracování environmentálních témat.

1 Obsah a cíle koncepce, její vztah k jiným koncepcím

1.1 Obsahové zaměření (osnova) koncepce

Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji obsahuje na následující části:

Úvod – zdání a cíle koncepce

Analytická část

Analýza širších vztahů, politik a metodik

Analýza příkladů dobré praxe

- Příklady dobré praxe dálkových cyklotras
- Příklady dobré praxe in-line stezek
- Příklady dobré praxe MTB tras a bike resortů

Analýza stávajícího stavu infrastruktury pro cykloturistiku bike a in-line produkt v Pardubickém kraji

- Stav sítě cyklotras
- Stav dálkových cyklotras
- Stav Cyklostezek a in-line stezek
- Stav MTB tras a bike resortů

SWOT analýza – souhrn informací z předešlých kapitol

Návrhová část - Vize, cíle, priority a opatření

Vize

Strategické cíle a priority

Strategické cíle, priority a opatření

Passport rozvojových záměrů v oblasti infrastruktury a doporučení souvisejících služeb

- Dálkové cyklotrasy – celkové pojetí, specifikace výhledového řešení, specifikace nákladů na vybudování dálkových cyklotras, návrh monitoringu.
- Cyklostezky a in-line stezky – návrh výhledového řešení, doporučení pro konstrukci cyklo a inline stezek, náklady na vybudování cyklostezek.
- MTB trasy a bike resorty – celkové pojetí, specifikace bike resortů a nákladů na vybudování, značení MTB tras a singltreků.
- Optimalizace sítě cyklotras.
- Doplňující infrastruktura.

Implementační část

Návrh organizačního řešení budování, provozu a návrh údržby infrastruktury

- Specifikace rolí investor, provozovatel a správce jednotlivých typů infrastruktury a technický návrh způsobu provozu infrastruktury

Návrh doporučených služeb a marketing jednotlivých produktů

- Doporučení organizace propagace a poskytování služeb v souvislosti s jednotlivými produkty

Návrh Implementace - strategie řešení

- Specifikace možností čerpání finančních zdrojů pro jednotlivé produkty

Způsob práce s koncepcí

Závěrečné shrnutí

1.2 Charakter koncepce

Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji je určena jako ideový, metodický, organizační a strategický nástroj rozvoje cyklo, bike a in-line produktu na území Pardubického kraje zejména za účelem rozvoje cestovního ruchu, současně však i sportu, volnočasových aktivit a cyklo dopravy. Koncepce vymezuje roli veřejné správy v této oblasti včetně řešení kompetenčních překryvů a nejasností. Koncepce není zaměřena na řešení cyklo dopravy ve městech.

Koncepce ukazuje základní směry a cíle pro výhledové pětileté období s časovým přesahem větších investičních záměrů. Navrhovaná opatření jsou s ohledem na situaci Pardubického kraje a zkušenosti z jiných území navržena jako optimální řešení rozvoje cyklo, in-line a bike produktu. K jejich dosažení je třeba odsouhlasení příslušných rozhodovacích úrovní a reálné zajištění finančních zdrojů. Koncepce počítá také s mechanismem její aktualizace dle potřeby a je možné, že některá řešení doznají v budoucnu změn.

V zásadě se jedná o passport všech zvažovaných záměrů a idejí jednotlivých aktérů na území Pardubického kraje v oblasti rozvoje cyklo a in-line turistiky.

Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji bude zpracována v jedné variantě řešení.

1.3 Základní etapy přípravy koncepce

Realizace koncepce probíhá ve třech etapách:

- Zpracování zhodnocení naplňování Koncepce, zpracování analytické, programové části, finančního rámce a implementační části Koncepce;
- Zpracování připomínek pracovní skupiny a odevzdání finální verze Koncepce;
- Zpracování výsledků SEA - posouzení vlivu koncepce na životní prostředí a odevzdání finálního dokumentu.

V průběhu přípravy dokumentu jsou všechny relevantní výstupy podrobovány připomínkovému řízení ze strany odborné i laické veřejnosti. Zpracovatel SEA má možnost průběžného připomínkování pracovních verzí koncepce a tak i částečného ovlivnění její podoby.

V současnosti je zpracován návrh koncepce, který vzalo na vědomí zastupitelstvo Pardubického kraje a probíhá proces SEA.

1.4 Charakteristika jednotlivých částí dokumentu

Analytická část obsahuje rozbor širších strategií, terminologie a shrnuje stav stávající infrastruktury pro cykloturistiku, in-line a bikeování.

Strategická část Koncepce obsahuje vizi, která je postavena na výjimečnosti bike resortů, in-line produktu, dálkových cyklotrasách, komplexnosti služeb a výjimečném marketingu. Vize je navržena do roku 2025 a bude realizována prostřednictvím šesti specifických cílů – priorit.

Návrhová část koncepce je rozdělena na návrh infrastruktury (výstavba, značení, doplňující infrastruktura a monitoring), návrh organizačního řešení a provozu a dále návrh služeb a marketingu.

Námět pro optimalizaci infrastruktury se zabývá zpřesněním vedení všech 7 dálkových cyklotras (č.1, 2 Labská, 14, 16, 18, 22 a 24 Svitava) a trasy EuroVelo 4 na území Pardubického kraje a specifikací opatření a nákladů na vybudování sítě dálkových cyklotras, vč. 3 spojek a 4 regionálních přivaděčů o celkové délce 500 km, které vzešly z námětů regionů.

Navržené cyklostezky synergicky splňují efekty smysluplného cyklo dopravního využití, tak i rekreačního, sportovního účelu a rozvoje cestovního ruchu. Minimálně cyklostezky údolím Tiché Orlice s prodloužením na Loučnou mají ambici stát se in-line produktem národního významu. Nejvíce cyklostezek je navrženo logicky v okolí velkých měst a rovinatějších terénech okolo Pardubic, Chrudimi, Holic, Hlinska, Svitav, Moravské Třebové, Jevíčka a Lanškrouna (s výraznými cyklo dopravními účely) a na Orlicku (s výrazným rekreačním efektem).

Nejvýznamnějšími spojkami mezi městy údolím řek jsou navržené cyklostezky podél Labe mezi Pardubicemi, Přeloučí a Týncem nad Labem a mezi Pardubicemi a Opatovicemi, cyklostezky údolím Loučné mezi Vysokým Mýtem, Litomyšlí a údolím Desné na Proseč, pokračování cyklostezky údolím Tiché Orlice Letohrad – Jablonné n.O. - Králíky a cyklostezka podél Jevíčky mezi Městečkem Trnávku a Jevíčkem.

Doporučena je vhodná konstrukce cyklostezek se zohledněním požadavků na in-line bruslení a využití pro handicapované (minimální šíře 2,5 m, hladký asfaltový povrch, bezbariérovost, bez rušivého vodorovného značení).

Na území kraje bylo vytipováno celkem 9 záměrů bike resortů, některé z nich v návaznosti na stávající aktivity. Specializované stezky pro horská kola (singltreky) jsou vysoce trendovou, rozvojovou a žádanou aktivitou. Mezi největší záměry patří Bike resort Orlicko – Třebovsko, Singltreky Orlicka (Buková hora – Suchý vrch) již ve fázi přípravy realizace a dále bike areály ve fázi záměru resp. vize Hlinsko, Dolní Morava, Chrudim – Podhůra, Choceň, Svitavy, Moravská Třebová a Voděradý – Džbánov.

Co se týká optimalizace cyklotras, bylo od expertní skupiny a z regionů posbíráno celkem 67 námětů na přeznačení nebo vyznačení nových lokálních cyklotras o celkové délce 512 km. Čtyři stávající hraniční přechody pro pěší a cyklisty je doporučeno rozšířit o obnovu přechodu na stávající trase z Dolní Moravy přes Horní Heřmanice do polského Jodlowa.

Podstatnou část koncepce tvoří návrh organizačního řešení budování a provozu infrastruktury, který obsahuje cílové role místních samospráv, kraje a národních organizací.

Samostatná kapitola se věnuje doporučeným službám jednotlivých typů cykloproduktů (většinou věcí privátních subjektů) a marketingu.

Z orientační úvahy teoretických dotačních zdrojů do infrastruktury pro cykloprodukty na území kraje vyplývá pravděpodobný několikanásobný převis požadavků a záměrů Koncepce Pardubického kraje nad těmito zdroji. Přípravovaná koncepce je tedy především základním pasportem možností rozvoje cyklistické a inline turistiky v Pardubickém kraji. V žádném případě nelze očekávat, že v rámci návrhového období dojde k realizaci většiny uvažovaných námětů na rozvoj cyklistické a inline infrastruktury.

1.5 Hlavní cíle

Cílem Koncepce je stanovit priority, vycházející z aktuálních trendů, reálných potřeb a návazností na nadregionální projekty s co nejefektivnějším využitím potenciálu kraje.

Koncepce se zabývá zejména těmito otázkami:

- ▶ vedení a investice na dálkových cyklotrasách, vč. jejich přeznačení,
- ▶ optimalizace sítě cyklotras z hlediska její udržitelnosti,
- ▶ zvýšení prostupnosti a dobrého napojení území na sousední kraje a Polsko,
- ▶ vymezení prioritních cyklostezek dle reálných priorit a potřeb obcí a měst, vč. stanovení cyklostezek vhodných pro in-line turistiky,
- ▶ vytipování a prověření vhodných lokalit pro bike resorty.

Koncepce se nezabývá řešením cyklopravy ve městech.

Strategická část koncepce je založena v následující struktuře:

Vize

Pardubický kraj bude v roce 2025 patřit mezi nejvyspělejší cyklodestinace České republiky díky atraktivním dálkovým i místním cyklotrasám, unikátním podmínkám pro in-line bruslení a dále díky špičkovým bike resortům. Pardubický kraj bude vynikat v komplexnosti marketingu a služeb těchto produktů a v nabídce zajímavé příhraniční česko – polské oblasti. Cyklostezky a další infrastruktura budou vybudovány velmi efektivně, jak pro rekreační, tak pro cyklopravní účely a budou mít nastavený optimální režim provozu a údržby. Cykloprodukty se zapojením aktivit a služeb se stanou výrazným příspěvkem pro ekonomiku, příjmy a zaměstnanost v Pardubickém kraji.

Strategické cíle a priority:

1. Dobudovat v koordinaci s ostatními regiony a nadnárodními organizacemi infrastrukturu dálkových cyklotras (koridorů) na území kraje.
2. Dobudovat cyklotrasy, cyklostezky a in-line stezky s cyklopravním, sportovním nebo rekreačním účelem, vytvořit alespoň jeden in-line produkt národního významu.
3. Vybudovat bike resorty, z nichž minimálně jeden bude atraktivitou tras, zázemím, službami a marketingem patřit mezi špičku v České republice, udržet a vytvořit další MTB trasy a související atraktivitu ve vhodných lokalitách kraje.

4. Optimalizovat síť cyklotras Pardubického kraje včetně dořešení návazností na sousední kraje a Polsko.
5. Vytvořit kvalitní marketing všech cyklo a in-line produktů, podpořit kvalitní služby a rozvoj lidských zdrojů pro cykloprodukty.
6. Nastavit dlouhodobý efektivní systém investování, údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů.

Strategické cíle a opatření:

Strategický cíl a priorita č. 1:

Dobudovat v koordinaci s ostatními regiony a nadnárodními organizacemi infrastrukturu dálkových cyklotras (koridorů) na území kraje

Opatření:

- ▶ 1.1 V koordinaci s ostatními regiony nalézt leadery jednotlivých dálkových cyklotras vedoucích přes území kraje, vytvořit loga a shodnout se na názvech těchto tras Koncepte rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji.
- ▶ 1.2 Dobudovat infrastrukturu pro dálkové cyklotrasy, jejich spojky a přivaděče, zejména chybějící úseky cyklostezek, rekonstruovat potřebné úseky.
- ▶ 1.3 Dobudovat podle jednotné národní metodiky doplňkovou infrastrukturu a značení dálkových cyklotras.
- ▶ 1.4 Vytvořit monitorovací systém dálkových cyklotras.

Strategický cíl a priorita č. 2:

Dobudovat cyklotrasy, cyklostezky a in-line stezky s cyklodopravním, sportovním nebo rekreačním účelem, vytvořit alespoň jeden in-line produkt národního významu.

Opatření:

- ▶ 2.1 Dobudovat cyklostezky pro cyklodopravní, volnočasové, sportovní a rekreační účely v krajině i v příměstských oblastech.
- ▶ 2.2 Dobudovat infrastrukturu pro in-line produkt národního významu.

Strategický cíl a priorita č. 3:

Vybudovat bike resorty, z nichž minimálně jeden bude atraktivitou tras, zázemím, službami a marketingem patřit mezi špičku v České republice, udržet a vytvořit další MTB trasy a související atraktivitu ve vhodných lokalitách kraje.

Opatření:

- ▶ 3.1 Vybudovat komplexní infrastrukturu pro bike resorty, z nichž minimálně jeden bude svým rozsahem, kvalitou a zázemím služeb patřit mezi špičku v České republice.
- ▶ 3.2 Rozvíjet a budovat příměstské bike areály a související aktivity.
- ▶ 3.3 Udržet stávající MTB trasy v souladu s metodikou ČEMBA vytvářet další trasy; využít potenciálu česko-polského příhraničí.

Strategický cíl a priorita č. 4:

Optimalizovat síť cyklotras Pardubického kraje včetně dořešení návazností na sousední kraje a Polsko, nastavit dlouhodobý efektivní systém údržby a provozu cyklostezek a cyklotras.

Opatření:

- ▶ 4.1 Optimalizovat síť cyklotras.
- ▶ 4.2 Zvýšit prostupnost hranice pro pěší a cyklisty a propojit české a polské cyklotrasy na hranici.

Strategický cíl a priorita č. 5:

Vytvořit kvalitní marketing všech cyklo a in-line produktů, podpořit kvalitní služby a rozvoj lidských zdrojů pro cykloprodukty.

Opatření:

- ▶ 5.1 Nastavení systému marketingu, rozdělení rolí a kompetencí.
- ▶ 5.2 V koordinaci s národními organizacemi (Asociace měst pro cyklisty, Nadace Partnerství, Czechtourism) vytvořit komplexní marketingový produkt dálkových cyklotras.
- ▶ 5.3 Podpora tvorby marketingu cyklo, in-line a MTB produktů.
- ▶ 5.4 Podpora cyklo, in-line a bike sportovních aktivit a akcí.

Strategický cíl a priorita č. 6:

Nastavit dlouhodobý efektivní systém investování, údržby a provozu cyklostezek, inline stezek, cyklotras a bike resortů.

Opatření:

- ▶ 6.1 Zavedení organizačního a finančního systému údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů.

Koncepce rozvoje cyklo a in-line dopravy v Pardubickém kraji obsahuje v kapitole 7 základní seznam (passport) rozvojových možností v oblasti infrastruktury cyklo i in-line turistiky v kraji, který je souborem podnětů jednotlivých regionů, samospráv i soukromých subjektů s účastí na rozvoji cyklo a in-line turistiky v kraji. Tentou soubor je členěn do několika oddílů:

Dálkové cyklotrasy včetně spojek dálkových cyklotras a regionálních přivaděčů

DÁLKOVÉ CYKLOTRASY

Na území Pardubického kraje dle aktuálního návrhu sítě dálkových cyklotras České republiky vede celkem 7 dálkových cyklotras a 1 trasa EuroVelo. Je to celá trasa č. 18, podstatná část trasy č. 24 Svitava, trasa č. 14, podél hranice trasa č. 22, podél Labe trasa č. 2 Labská, jihozápadním okrajem trasa č.1 a Eurovelo 4 (Central Europe) a dále začátek trasy č. 16.

Dálková cyklotrasa č. 1 - Trasa je na území Pardubického kraje ustálená, vedena atraktivním územím, mimo frekventované silnice, stávající stavje uspokojivý, nedochází k žádné změně.

Eurovelo č. 4 Central Europe - Na území Pardubického kraje není vyznačena. Bude vyznačena v terénu v souběhu s Dálkovou cyklotrasou č. 1 až po Hlinsko a dále v souběhu s dálkovou cyklotrasou 16. Z pohledu životního prostředí bez dopadů do území.

Dálková cyklotrasa č. 2 Labská - Dálková cyklotrasa č. 2 je dnes vyznačena po nevyhovujících komunikacích. Bude přeložena do linií nových cyklostezek, z nichž některé jsou reálně připravené. Pro konečné řešení dálkové cyklotrasy č. 2 je na území Pardubického kraje třeba dobudovat kromě dnes již provozovaného úseku Ráby - Pardubice všechny ostatní úseky.

Stav projekční přípravy jednotlivých úseků je následující:

- ▶ Hradec Králové – Vysoká nad Labem vydáno ÚR, pracuje se na DSP,
- ▶ Vysoká n. Lab. – Opatovice n. Lab. – Dřítěč je v pozemkové přípravě + DÚR,
- ▶ Dřítěč – Němčice vydáno ÚR,
- ▶ Němčice – Kunětice před vydáním ÚR,
- ▶ Kunětice (dvě varianty) vlastnický problém,
- ▶ Ráby – Brozany – Pardubice (koupaliště) hotovo, v provozu,
- ▶ Pardubice – Kojice (Týnec n. Lab.), 7 úseků, existuje studie proveditelnosti.

Nově budované úseky cyklostezek, pokud budou umístěny ve volném terénu, je třeba podrobit posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni.

Dálková cyklotrasa č. 14 - Trasa č. 14 vede z trojmezí Česko – Polsko – Německo přes celé Čechy na Moravu. Na území Pardubického kraje trasa vstupuje na území kraje za Potštejnem a vede přes Sopotnici – Libchavy – Ústí nad Orlicí – Českou Třebovou – Rybník – Třebovíci – a Lanškroun směrem do Zábřehu na

Moravě. Trasa č.14 dnes není v terénu vůbec vyznačena, její trasa vede po několika vícečíselně označených různorodých trasách. Trasu č. 14 bude možné vyznačit, až se dořeší chybějící úseky:

- Sopotnice (dva úseky nových cyklostezek, které vyvedou cyklisty ze silnice 1. třídy č. 14).
- Česká Třebová – Rybník (nová cyklostezka, která vyvede cyklisty ze silnice 1. třídy č. 14).
- Cyklostezky v meandru řeky v Rybníku (pro překonání výrazného převýšení v obci Rybník).
- Třebovice (společný chodník pro pěší a cyklisty).
- Třebovice – Rudoltice (nová cyklostezka v linii drážního tělesa).
- rekonstrukce rozbité cesty ve dvou úsecích mezi Žichlínkem a Krasíkovem.

Nově budované úseky cyklostezek, pokud budou umístěny ve volném terénu, je třeba podrobit posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni.

Dálková cyklotrasa č. 16 - Trasa č. 16 vede z Hlinska směrem na jih na Vysočinu na Přibyslav, Jihlavu a Telč do Slavonic k rakousko - české hranici. Na území kraje vede trasa po silnici 3. třídy a nevyžaduje žádnou investici, nebude mít ani žádné impakty vůči životnímu prostředí.

Dálková cyklotrasa č. 18 - Celá trasa vede územím Pardubického kraje, v linii Hlinsko – Skuteč – Vysoké Mýto – Choceň - Ústí nad Orlicí – Letohrad – Žamberk – České Petrovice/Kamieneczyk (CZ/PL). Záměrem je úsek z Chocně do Letohradu připravit jako kvalitní in-line produkt. Z toho důvodu je navrženo:

- Perná – Brandýs (vybudování nového úseku cyklostezky v oblasti Perné, kde je dnes trasa vedena po úzké a rozbité komunikaci 3. třídy).
- průjezd městem Letohrad (zajištění bezpečného a bezbariérového průjezdu městem).
- úsek cyklostezky po nové protipovodňové hrázi v Žamberku (využití plánované investice Povodí Labe pro kvalitní vedení in-line stezky po hrázi podél řeky).
- K dálkové cyklotrase č. 18 je navržen regionální přívaděč Valdštejn – Šusek.

Trasa č. 18 bude v roce 2015 přeznačena z původní linie Choceň – České Libchavy Žamberk do linie cyklostezek Choceň Ústí nad Orlicí – Letohrad – Žamberk. Nově budované úseky cyklostezek, pokud budou umístěny ve volném terénu, je třeba podrobit posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni.

Dálková cyklotrasa č.22 - Cyklotrasa kopíruje hranici Česko - Německo a Česko - Polsko přes hraniční pásma hor z Chrástavy přes Rokytnici nad Jizerou, Vrchlabí, Trutnov, Hronov, Náchod, Olešnici v O.h., Deštné v O.h. do Českých Petrovic, Mladkova, Králík a Hanušovic. Trasa je převážně vedena po málo frekventovaných komunikacích 3. třídy a vzhledem k výškovým převýšením a požadavkům na komfort dálkových tras není vhodné trasu vyvádět na extrémnější horské cesty. Úsek z Mladkova do Králík bude výhledově po vybudování cyklostezky údolím Tiché Orlice (Letohrad – Jablonné n.O. – Králíky) veden po této cyklostezce. Trasa je v terénu vyznačena číslem 22 (bez loga), z Mladkova na východ do Hanušovic má v terénu trasa dnes značení č. 52 a bude třeba ji přeznačit. Samotné přeznačení trasy nebude mít žádné vlivy na životní prostředí.

Dálková cyklotrasa č. 24 Svitava - Cyklotrasa vede značnou částí Pardubickým krajem z České Třebové na jih přes Svitavy na okraj kraje (Skrchov) a dále na Letovice a Blansko. Na území Pardubického kraje byly v letech 2013 – 2014 provedeny nové úseky cyklostezek, které vyřešily slabá místa na trase. K dálkové cyklotrase č. 24 patří regionální přívaděče Svitavy – Moravská Třebová, Svitavy – Litomyšl a Svitavy – Polička (viz dále). Trasa fakticky existuje a nevyžaduje žádné další impakty do životního prostředí.

SPOJKY DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS

Spojky dálkových cyklotras jsou součástí nadregionální sítě dálkových cyklotras. Na území Pardubického kraje jsou navrženy následující spojky:

Spojka mezi trasami č. 1 a č. 2 Valy – Seč - spojka Valy – Choltice – Heřmanův Městec – Vápenný Podol - Seč propojuje severojižním směrem dálkovou cyklotrasu č. 1 a č. 2 Labskou. Jedná se o logické propojení, byť s vyšší obtížností, co se týká vertikálního profilu trasy, zejména v jižní části území. Spojka je ve stádiu idey, kdy není zpracován ani záměr či jiný stupeň projektové dokumentace. V Konceptu je zatím celé trase o délce 25,3 km zahrnuta odhadovanou délkou nových konstrukcí cyklostezky 12 km a trasováním po stávajících komunikacích v délce 13,3 km.

Spojka mezi trasami č. 14 a č. 18 Poštein – Žamberk - spojka Potštein – Litice – Záchlumí - Žamberk je logickým pokračováním jízdy údolím Divoké Orlice ze směru od trasy č. 14 a zkracuje cestu do Žamberka (na trasu č. 18) – do jedné z bran Orlických hor. Spojuje podhůří s rovinatými stezkami hradecka. Představuje alternativu jízdy přírodním atraktivním terénem, když úsek trasy č. 14 Potštein – Ústí n.O. (křižovatka tras č. 14 a č. 18) vede více urbanizovanou krajinou mimo údolí řeky. V úseku Potštein – Litice je třeba zrealizovat rekonstrukci stávající cesty podél Divoké Orlice, která je dnes obtížně sjízdná a ideálně zbudovat i novou lávku v pověstné trampské osadě Kamarád v Liticích. Tradiční a dnes zničená lávka představuje velmi významné propojení této turisticky atraktivní lokality se zříceninou hradu a tzv. Litickým říčním obloukem. Pro oboje je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí a vydáno územní rozhodnutí.

Spojka mezi trasami č. 18 a č. 2 Choceň – Hradec Králové - spojka Choceň – Újezd u Chocně – Horní Jelení – Veliny – Vysoké Chvojno představuje přírodní alternativu jízdy cykloturistů převážně v klidných lesích na písku z Chocně do Hradce Králové na Labskou stezku č. 2. Vede téměř souběžně se severněji položenou dálkovou cyklotrasou č. 14, která umožňuje in-line bruslení, nabízí více pamětihodností a disponuje výrazně lepším zázemím služeb, vede však více urbanizovaným územím, včetně částečného souběhu se silnicí I/14.

REGIONÁLNÍ PŘIVADĚČE

Přivaděč k cyklotrase č. 18 Valdštejn – Šušek

- přivaděč na dálkovou cyklotrasu č. 18 od Písečné, Žampachu a Žamberka. Je potřeba vybudovat novou cyklostezku o délce 1,3 km, která propojí široké území a podstatně zvýší cykloturistickou prostupnost územím.

Regionální přivaděče k cyklotrase č. 24 Svitava

- - Svitavy – Moravská Třebová
- - Svitavy – Litomyšl
- - Svitavy – Polička.

Tyto přivaděče o celkové délce 61,2 km jsou převážně vedeny po stávajících cyklotrasách. Některé úseky vyžadují investice do nových úseků cyklostezek (celkem 11,1 km).

Passport nových cyklostezek a in-line stezek

Z jednání v regionech vzešlo velké množství tipů na vybudování nových cyklostezek (cyklostezek ve smyslu dopravní legislativy – definice viz kapitola 2.3), celkem 162 námětů o celkové kilometráži 517,5 km. To svědčí o značném veřejném zájmu o tyto investice. Všechny tyto náměty na cyklostezky mají současně účel rozvoje cestovního ruchu, současně mají významný účel cyklodopravní, sportovní a rekreační pro místní obyvatele. Do Konceptce jsou zařazeny všechny záměry, které vzešly z projednání v regionech.

Většina navržených cyklostezek je logicky soustředěna v rovinatém terénu a v okolí měst, zejména v oblasti Pardubic, Chrudimi, Holic, Hlinska, Svitav, Moravské Třebové, Jevíčka a Lanškrouna (výrazné cyklodopravní účely) a na Orlicku (s výrazným rekreačním efektem).

Nejvýznamnějšími spojkami mezi městy údolím řek jsou navržené cyklostezky podél Labe mezi Pardubicemi, Přeloučí a Týncem nad Labem a mezi Pardubicemi a Opatovicemi; cyklostezky údolím Loučné mezi Vysokým Mýtem, Litomyšl a údolím Desné na Proseč; pokračování cyklostezek údolím Tiché Orlice Letohrad – Jablonné n.O. – Králíky; cyklostezka podél Jevíčky mezi Městečkem Trnávku a Jevíčkem.

Tab. 1 Přehled navržených cyklo a in-line tras

SPECIFIKACE NAVRŽENÝCH CYKLOSTEZEK										
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Součást dálkové cyklotrasy	Potenc. Vhodná pro in-line	Náklady (tis. Kč)
1	Pardubická Labská	Chvaletice - Týnec nad Labem	3		5,7	5,7	0,0	Ano	Ano	34 912,5

SPECIFIKACE NAVRŽENÝCH CYKLOSTEZEK										
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Součást dálkových cyklostez	Potenc. Vhodná pro in-line	Náklady (tis. Kč)
2	Přelouč - Chvaletice	Lhota - Chvaletice	2,5	v ÚPD jako VPS	5,5	5,5	0,0	Ne	Ano	33 687,5
3	Pardubická Labská	Přelouč - Trnávka	3		10,2	10,2	0,0	Ano	Ano	62 475,0
4	Přelouč - Chvaletice	Přelouč - Lhota	2,5	v ÚPD jako VPS	1,6	1,6	0,0	Ne	Ano	9 800,0
5	Přelouč - Lohenice - Mělice	Přelouč - Lohenice	2,5	v ÚPD jako VPS	1,5	1,5	0,0	Ne	Ano	9 187,5
6	Přelouč - Lohenice - Mělice	Lohenice - Mělice	2,5	v ÚPD jako VPS	1,8	1,8	0,0	Ne	Ano	11 025,0
7	Přelouč - Valy - Mělice	Přelouč - Valy	2,5	v ÚPD jako VPS	2,0	2,0	0,0	Ano	Ano	12 250,0
8	Přelouč - Valy - Mělice	Valy - Mělice	2,5	v ÚPD jako VPS	1,1	1,1	0,0	Ano	Ano	6 737,5
9	Pardubická Labská	Pardubice - Přelouč	3		12,5	12,5	0,0	Ano	Ano	76 562,5
10	Rohovládova Bělá - Vyšehněvice		2,5	záměr	0,9	0,9	0,0	Ne	Ano	5 512,5
11	Rohovládova Bělá - Pravy	přes Kasalice	2,5	záměr	2,9	2,4	0,5	Ne	Ano	14 700,0
12	Rohovládova Bělá - Vlčí Habřina		2,5	záměr	1,7	1,7	0,0	Ne	Ano	10 412,5
13	Rohovládova Bělá - Lázně Bohdaneč	přes Bukovku	2,5	záměr	4,7	3,9	0,8	Ne	Ano	23 887,5
14	Lázně Bohdaneč - Dolany	oprava povrchu stávající cyklotrasy č. 4040	3	záměr	3,3	3,3	0,0	Ne	Ano	20 212,5
15	Lázně Bohdaneč II.	od golfu k hájovně	3	je v ÚPD, záměr	2,0	2,0	0,0	Ne	Ano	12 250,0
16	Lázně Bohdaneč I.	spojka ke golfu	3	je v ÚPD, DSP 2015	1,4	1,4	0,0	Ne	Ano	8 575,0
17	Lázně Bohdaneč	spojka na sídliště Na Lužci (uvnitř města)	2	záměr	0,6	0,5	0,1	Ne	Ne	3 062,5
18	Živanice - Mělice		2,5	v ÚPD, záměr	3,1	3,1	0,0	Ne	Ano	18 987,5
19	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	Lány na Důlku - spojka na Labskou	2,5		0,5	0,5	0,0	Ne	Ano	3 062,5
20	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	průmyslovou zónou Staré Čivice - žel. st. Opočíněk	2,5		1,0	1,0	0,0	Ne	Ano	6 125,0
21	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	Pardubice, Staré Čivice - průmyslová zóna	2,5		1,0	1,0	0,0	Ne	Ano	6 125,0
22	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	odbočka Barchov	2,5		1,0	1,0	0,0	Ne	Ano	6 125,0
23	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	odbočka Starý Mateřov - severní část	2,5		0,4	0,4	0,0	Ne	Ano	2 450,0
24	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	odbočka Starý Mateřov - jižní část	2,5	DÚR	1,0	1,0	0,0	Ne	Ano	6 125,0
25	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	odbočka St. Mateřov - Třebosice	2,5		1,6	1,6	0,0	Ne	Ano	9 800,0
26	Staré Jesenčany - Třebosice		2,5	studie území, výběr variant	1,0	1,0	0,0	Ne	Ano	6 125,0
27	Pardubice - Hrádek	průjezd alejí k obci Hrádek	3	záměr	2,3	1,0	1,3	Ne	Ano	6 125,0
28	Pardubice - Hrádek	odbočka na písňík Hrádek	2,5	záměr	0,7	0,3	0,4	Ne	Ano	1 837,5
29	Pardubice - Hrádek	Doubravice - Hrádek	0		2,5	2,5	0,0	Ne	Ano	15 312,5
30	Pardubice - Hrádek	Pardubice, Labe - Rosice nad Labem	0		1,6	1,6	0,0	Ne	Ano	9 800,0
31	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	Pardubice, K Vápence - Paramo	2,5		0,4	0,4	0,0	Ne	Ano	2 450,0

SPECIFIKACE NAVRŽENÝCH CYKLOSTEZEK										
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Součást dálkových cyklostez	Potenc. Vhodná pro in-line	Náklady (tis. Kč)
32	Pardubice - Heřmanův Městec	Staré Jesenčany - Medlešice	2,5		3,5	3,5	0,0	Ne	Ano	21 437,5
33	Pardubice - Březhrad	Srch - Stéblová	2,5		2,3	2,0	0,3	Ano	Ano	12 250,0
34	Pardubice - Březhrad	Staré Hradiště - pod Srchem	2,5		1,0	1,0	0,0	Ne	Ano	6 125,0
35	Pardubice - Březhrad	Pardubice, Cihelna - Staré Hradiště	2,5		0,7	0,7	0,0	Ne	Ano	4 287,5
36	Pardubice, Severovýchodní tangenta	Pardubice, u Kalvodů - u věznice	2,5		3,9	3,9	0,0	Ne	Ano	23 887,5
37	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Pardubice, lávka přes Labe	3		0,1	0,1	0,0	Ano	Ano	612,5
38	Pardubická Labská	Pardubice, nábřeží u stadionu	3		0,7	0,7	0,0	Ano	Ano	4 287,5
39	Pardubice - Chrudim	Pardubice - Dražkovice	2,5		0,5	0,5	0,0	Ne	Ano	3 062,5
40	Pardubice - Chrudim	Mikulovice, průjezd	2,5		0,7	0,0	0,7	Ne	Ano	0,0
41	Heřmanův Městec - Chrudim	Heřmanův Městec - Bylany - Markovice	2,5	DÚR, část i ÚR	8,3	8,3	0,0	Ne	Ne	50 837,5
42	Chrudimka, odb. Rabštejská Lhota	Podhůra - Rabštejská Lhota	2,5		1,3	0,9	0,4	Ne	Ne	5 512,5
43	Chrudimka, odb. Rabštejská Lhota	Chrudim - Podhůra	2,5		1,9	1,2	0,7	Ne	Ne	7 350,0
44	Orel	místní řešení	2,5	záměr	0,4	0,4	0,0	Ne	Ne	2 450,0
45	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Opatovice n. Labem, k Železnému mostu	3		1,1	1,1	0,0	Ano	Ano	6 737,5
46	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	odbočka Hrobice - Čeperka	2,5		0,8	0,8	0,0	Ano	Ano	4 900,0
47	Dříteč - Sezemice	Dříteč - Dražkov - Lukovna - Sezemice	2,5	zpracována projektová dokumentace	5,3	2,8	2,5	Ne	Ano	17 150,0
48	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Bukovina n. L - Dříteč - Němčice	4	záměr	6,4	4,1	2,3	Ano	Ano	25 112,5
49	Kunětický most - Sezemice II.	Počaply - Sezemice	2,5	zpracována projektová dokumentace	0,9	0,3	0,6	Ne	Ano	1 837,5
50	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Němčice - Hrobice	2,5		2,0	2,0	0,0	Ano	Ano	12 250,0
51	Dříteč - Borek		2,5	záměr	3,7	3,7	0,0	Ne	Ne	22 662,5
52	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	okolo Kunětické hory a napojení na Ráby	4	záměr	1,3	0,8	0,5	Ano	Ano	4 900,0
53	Ráby - Kunětice		2,5	záměr	1,6	1,1	0,5	Ne	Ne	6 737,5
54	Pardubice - Ostřešany	Nemošice - Ostřešany	2,5	před realizací	0,7	0,7	0,0	Ne	Ano	4 287,5
55	Pardubice - Březhrad	odbočka Psinek	2,5		0,9	0,5	0,4	Ne	Ano	3 062,5
56	Pardubice - Březhrad	odbočka Brozany	2,5		0,6	0,6	0,0	Ne	Ano	3 675,0
57	Pardubice - Sezemice	Spojil - Malé Koloděje	2,5		3,5	3,5	0,0	Ne	Ano	21 437,5
58	Pardubice - Staročernsko	Staročernsko	2,5		0,3	0,3	0,0	Ne	Ano	1 837,5
59	Pardubice - Lány u Dašic	Pardubice - Černá za Bory	2,5	v ÚPD	1,1	1,1	0,0	Ne	Ano	6 737,5

SPECIFIKACE NAVRŽENÝCH CYKLOSTEZEK										
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Součást dálkových cykloras	Potenc. Vhodná pro in-line	Náklady (tis. Kč)
60	Pardubice - Lány u Dašic	Černá za Bory - Zminný	2,5	v ÚPD	2,4	1,6	0,8	Ne	Ano	9 800,0
61	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	odbočka S.K.Neumanna	2,5		0,5	0,5	0,0	Ne	Ano	3 062,5
62	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Pardubice, Vinice - Stará vojenská plovárna	2,5		0,7	0,7	0,0	Ne	Ano	4 287,5
63	Pardubice - Mnětice	Pardubičky - Černá za Bory 1/4	2,5		0,2	0,2	0,0	Ne	Ano	1 225,0
64	Pardubice - Mnětice	odbočka Průmyslová	2,5		1,0	0,3	0,7	Ne	Ano	1 837,5
65	Pardubice - Ostřešany	odbočka vojenský prostor	2,5	PD, před realizací	0,6	0,6	0,0	Ne	Ano	3 675,0
66	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Pardubice, vojenský prostor - Mnětice	2,5		3,8	3,8	0,0	Ne	Ano	23 275,0
67	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Tuněchody - Chrudim	2,5		2,9	2,9	0,0	Ne	Ano	17 762,5
68	Pardubice - Sezemice	Počapelské Chalupy - Počaply	2,5		0,8	0,8	0,0	Ne	Ano	4 900,0
69	Pardubice - Sezemice	Velké Koloděje - Lány u Dašic	2,5		1,2	1,2	0,0	Ne	Ano	7 350,0
70	Pardubice - Sezemice	odbočka Veská	2,5		0,6	0,6	0,0	Ne	Ano	3 675,0
71	Pardubice - Mnětice	odbočka Žižín	2,5		0,7	0,5	0,2	Ne	Ano	3 062,5
72	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Mnětice - Štětín	2,5		1,5	1,5	0,0	Ne	Ano	9 187,5
73	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	odbočka na Hostovice	2,5		1,0	1,0	0,0	Ne	Ano	6 125,0
74	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Štětín - Tuněchody	2,5		4,3	4,3	0,0	Ne	Ano	26 337,5
75	Tuněchody - Vejvanovice	Tuněchody - Úhřetice	2,5	záměr	1,4	1,4	0,0	Ne	Ano	8 575,0
76	Tuněchody - Vejvanovice	Úhřetice - Vejvanovice	2,5	záměr	0,7	0,7	0,0	Ne	Ano	4 287,5
77	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Tuněchody, k lávce	2,5		0,2	0,2	0,0	Ne	Ano	1 225,0
78	Chvojenec - Býšť		3	DÚR	2,7	2,0	0,7	Ne	Ano	12 250,0
79	Holice - Chvojenec		3	DÚR	4,9	4,6	0,3	Ne	Ano	28 175,0
80	Horní Ředice	spojka na R35	3	záměr	1,1	1,1	0,0	Ne	Ano	6 737,5
81	Holice - Veliny		3	DÚR	0,8	0,8	0,0	Ne	Ano	4 900,0
82	Holice - Dolní Roveň		3	záměr	4,6	4,6	0,0	Ne	Ano	28 175,0
83	Ostřetín - Horní Jelení		3	záměr	1,6	1,6	0,0	Ne	Ne	9 800,0
84	Skuteč - Hroubovice	Skuteč - Skutíčko - Hroubovice	2,5	záměr	5,3	4,8	0,5	Ne	Ne	29 400,0
85	Skuteč - Předhradí	Skuteč - Lažany - Předhradí	2,5	záměr	2,5	1,7	0,8	Ano	Ne	10 412,5
86	Hlinsko - Veselý kopec	Hlinsko - Rváčov - Veselý kopec	2,5	záměr	4,7	3,0	1,7	Ne	Ne	18 375,0
87	Vitanov - Chlum		2,5	záměr	3,6	3,6	0,0	Ne	Ne	22 050,0
88	Hlinsko - Jeníkov		2,5	záměr	2,6	2,3	0,3	Ne	Ne	14 087,5
89	Čertovina - Krouna		2,5	záměr	6,3	6,0	0,3	Ne	Ne	36 750,0
90	Perálec - Zderaz - Proseč		2,5	záměr	2,4	2,4	0,0	Ne	Ne	14 700,0
91	Česká Rybná - Proseč		2,5	záměr	1,9	1,9	0,0	Ne	Ne	11 637,5
92	Litomyšl - Proseč		3	studie a rešerše	20,3	12,6	7,7	Ne	Ne	77 175,0

SPECIFIKACE NAVRŽENÝCH CYKLOSTEZEK										
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Součást dálkových cyklostez	Potenc. Vhodná pro in-line	Náklady (tis. Kč)
				pozemků						
93	Vysoké Mýto - Cerekvice n. Loučnou	Vysoké Mýto - Hrušová	2,5	záměr	6,9	6,9	0,0	Ne	Ano	42 262,5
94	Litomyšl - Cerekvice nad Loučnou	Tržek - Cerekvice nad Loučnou	2,5	DÚR	4,5	4,5	0,0	Ne	Ano	27 562,5
95	Kamenec u Poličky	průjezd obcí	3	záměr, v ÚPD	0,9	0,9	0,0	Ne	Ne	5 512,5
96	Polička - Bořiny		3	záměr	2,0	2,0	0,0	Ne	Ne	12 250,0
97	Polička - masokombinát		3	ÚPD, projektová dokumentace	1,7	1,7	0,0	Ne	Ne	10 412,5
98	Svitavy - Polička	Vendolí - Pomezí	2,5	záměr	7,2	6,2	1,0	Ano	Ne	37 975,0
99	Sopotnice	průjezd Sopotnicí	2,5	záměr	0,8	0,8	0,0	Ano	Ne	4 900,0
100	České Libchavy - Sopotnice		2,5	záměr	1,4	1,4	0,0	Ano	Ne	8 575,0
101	Brandýs nad Orlicí	přeložka kolem Perné	2,5	záměr	1,6	1,6	0,0	Ano	Ne	9 800,0
102	Hrádek - Řetůvka		2,5	záměr	1,4	1,4	0,0	Ne	Ne	8 575,0
103	Žamberk - Písečná	Žamberk - Dlouhoňovice	2,5	záměr	2,9	2,9	0,0	Ne	Ne	17 762,5
104	Žamberk - průjezd		3	v ÚPD, DSP, hotové do r. 2018	2,2	1,8	0,4	Ano	Ano	11 025,0
105	Žamberk - Nekoř	Žamberk - hráz Pastvinské přehrady	2,5	záměr	7,1	4,9	2,2	Ne	Ne	30 012,5
106	Líšnice	spojovalka Líšnice - cyklostezka Letohrad - Žamberk	2,5	záměr	2,6	2,6	0,0	Ne	Ne	15 925,0
107	Letohrad - Líšnice	Letohrad - Šedivec - Líšnice	2,5	záměr, DÚR od Letohradu po Šedivec	3,5	3,5	0,0	Ne	Ne	21 437,5
108	Letohrad - Králíky	Letohrad - Jablonné n. Orlicí - Králíky	2,5	záměr	29,8	16,8	13,0	Ano	Ano	102 900,0
109	Dolní Morava - Jodlow	Dolní Morava - Horní Morava - Jodlow	2,5	záměr	4,1	2,5	1,6	Ne	Ne	15 312,5
110	Česká Třebová - Lanškroun	Česká Třebová - Rybník	2,5	záměr	0,9	0,9	0,0	Ano	Ano	5 512,5
111	Česká Třebová - Lanškroun	Rybník - meandr Třebovky	2,5	záměr	1,5	1,5	0,0	Ano	Ne	9 187,5
112	Česká Třebová - Lanškroun	Třebovice - Rudoltice	2,5	záměr	4,1	4,1	0,0	Ano	Ne	25 112,5
113	Lanškroun - Dlouhý rybník		2,5	studie	1,0	1,0	0,0	Ne	Ano	6 125,0
114	Lanškroun - Luková		2,5	studie	2,8	2,8	0,0	Ne	Ne	17 150,0
115	Lanškroun - Sázava		2,5	DÚR, DSP v 2016	1,0	1,0	0,0	Ne	Ano	6 125,0
116	Lanškroun - Žichlínek		2,5	DÚR, DSP v 2016	1,1	1,1	0,0	Ano	Ano	6 737,5
117	Tatenice - Hoštejn	Tatenice - Popelák	2,5	záměr	1,8	1,8	0,0	Ano	Ne	11 025,0
118	Svitavy - Opatov	Svitavy - Valdek	2,5	záměr	4,4	4,4	0,0	Ne	Ne	26 950,0
119	Svitavy I.	připojení na cyklostezku Svítavy - Vendolí	2,5	schválený projekt	0,7	0,7	0,0	Ano	Ano	4 287,5
120	Svitavy II.	připojení na cyklostezku SY - Vendolí	2,5	schválený projekt	0,7	0,7	0,0	Ne	Ano	4 287,5

SPECIFIKACE NAVRŽENÝCH CYKLOSTEZEK										
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Součást dálkových cykloras	Potenc. Vhodná pro in-line	Náklady (tis. Kč)
121	Svitavy I.	připojení inline okruhu	2,5	schválený projekt	0,3	0,3	0,0	Ne	Ano	1 837,5
122	Svitavy I.	připojení inline okruhu	2,5	schválený projekt	0,2	0,2	0,0	Ne	Ano	1 225,0
123	Svitavy - Koclířov	Svitavy - Spáleniště	2,5	záměr	3,2	3,2	0,0	Ne	Ne	19 600,0
124	Moravská Třebová - Hřebeč I.		2,5	záměr	2,9	2,9	0,0	Ne	Ne	17 762,5
125	Moravská Třebová - Útěchov II.		2,5	záměr	1,3	1,3	0,0	Ne	Ano	7 962,5
126	Moravská Třebová - Kunčina		2,5	záměr	1,4	1,4	0,0	Ne	Ne	8 575,0
127	Moravská Třebová - Staré Město		2,5	DSP	1,5	1,5	0,0	Ne	Ne	9 187,5
128	Městečko Trnávka - Jevíčko	Městečko Trnávka - Lazy	2,5	záměr	0,9	0,9	0,0	Ne	Ano	5 512,5
129	Městečko Trnávka - Jevíčko	Lazy - Chornice	2,5	záměr	2,9	2,9	0,0	Ne	Ne	17 762,5
130	Městečko Trnávka - Jevíčko	Chornice - Jevíčko	2,5	záměr	3,3	3,3	0,0	Ne	Ne	20 212,5
131	Jevíčko - Eden		2,5	ÚPD, studie	1,9	1,9	0,0	Ne	Ano	11 637,5
132	Jevíčko - Velké Opatovice II.	Jevíčko - do půli cesty k V. Opatovicím	2,5	ÚPD, studie	1,8	1,8	0,0	Ne	Ano	11 025,0
133	Jevíčko - Velké Opatovice I.	Jevíčko - k podjezdu R43	2,5	záměr	0,9	0,9	0,0	Ne	Ano	5 512,5
134	Letohrad	průjezd městem	2,5	studie	1,9	0,8	1,1	Ano	Ano	4 900,0
135	Chrast - Hroubovice	Podlažice - Hroubovice	2,5	záměr	2,6	2,6	0,0	Ne	Ne	15 925,0
136	Chrast - Horka		2,5	záměr	1,4	1,4	0,0	Ne	Ne	8 575,0
137	Chrast - Zaječice		2,5	záměr	2,6	2,6	0,0	Ne	Ne	15 925,0
138	Horní Jelení - Dolní Jelení		2,5	záměr	0,9	0,9	0,0	Ne	Ne	5 512,5
139	Hrádek - Litomyšl		2,5	studie	21,8	11,0	10,8	Ne	Ne	67 375,0
140	Rosice - Chrast		2,5	záměr	1,9	1,9	0,0	Ne	Ne	11 637,5
141	Rosice - Hrochův Týnec		2,5	záměr	4,5	4,5	0,0	Ne	Ne	27 562,5
142	Nové Hradky - Hrochův Týnec	údolím Novohradky	2,5	studie	25,8	8,0	17,8	Ne	Ne	49 000,0
143	Choteč - Horní Ředice		2,5	záměr	7,2	2,0	5,2	Ne	Ne	12 250,0
144	Valy - Seč		2,5	studie	25,3	12,0	13,3	Ano	Ne	73 500,0
145	Přelouč - Ronov nad Doubravou		2,5	studie	18,3	9,0	9,3	Ne	Ne	55 125,0
146	Chvojenec - Choteč	Chvojenec - Rokytno - Choteč	2,5	záměr	6,5	6,5	0,0	Ne	Ne	39 812,5
147	Rokytno - Drahoš		2,5	záměr	1,6	1,6	0,0	Ne	Ne	9 800,0
148	Chvojenec - Velké Koloděje		2,5	záměr	9,6	8,0	1,6	Ne	Ne	49 000,0
149	Sezemice - Býšť	Sezemice - Rokytno	2,5	záměr	6,9	3,0	3,9	Ne	Ne	18 375,0
150	Pardubice - Staročernsko	Černá za Bory - ke Staročernsku	2,5	záměr	0,9	0,9	0,0	Ne	Ne	5 512,5
151	Pardubice - Dašice	Dašice - Hostovice - Žižín	2,5	záměr	6,0	6,0	0,0	Ne	Ne	36 750,0
152	Útěchov - Křenov	Útěchov - Dlouhá Loučka	2,5	záměr	2,2	2,2	0,0	Ne	Ne	13 475,0
153	Útěchov - Křenov	Dlouhá Loučka - Křenov	2,5	záměr	2,0	2,0	0,0	Ne	Ne	12 250,0

SPECIFIKACE NAVRŽENÝCH CYKLOSTEZEK										
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Součást dálkové cyklotrasy	Potenc. Vhodná pro in-line	Náklady (tis. Kč)
154	Městečko Trnávka - Vranová Lhota	Městečko Trnávka - Pěčíkov	2,5	záměr	4,6	4,6	0,0	Ne	Ne	28 175,0
155	Městečko Trnávka - Vranová Lhota	Pěčíkov - Vranová Lhota	2,5	záměr	2,7	2,7	0,0	Ne	Ne	16 537,5
156	Městečko Trnávka - Moravská Třebová	Městečko Trnávka - Rozstání	2,5	záměr	2,3	2,3	0,0	Ne	Ne	14 087,5
157	Městečko Trnávka - Moravská Třebová	Rozstání - Linhartice	2,5	záměr	1,7	1,7	0,0	Ne	Ne	10 412,5
158	Městečko Trnávka - Moravská Třebová	Linhartice - Moravská Třebová	2,5	záměr	2,1	2,1	0,0	Ne	Ne	12 862,5
159	Moravská Třebová - odbočka Linhartice	podél R35	2,5	záměr	1,4	1,4	0,0	Ne	Ne	8 575,0
160	Moravská Třebová - Krasíkov	Staré Město - Třebořov	2,5	záměr	2,6	2,6	0,0	Ne	Ne	15 925,0
161	Moravská Třebová - Krasíkov	Třebořov - Krasíkov	2,5	záměr	1,0	1,0	0,0	Ne	Ne	6 125,0
162	Sezemice - Býšť	Rokytno - Býšť	2,5	záměr	3,3	3,3	0,0	Ne	Ne	20 212,5
Celkem (cyklostezky)					Ano	517,5	410,3	107,2		2 513 087,5
Z toho vhodné pro in line					Ano	211,8	184,3	27,5		1 128 837,5
Z toho jako součást dálkové sítě cyklotrasy					Ano	129,0	96,3	32,7		589 837,5

MTB TRASY A BIKE RESORTY

Pardubický kraj dnes nabízí rozsáhlý systém přírodních MTB tras Toulovcovy maštale. Významné ski areály kraje provozují sezónní cykloprodukty, vázané na lanovky: Peklák Česká Třebová free ride, Ski Bukovka down hill a Dolní Morava singltrek Skalní trail. Příměstský Relaxační a sportovní areál Lesy Podhůra nabízí zatím jen krátký singltrek. Investoři ve všech těchto lokalitách plánují další rozvoj svých produktů.

Z rešerše záměrů v regionech vyplynulo celkem 9 záměrů rozvoje stávajících lokalit a vybudování nových lokalit pro bike produkt. Vyprojektován je Singltrek Buková hora – Suchý vrch, rozpracována je studie rozsáhlého Orlicko – Třebovského bike resortu, zahrnující I. a II. etapu celkem 4 lokalit v oblasti hřbetu mezi ústeckou a vysokomýtskou synklinálou. Velkou budoucnost má také areál Dolní Morava, který je vázán na soukromého investora a také systém Hlinsko. Výborné uplatnění budou mít i příměstské areály Podhůra, Choceň, Svitavy a Moravská Třebová i venkovský areál Voděradý – Džbánov.

Přehled navrhovaných lokalit pro rozvoj bike produktu na území Pardubického kraje:

- **1. Dolní Morava** - Zpracována jednoduchá studie. Cílem je využití stávajícího lyžařského areálu s rozšířením na celoroční aktivní využití vleků i pro bikery.

Dílní projekty:

- 1. a Slaměnka – značení tras,
- 1. b Větrný vrch – využití stávajícího lyžařského areálu již funguje.
- **2. Suchý vrch – Buková hora** Pro projekt je hotová dokumentace k územnímu řízení. Marketingový název lokality je Singltreky Orlicka. Plánované singltreky se nacházejí převážně v k.ú. Těchonín, dále v k.ú. Červená Voda, Orličky, Dolní Bořkovice a Jamné nad Orlicí, tj. ve správním obvodu obcí Těchonín, Červená Voda, Orličky, Králíky a Jamné nad Orlicí. Celý projekt počítá s celkem 12 dílčími úseky ve třech okruzích o celkové délce 20 km. Trasy jsou v charakteristice lehké až středně obtížné. Hlavní nástupní místo je na Červenovodském sedle na silnici I/11, které již dnes disponuje parkovištěm (80 míst), informačním centrem, základním bufetem a sociálním zázemím. Služby budou doplněny o šatny a mytí kol. Provozovatelem je potenciální investor, Sdružení obcí Orlicko.

- **3. Voděradý Džbánov** Pro projekt je zpracován jednoduchý záměr. Záměr se dotýká k.ú. obce Voděradý a Džbánov, okres Ústí nad Orlicí. Celková délka tratě v délce 30 km pro cyklisty i turisty. Záměrem obce Voděradý je vybudovat singltrek v obecních lesích a okolních lesích soukromých majitelů v obcích Voděradý a Džbánov. Dále využití již vybudovaných multifunkčních sportovních zařízení a obnova stávající přilehlé budovy na funkční zařízení ve prospěch obyvatel a návštěvníků jako centrum poskytování služeb.
- **4. Bike resort Orlicko – Třebovsko** Pro projekt existuje rozsáhlá studie. Potenciální délky všech tras jsou: singltreky - 89,6 km; MTB trasy bez úpravy (pouze úprava značení) 56,8 km; MTB trasy s novou technickou povrchovou úpravou a se značením - 2,2 km. Cílová délka tras je 150 km.

Dílní projekty:

- 4. a. Sloupnice
- 4. b. Řetová
- 4. c. Kozlov
- 4. d. Rybník
- 4. e. Ústí nad Orlicí – Andrlův Chlum, Česká Třebová - Peklák
- **5. Choceň** Jedná se o přírodní bike areál (singltrek) směrem k Hornímu Jelení a Bike arénu ve městě s napojením na dálkovou cyklotrasu č. 18.

Dílní projekty:

- 5.a. Choceň – bike aréna – bike park
Bike aréna ve městě (příměstský cyklopark) je velmi vhodná částečně zalesněná lokalita pod vodojemem s možností vybavení a vhodnými aktivitami pro všechny skupiny cyklistů, ale zejména pro děti a dospívající. Základem by byly cca 4 sjezdové tratě, 2 stoupající tratě, které by se vzájemně dle přírodních terénních podmínek i mimoúrovňově křížily a pumtrek. V lokalitě proběhne v roce 2015 druhý ročník závodu OrliceCup, který má i bikovou část v délce 30km.
- 5.b. Choceň – lesní okruhy
Lesní okruhy - přírodní bike areál směrem k Horní Jelení je zmýšlen jako vhodný doplněk celého území s páteří cyklostezkou podél Orlice. Je zde velmi vhodné provést samostatné jednosměrné singltreky spíše střední a lehké obtížnosti v délce cca 30 km.
- **6. Svitavy – Javorník.** Jedná se o trasu Svitavy – Javorník - Javornický Hřeben – směr Kozlov a napojení na II. etapu Bike resort Orlicko Třebovsko. Lokalita je využívána místními bikery. Na území lze navrhnout lehké a střední traily vyšší obtížnosti pouze velmi omezeně. Území vévodí Sněžník 569 m - Javornický hřeben, napojení - typu flowtrail na Resort Orlicko Třebovsko – Litomyšlsko. Studie ani záměr není dosud zpracován.
- **7. Podhůra – Chrudim rekreační lesy** –V současnosti je délka stezky 1580 m, šířka stezky 0,7 - 0,9 m. Plánovaná délka v budoucnu je plánovaná na cca 13 km. Obtížnost trasy se předpokládá červená – střední, pro zkušenější cyklisty. V současnosti se řeší technická studie.
- **8. Hlinsko** Projekt je rozdělen do 4. etap:
 - Vybudování trailů na Ratajích a ve Skiareálu Hlinsko, vč. jejich propojení.
 - Celoroční vyznačení MTB tras v terénu v okolí Hlinska.
 - Prodloužení cyklostezky Čertovina do uceleného okruhu.
 - Vybudování dalších cyklostezek.

Z hlediska zpracování Konceptu a podchycení ostatních vhodných idejí doplňujeme tento materiál i o nově navrhovanou vhodnou lokalitu vymezenou obcemi Ctětín - Včelákov - Trhová Kamenice, která přímo navazuje na záměr přírodní stezky ze Ski areálu na Veselý kopec a propojení na CHKO Železné hory. V přehledu (tab. 2) je tato lokalita nazvaná Hlinsko – traily.

 - 8. a. Skiareál
 - 8. b. Hamřík
 - 8. c. Rataje
 - 8. d. Hlinsko - Ctětín - Včelákov - Trhová kamenice

- **9. Moravská Třebová** - Město Moravská Třebová má zpracovaný komplexní záměr rozvoje sportovních a rekreačních aktivit v lokalitě Pastvisko. Ve sportovním a relaxačním centru je plánováno ve vazbě na lanovku a sjezdovku vybudování sjezdové tratě (down hill a free ride), bobové dráhy, lanového centra a venkovní horolezecké stěny. Předmětem je i vybudování cca 10 až 15 km singltreků. Projekt je v současnosti ve fázi záměru.

Tab. 2 Přehled navržených bike resortů

Specifikace navržených bike resortů							
Dok. číslo	Název projektu	Dotčená obec/obce	Kvantifikace (např. délka v km)	Investor	Bližší popis projektu	Stádium připravenosti	Orientační náklady
1	Dolní Morava	Dolní Morava	Značení tras pro horská, treková kola i silniční kola. Budování Single Trails - jednosměrných cyklostezek pro horská kola. Traily s různou obtížností od dětského trailu po expertní. Pořádání závodů v kategoriích: XC, Enduro, dětské závody.	Sněžník a.s.	Stávající stav: Počet cyklotras: 8 Počet Single Trailů: 4 (8,2km) Nový stav - plán: Single trails - 5 až 16 - 20 km 2015 - 2016 a další rozšiřování 20-30 km 2016 - 2020	idea/záměr a studie	15 mil Kč
2	Suchý vrch - Buková hora	k.ú. Těchonín, Jamné	20 km	sdužení obcí Orlicka	12 úseků, malá až střední obtížnost, stavební povolení vydáno	projektová dokumentace	10 mil. Kč
3	Voděradý - Džbánov	k.ú. Voděradý, Džbánov	cca. 30 km, oprava infrastruktury, nástupní místo, rozhledna	obec Voděradý	kombinace singltreku a nových tras MTB s dovybavením infrastruktury a ubytovací kapacity	záměr	18 mil Kč
4	Bike resort Orlicko Třebovsko	SÚ - Ústí nad Orlicí k.ú. – Řetová, Dlouhá Třebová, Řetůvka - Husí Krk, Hrádek, Ústí nad Orlicí - Hylváty, <u>SÚ Česká Třebová</u> k.ú. – Přivrat, Česká Třebová – Parník, Česká Třebová, Rybník, Třebovice, <u>SÚ Litomyšl</u> k.ú. Kozlov, Strakov, Janov – Sloupnice MTB, Pazucha, <u>SÚ Lanškroun</u> k.ú. – Rudoltice, Darníkov	Stávající stav - pouze omezené trasy ve středisku Peklák. <u>Nové bike trasy</u> - dle návrhu studie, která bude v dalších stupních upřesňována - singltrailly 89 km, MTB 2,2 km, MTB značení a bezpečnost 57 km, nástupní místa a parkoviště 3 x	Region Orlicko Třebovsko, Kraj, fondy EU	Vybudování jednosměrných terénních stezek - trailů pro horská kola ve 3 stupních obtížnosti, dále speciální sjezdové tratě vč. dovybavení střediska Peklák. Doplnění bezpečnostních prvků a vybavení na MTB trasách. Vybudování 3 nástupních míst a 4 infostýmů. Plánované rozšíření 4. a - Sloupnice - 10 km, 4. b - Řetová Mandl - 20 km, 4. c - Litomyšl - Kozlov Strakov.	podrobná studie I.etapy, záměr II etapy	84 mil Kč
5	Choceň	k.ú. Choceň, Újezd u Chocně, Jelení, Jaroslav, Dobříkov	samostatné jednosměrné terénní stezky – spíše střední a lehké obtížnosti – v délce cca. 20 km, Bike aréna ve městě – příměstský cyklopark – lokalita pod vodojemem s možností vybavení a vhodnými aktivitami pro všechny skupiny cyklistů, ale zejména pro děti a dospívající. Základem by byly cca. 4 sjezdové traily s různými výzvami, 2 stoupající traily, které by se vzájemně dle příhodných terénních podmínek i mimoúrovňově křížily a především pumpтрек	v návrhu	přírodní bike areál směrem k Horní Jelení a bike arénu ve městě – v lokalitě směrem na Horní Jelení je naplánován pro r. 2015 druhý ročník OrliceCupu, který má i bikovou část v délce 30km, která je vyznačena. Možnost rozdělení do jednotlivých etap. Bike park by měl být realizován najednou. Vzhledem k atraktivitě lze s jistotou předpokládat významnou návštěvnost, postupná realizace by naopak zvyšovala bezpečnostní riziko pro uživatele.	záměr	11,5 mil. Kč
6	Svitavy	k.ú. Svitavy, Javorník, Mikuleč, Gajer	terénní stezky - traily 15 - 20 km, MTB trasy 20 - 30 km ,	v návrhu	Sněžník 569 m - Javornický hřeben, napojení - typu flowtrail na Resort Orlicko Třebovsko - Litomyšlsko, MTB klub Svitavy pořádá v lokalitě cyklistické závody	idea	12,5 mil. Kč

7	Podhůra	Město Chrudim - k.ú. Slatiňany	Plánovaná délka cca 13 km, Obtížnost červená – střední, pro zkušenější cyklisty, studie, odhadované náklady 6 mil. Kč s DPH	Město Chrudim, Kraj, fondy EU	Stávající stav - délka stezky 1580 m, šířka stezky 0,7-0,9 m, Náklady 710 000 Kč s DPH, - Plánovaná délka cca 13 km - Obtížnost červená – střední, pro zkušenější cyklisty - V současnosti se řeší technická studie, odhadované náklady 6 mil. Kč s DPH Plán - 2015 10 - 20 km, možný výhled 2020 - 20 - 30 km	idea/záměr - studie	15 mil. Kč
8	Hlinsko	Hlinsko – Kouty – propojení – Veselý Kopec – skansen Vysočina – Rvačov – Smrčí – Babákov – Včelákov - Ctětín	terénní stezky 30 - 50 km, cyklostezka v terénním provedení - Veselý Kopec 4 km, Skiareál cca. 7 km, Hamřík cca. 6, Rataje cca. 5, Hlinsko Traily 29 km	v návrhu - Město Hlinsko a přilehlé obce MASK	Lokalita Ctětín – Včelákov je vhodná lokalita pro možný návrh stezek v rozsahu cca. 20 - 30 km s lehčími stezkami a částí těžší obtížnosti - severní část CHKO Železné hory. Na jih od města - CHKO Žďárské vrchy. Podrobněji ve zprávě - 8.a - Skiareál, 8.b - Hamřík, 8.c - Rataje, 8.d Hlinsko-Traily	idea	38 mil. Kč
9	Moravská Třebová	Moravská Třebová	Pastvisko. Sigltrek a sjezdová trať 10 až 15 km	Město Moravská Třebová	jedná se o součást rekreačního areálu, komplexní areál outdoorových sportů. Zpracován záměr a diplomová práce.	záměr	15 mil. Kč
CELKEM							219 mil. Kč

1.6 Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry

Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji je zasazena do širšího kontextu a reflektuje a čerpá z národních, regionálních a místních strategických dokumentů, zejména:

Národní a evropské strategie v oblasti cykloturistiky:

- Národní cyklostrategie;
- Eurovelo;
- Česko jede;
- Asociace měst pro cyklisty;
- Vlajkový projekt Koncepce přeshraničního rozvoje cykloturistiky v Česko – polském příhraničí;
- Národní cyklo a in-line průzkum v ČR;
- zásady KČT pro cykloturistické značení;
- zásady organizací pro terénní cyklistiku (mezinárodní IMBA a česká ČEMBA).

Krajské a regionální strategie v oblasti cykloturistiky:

- Strategický plán rozvoje cyklotras Euroregionu Glacensis (překonaný dokument);
- Generel cyklodopravy Pardubického kraje.

Strategie oblastní:

- Koncepce cyklo a in-line království Orlických hor a Podorlicka;
- Studie cyklokoridoru Svitava;
- Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Pardubicích (Cyklogenerel).

Nelze vyloučit ani přítomnost dalších koncepcí resp. programů různých subjektů. Vlivy realizace všech koncepcí budou vzájemně interferovat, při vhodném návrhu aktivit, odpovídajícím posouzení vlivů na životní prostředí a realizaci odpovídajících opatření nelze očekávat významné riziko kumulace negativních vlivů. V řadě případů lze očekávat, že koncepce se budou překrývat, resp. budou využívat společné finanční zdroje.

2 Informace o současném stavu životního prostředí v dotčeném území a jeho pravděpodobný vývoj bez provedení koncepce

2.1 Vymezení dotčeného území

Dotčené území zahrnuje oblast působnosti Krajského úřadu Pardubického kraje, obvody obcí s rozšířenou působností s příslušnými sídly pověřených obecních úřadů a jejich příslušné obce na území Pardubického kraje.

2.2 Výčet dotčených samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny

Pardubický kraj se sídlem v Pardubicích o rozloze 4519 km², čítající 4 okresy, 15 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP) a 15 obvodů pověřených obecních úřadů. Celkem 451 obcí. Seznam okresů a obcí s rozšířenou působností je uveden v tabulce č. 1.

Tab. 3 Okresy a obce s rozšířenou působností v Pardubickém kraji

Okresy	Správní obvody ORP
Pardubice	Česká Třebová
Chrudim	Hlinsko
Ústí nad Orlicí	Holice
Svitavy	Chrudim
	Králíky
	Lanškroun
	Litomyšl
	Moravská Třebová
	Pardubice
	Polička
	Přelouč
	Svitavy
	Ústí nad Orlicí
	Vysoké Mýto
	Žamberk



Obr. 1 Správní obvody obcí s rozšířenou působností

2.3 Základní charakteristiky životního prostředí v dotčeném území

Pardubický kraj se vyznačuje rozmanitostí přírodních podmínek, osídlení i průmyslové a zemědělské výroby, a proto je rozdílná i kvalita životního prostředí. Mezi území nejméně postižená antropogenní činností patří oblast podhůří a vrchovin (bez větších sídel) ve střední a severní části okresu Ústí nad Orlicí a v jižní části okresu Chrudim. Nejintenzivněji je životní prostředí poškozené v územích s koncentrovaným průmyslem, osídlením a dopravními uzly. V Pardubické aglomeraci je stupeň poškození životního prostředí zejména chemickým průmyslem a energetikou jeden z největších v rámci ČR (Paramo, Synthesia, elektrárny Opatovice a Chvaletice).

2.3.1 Obyvatelstvo

Rozloha kraje je 4 518 km². Kraj je složen ze 4 okresů, 15-ti obcí s rozšířenou působností a 26-ti obcí s pověřeným obecním úřadem. Pardubický kraj patří k nejméně lidnatým regionům České republiky (cca 5% obyvatelstva ČR). Méně obyvatel žije pouze v kraji Vysočina, Karlovarském a Libereckém. Dle ČSÚ měl Pardubický kraj ke dni 31.12.2013 516 315 obyvatel. Dle informací ČSÚ od roku 2000 dochází k pozvolnému zvyšování počtu obyvatel. Celkový přírůstek obyvatel byl nejvyšší v letech 2007 -2008 a byl dán především migrací obyvatel do kraje. Následně dochází k poklesu přírůstku až do roku 2013, kdy byl zaznamenán úbytek počtu obyvatel. Úbytek obyvatel v kraji je v posledních letech způsoben jak snížením přirozeného přírůstku nově narozených, tak vystěhováním obyvatel z kraje.

Nejvíce obyvatel žije v okrese Pardubice, kde žije i velká část obyvatel v produktivním věku ve srovnání s ostatními okresy kraje. Z hlediska věkové struktury obyvatelstva lze v roce 2013 proti roku předchozímu sledovat pokračující pokles počtu obyvatel ve věkové skupině 15 – 64 let (oproti roku 2012 o 1,0 %), naopak růst byl zaznamenán ve skupině 65letých a starších (o 3,1 %). Počet dětí ve věku 0 – 14 let je nejvyšší za posledních 9 let. Index stárání (poměr počtu obyvatel 65letých a starších k obyvatelstvu mladšímu 15 let) dosáhl v roce 2013 hodnoty 116,1 (113,1 v roce 2012). Zatímco u žen dosáhl v roce 2013 index stárání hodnoty 139,4, u mužů to bylo pouhých 94,0. Tento rozdíl je způsoben zejména nižším průměrným věkem zemědělských mužů.

Kojenecká úmrtnost je velmi nízká a vykazuje v kraji za posledních 10 let sestupný trend a v roce 2013 se pohybovala na 2 ‰, tj. ve věku do 1 roku zemřelo v Pardubickém kraji 2 dětí na 1000 narozených.

2.3.2 Ovzduší a klima

2.3.2.1 Ovzduší

Pardubický kraj v rámci ČR vykazuje dlouhodobě středně vysoké množství emisí, zejména z důvodu absence koncentrace těžkého průmyslu (mimo dva zvláště velké spalovací zdroje - elektrárna IP Opatovice

a elektrárna Chvaletice). Nejvíce problematickým polutantem v území Pardubického kraje (stejně jako na území celé ČR) jsou přitom tuhé znečišťující látky, které mohou způsobit na území kraje zejména při nepříznivých rozptylových podmínkách překračování nejvyšších přípustných imisních koncentrací v ukazateli suspendované částice frakce PM₁₀. V případě tuhých znečišťujících látek v porovnání s ostatními částmi ČR se na jejich produkci v Pardubickém kraji podílí zvýšenou měrou malé a mobilní zdroje emisí (REZZO 3 a REZZO 4). Pro snížení emisní zátěže tuhými znečišťujícími látkami a na ně navazující imisní zátěže suspendovanými částicemi frakce PM₁₀ přesto hrají nebo mohou hrát významnější roli opatření na nejvýznamnějších zdrojích emisí.

Níže uvádíme seznam nejvýznamnějších znečišťovatelů ovzduší (REZZO 1). Jedná se o:

- Elektrárna Chvaletice a.s.,
- Elektrárny Opatovice, a.s.
- Synthesia, a.s.,
- Holcim (Česko) a.s.
- PARAMO, a.s.
- P-D Refractories CZ a. s.
- Martia a.s.
- SAINT-GOBAIN ADFORS CZ s.r.o.
- BIO VM s.r.o.
- AGRIS spol. s r.o.
- VODOVODY A KANALIZACE VYSOKÉ MÝTO, s.r.o.
- Iveco Czech Republic, a. s.
- AVX Czech Republic s.r.o.
- VEJCE CZ s.r.o
- Zemědělsko-obchodní družstvo Žichlínek
- MORAS a.s. Moravany
- MACH DRŮBEŽ, a.s.

Lze konstatovat, že v období od poslední aktualizace programu ke zlepšování kvality ovzduší došlo u významných zdrojů emisí k realizaci dalších opatření ke snížení množství emisí vnášených do vnějšího ovzduší, zejména v případě tuhých znečišťujících látek.

Významné byly zejména investiční opatření jako např. intenzifikace odsíření Elektrárny Opatovice, a.s. se snížením emisí TZL o 5% a snížením emisí SO₂ o 10%, výměna filtrů na odprášení rotační pece Holcim (Česko) a.s. se snížením měrné emise o 0,001 kg TZL/t slínku, rekonstrukce vozokomorové pece na výrobu dinasů za účelem snížení energetické náročnosti na jejich výpal, což se projevilo ve snížení emisí u NO_x v roce 2011 o 3,031 t a u CO o 0,330 t, instalace zařízení na recyklaci ředidel a lepení podlah autobusů se začalo používat samolepící lino v Iveco CR, a. s., Vysoké Mýto se snížením VOC o cca 20t/rok, probíhala Automatizace a ekologizace technologie AVX CZECH Republic s.r.o., Lanškroun se zachycením cca 58t/rok metanolu a řada opatření ke snížení emisí amoniaku v chovech hospodářských zvířat.

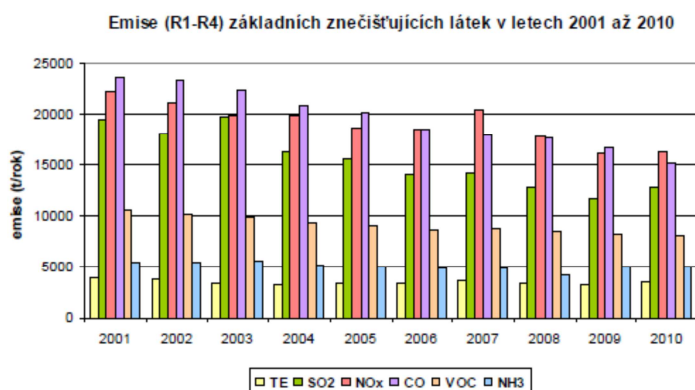
Emisní situace

Níže je uvedena analýza emisní situace v Pardubickém kraji v letech 2001-2010. Data jsou čerpána z dokumentu Aktualizace Programu zlepšení kvality ovzduší (PZKO) v Pardubickém kraji verze 03, květen 2012.

Tab. 4 Celkové emise REZZO 1-4 základních znečišťujících látek za roky 2001 až 2010 (zdroj: aktualizace PZKO PK, 2012)

jedinotka	t/rok					
	TE	SO ₂	NO _x	CO	VOC	NH ₃
2001	3979	19497	22230	23659	10674	5563
2002	3798	18181	21185	23423	10318	5565
2003	3456	19682	19907	22390	9843	5601
2004	3329	16253	19902	20887	9327	5211
2005	3368	15622	18686	20095	9056	4981

2006	3380	14022	18489	18487	8652	4827
2007	3701	14219	20571	18072	8782	4880
2008	3405	12960	17790	17579	8502	4209
2009	3312	11712	16150	16660	8259	5048
2010	3508	12929	16369	15190	8219	4991



Obr. 2 Celkové emise REZZO 1-4 základních znečišťujících látek za roky 2001 – 2010 (zdroj: aktualizace PZKO PK, 2012)

V Aktualizaci 2012 Programu ke zlepšení kvality ovzduší pro Pardubický kraj bylo provedeno porovnání podílů jednotlivých kategorií zdrojů znečišťování ovzduší na celkových emisích Pardubického kraje. Na základě hodnocených dat lze dojít k následujícím závěrům:

- podíl velkých zdrojů znečišťování ovzduší (REZZO 1) na celkových emisích kraje je rozhodující v případě oxidu siřičitého a významný v případě oxidů dusíku,
- podíl středních zdrojů znečišťování ovzduší (REZZO 2) na celkových emisích kraje hraje roli u amoniaku pouze v letech do roku 2009, od roku 2010 je zanedbatelný jako u ostatních látek,
- podíl malých zdrojů znečišťování ovzduší (REZZO 3) na celkových emisích kraje je velmi významný v případě VOC a amoniaku, významný u tuhých znečišťujících látek a oxidu uhelnatého,
- podíl mobilních zdrojů znečišťování ovzduší (REZZO 4) na celkových emisích kraje je rozhodující v případě oxidu uhelnatého, významný v případě oxidů dusíku a tuhých znečišťujících látek a VOC.

Český statistický úřad uvádí o základních emisích v Pardubickém kraji novější data (až do roku 2012). Data jsou uvedena v tabulce č. 3.

Tab. 5 Emise základních znečišťujících látek za roky 2010 až 2012 (t/rok) (zdroj: ČSÚ)

	2010	2011	2012
REZZO 1			
Emise tuhé	484,4	474,9	613,6
Oxid siřičitý (SO ₂)	10 949,60	10 904,60	10 411,00
Oxidy dusíku (NO _x)	9 891,60	9 067,20	9 122,10
Oxid uhelnatý (CO)	1 470,40	1 384,90	1 322,00
REZZO 1–3			
Emise tuhé	2 035,70	1 892,90	2 329,60
Oxid siřičitý (SO ₂)	12 900,40	12 639,30	11 601,80
Oxidy dusíku (NO _x)	10 518,30	9 726,60	9 890,50
Oxid uhelnatý (CO) ¹⁾	7 258,50	6 613,40	18 952,80
REZZO 1–4			

Emise tuhé	3 508,10	3 149,30	3 553,00
Oxid siřičitý (SO ₂)	12 929,20	12 663,90	11 625,60
Oxidy dusíku (NO _x)	16 368,80	15 079,30	15 029,50
Oxid uhelnatý (CO)	15 189,60	13 634,40	25 311,70

Celkově z uváděných dat je možné pozorovat mírnou klesající tendenci produkce emisí v Pardubickém kraji.

Pokles meziročních emisí TE, NO_x, SO₂ a VOC s velkou pravděpodobností způsobuje snížení výroby tepla ve veřejné energetice vlivem příznivých klimatických podmínek v předchozích několika letech. Problémy kraje ve vztahu k emisím lze charakterizovat neexistencí obchvatů měst a obcí, stejně tak zvýšením počtu provozu mobilních zdrojů a spalováním nekvalitních paliv v lokálních topeništích.

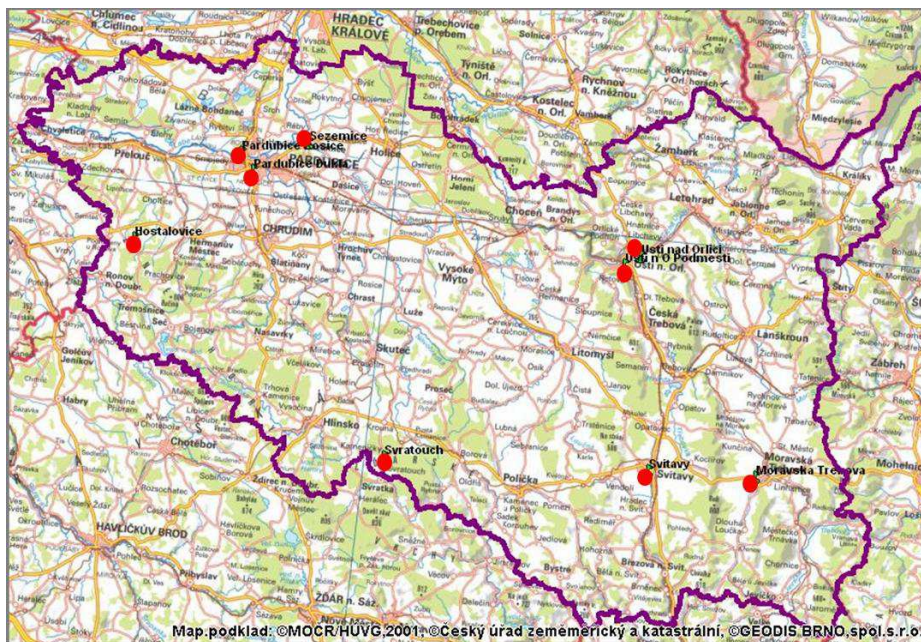
Imisní situace

Z celorepublikového pohledu patří Pardubický kraj k imisně méně zatíženým územím primárními polutanty. Výhodná poloha i geomorfologické podmínky určující výborné předpoklady pro provětrávání na většině území kraje, vedou k tomu, že kraj přispívá spíše k dálkovému přenosu škodlivin do okolních krajů, než ke kontaminaci vlastního území. Ke zhoršeným imisním podmínkám dochází občasně v obdobích inverzního zvrstvení atmosféry především na území okresu Pardubice, kde je největší koncentrace průmyslových a dopravních aktivit. Díky instalaci nových technologií se v posledních letech daří výrazně zlepšit emisní situaci u velkých zdrojů znečištění a tím i stav znečištění ovzduší. Kvalita ovzduší je v řešeném území nejvíce ovlivňována jednak provozem silniční dopravy na významných komunikacích, jednak emisemi ze spalovacích procesů (velké zdroje a lokální topeniště).

Měřicí stanice

Dle databáze ISKO je v Pardubickém kraji evidováno 9 měřicích stanic určených k monitoringu vybraných znečišťujících látek, přičemž ČHMÚ provozuje 6 stanic, Zdravotní ústav 2 a ČEZ a.s. 1 stanici.

Umístění měřicích stanic v rámci Pardubického kraje je uvedeno na obrázku č. 3.



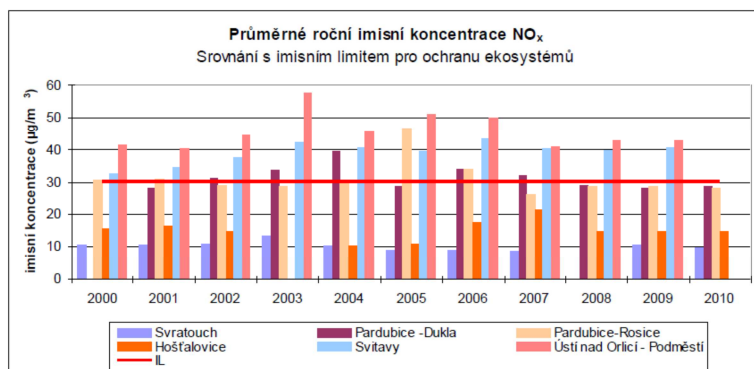
Obr. 3 Měřicí stanice v Pardubickém kraji (2011) (zdroj: Mapový portál Pardubického kraje).

Imisní data

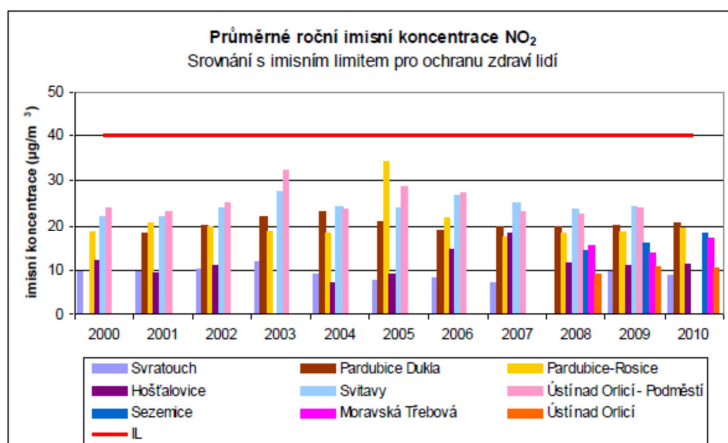
Níže v dokumentu jsou uvedena imisní data ze dvou využitých zdrojů. Aktualizace PZKO 2012 uvádí imisní koncentrace nejvýznamnějších škodlivin naměřené na měřicích stanicích Pardubického kraje. Mapové obrázky pak zobrazují pětileté průměry imisí nejvýznamnějších škodlivin v letech 2009-2013 ve čtvercové síti 1x1 km v Pardubickém kraji.

Oxidy dusíku NO_x Oxid dusičitý NO₂

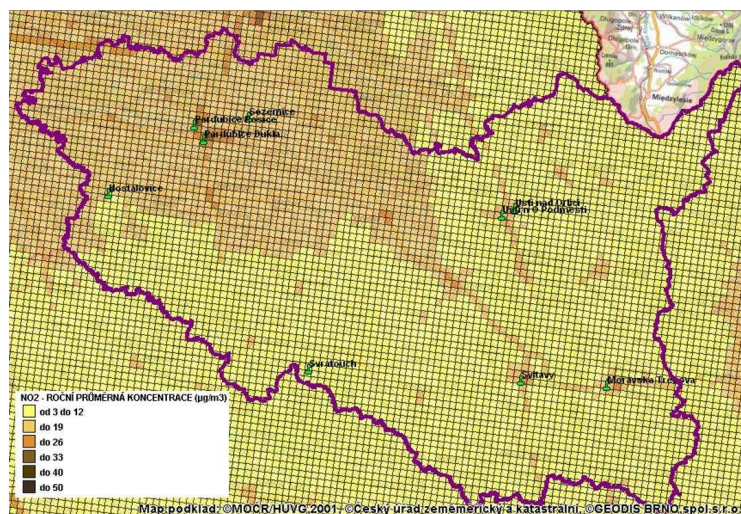
V následujícím grafu (Obr. č. 4) je uveden vývoj imisních koncentrací NO_x, které byly naměřené na stanicích imisního monitoringu v Pardubickém kraji v letech 2001 - 2010. Na obrázku 5 je uveden graf naměřených hodnot ročních imisních koncentrací NO₂. Obrázek 6 ukazuje rozložení ročních imisních koncentrací NO₂ dle pětiletých klouzavých průměrů pro období 2009-2013.



Obr. 4 Průměrné roční imisní koncentrace NO_x v Pardubickém kraji v letech 2000-2010 (zdroj: Aktualizace PZKO PK, 2012).



Obr. 5 Průměrné roční imisní koncentrace NO₂ v Pardubickém kraji v letech 2000-2010 (zdroj: Aktualizace PZKO PK, 2012).



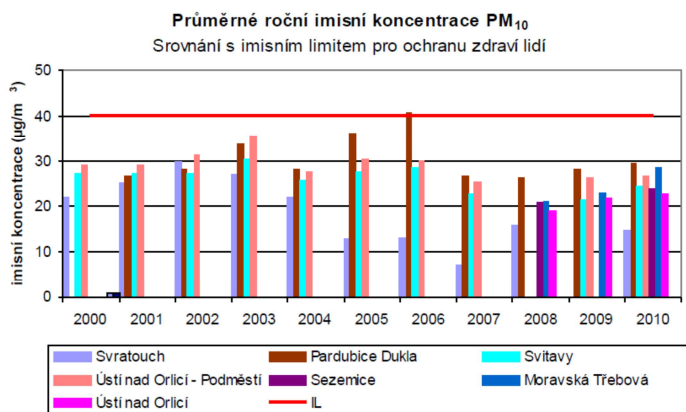
Obr. 6 Průměrné roční koncentrace NO₂ (µg/m³) (zdroj: mapový portál Pardubického kraje).

Dle dat ze stanic imisního monitoringu nejsou v časové řadě (2000-2010) patrné významné změny v ročních imisních koncentracích naměřených NO_x . Imisní limit pro ochranu ekosystémů je pro NO_x překračován ve městech Svitavy a Ústí nad Orlicí. V Pardubicích se pak naměřená data pohybují v okolo tohoto imisního limitu.

Dle pětiletých klouzavých průměrů, i dat z imisních stanic v území Pardubického kraje nedochází k překračování imisního limitu ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) NO_2 pro lidské zdraví.

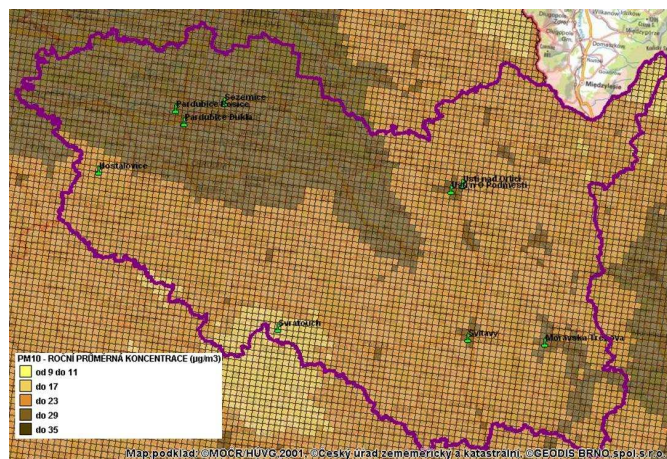
Tuhé znečišťující látky PM_{10}

V následujícím grafu (Obr. č. 7) je uveden vývoj imisních koncentrací PM_{10} , které byly naměřené na stanicích imisního monitoringu v Pardubickém kraji v letech 2001 - 2010. Červená čára označuje imisní limit pro PM_{10} .



Obr. 7 Vývoj průměrné roční koncentrace PM_{10} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (zdroj: Aktualizace PZKO PK, 2012).

Na obrázku č. 8 jsou pak uvedeny pětileté průměry imisí PM_{10} v letech 2009-2013 ve čtvercové síti 1x1 km.

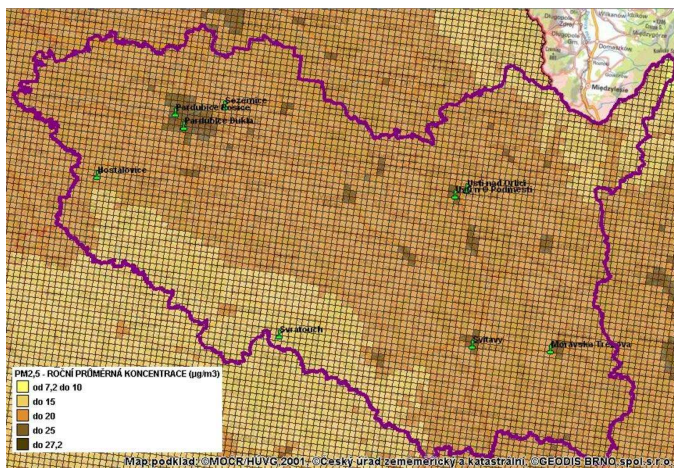


Obr. 8 Průměrné roční koncentrace PM_{10} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (zdroj: mapový portál Pardubického kraje).

Dle obrázku č. 8 se naměřené roční imisní koncentrace PM_{10} v Pardubickém kraji pohybují mezi 20 – 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Dle grafu je možné usuzovat na mírnou sestupnou tendenci koncentrací PM_{10} v ovzduší. Dle mapy s pětiletých klouzavých průměrů imisí PM_{10} nedochází v Pardubickém kraji k překračování imisních limitů ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) pro roční imisní koncentrace PM_{10} .

Tuhé znečišťující látky $\text{PM}_{2,5}$

Tuhé znečišťující látky $\text{PM}_{2,5}$ nebyly za období 2000-2010 v Pardubickém kraji na stanicích imisního monitoringu měřeny. V obrázku č. 9 jsou pak uvedeny pětileté průměry imisí $\text{PM}_{2,5}$ v letech 2009-2013 ve čtvercové síti 1x1 km.

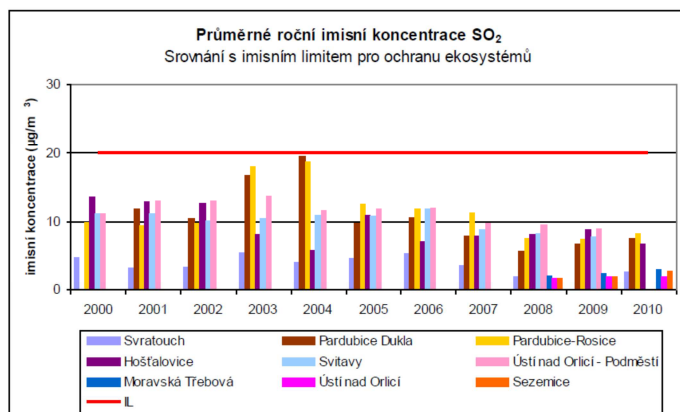


Obr. 9 Průměrné roční koncentrace $PM_{2,5}$ ($\mu g/m^3$) (zdroj: mapový portál Pardubického kraje).

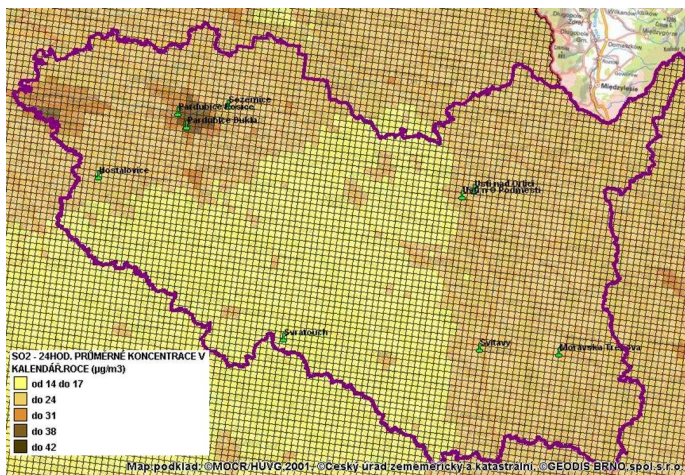
Dle pětiletých klouzavých průměrů nedochází na území Pardubického kraje k překračování imisního limitu ($25 \mu g/m^3$) pro tuhé částice $PM_{2,5}$. Nejvyšší imisní koncentrace jsou zaznamenány dle předpokladu ve velkých městech kraje.

Oxid Siřičitý SO_2

Graf na obrázku č. 10 ukazuje vývoj imisních koncentrací SO_2 , které byly naměřené na stanicích imisního monitoringu v Pardubickém kraji v letech 2001 - 2010. Na obrázku č. 11 jsou pak uvedeny pětileté průměry imisí SO_2 v letech 2009-2013 ve čtvercové síti 1x1 km.



Obr. 10 Průměrné roční imisní koncentrace SO_2 na stanicích imisního monitoringu v Pardubickém kraji v letech 2000-2010 (zdroj: Aktualizace PZKO PK, 2012).

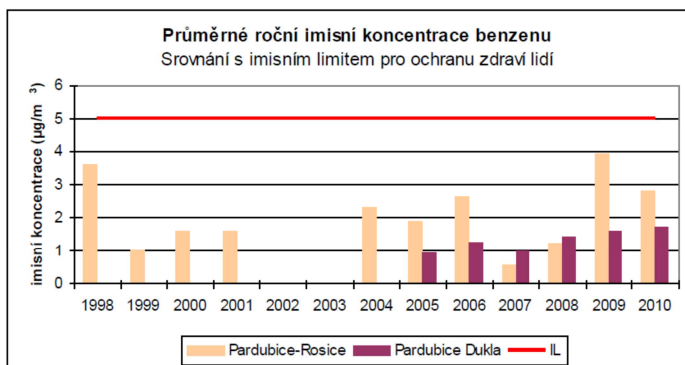


Obr. 11 4. nejvyšší 24 hod. koncentrace SO_2 ($\mu g/m^3$) (zdroj: mapový portál Pardubického kraje).

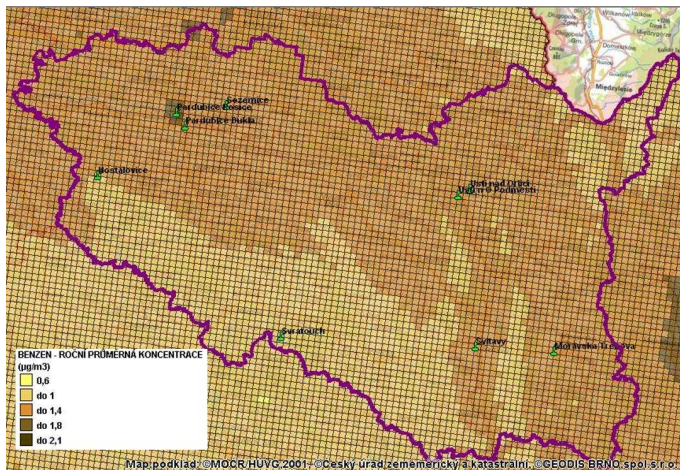
Z dat naměřených stanicemi imisního monitoringu je patrná klesající tendence roční imisní koncentrace SO_2 v kraji. 4. nejvyšší 24. koncentrace SO_2 je patrná v území, kde se vyskytují průmyslové technologie produkující tuto škodlivinu. Jedná se o oblast Pardubic a oblast v okolí Chvaletic. Imisní limit ($250\mu\text{g}/\text{m}^3$) pro lidské zdraví není v Pardubickém kraji překračován.

Benzen

Imisní koncentrace benzenu byly v letech 2001 - 2010 v Pardubickém kraji měřeny pouze na dvou stanicích v Pardubicích. Data jsou uvedena na obrázku č. 12. Na obrázku č. 13 jsou pak uvedeny pětileté průměry imisí benzenu v letech 2009-2013 ve čtvercové síti $1\times 1\text{ km}$ v Pardubickém kraji.



Obr. 12 Průměrné roční imisní koncentrace benzenu na jednotlivých stanicích v Pardubickém kraji v letech 2000-2010 (zdroj: Aktualizace PZKO PK, 2012).

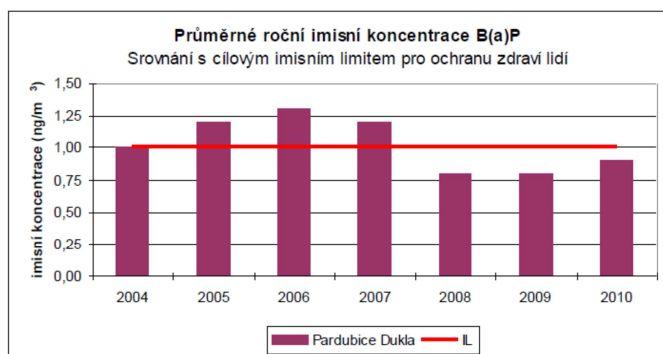


Obr. 13 Roční průměrná koncentrace benzenu ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (zdroj: mapový portál Pardubického kraje).

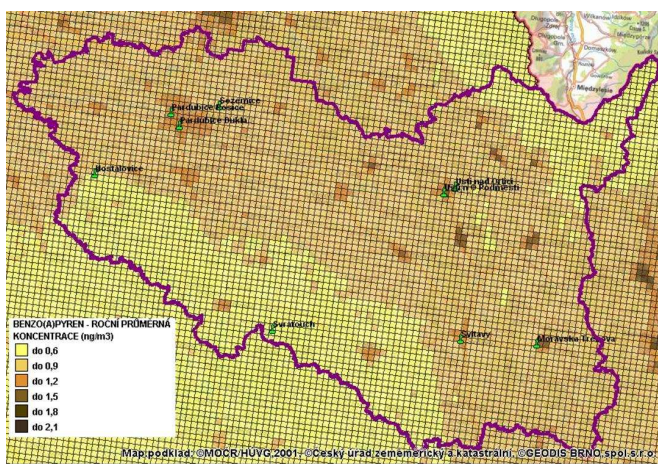
Imisní koncentrace benzenu v Pardubickém kraji zdaleka nedosahuje imisního limitu. Koncentrace benzenu jsou měřeny pouze na imisních stanicích v Pardubickém kraji, kde nejvyšší koncentrace byly naměřeny v roce 2009 a 2010 a to mezi $3-4\mu\text{g}/\text{m}^3$. Dle pětiletých klouzavých průměrů jsou pak v Pardubickém kraji imisní koncentrace benzenu stanoveny nižší a to max. do $2\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Benzo(a)pyren

Benzo(a)pyren je v Pardubickém kraji měřen pouze na jedné stanici imisního monitoringu a to v Pardubicích. Data jsou uvedena na obrázku č.14. Grafická data dle pětileté průměry imisí benzo(a)pyrenu v letech 2009-2013 ve čtvercové síti $1\times 1\text{ km}$ jsou uvedena na obrázku č. 15.



Obr. 14 Průměrné roční imisní koncentrace benzo(a)pyrenu v Pardubickém kraji v letech 2000-2010 (zdroj: Aktualizace PZKO PK, 2012).



Obr. 15 Roční průměrná koncentrace benzo(a)pyrenu (ng/m³) (zdroj: mapový portál Pardubického kraje)

Dle pětiletých průměrů je patrné, že imisní limit pro benzo(a)pyren je v Pardubickém kraji dle předpokladu překračován v oblastech větší měst, jako jsou Pardubice, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Lanškroun...atd. Z dat na imisní monitorovací stanici Pardubice-Dukla je patrný v posledních letech pokles koncentrace benzo(a)pyrenu v ovzduší a dle těchto údajů zde nedochází k překračování imisního limitu.

2.3.2.2 Klima

Území Pardubického kraje spadá do několika klimatických oblastí. Severní část kraje spadá do teplé klimatické oblasti, jižní část leží v mírně teplé oblasti a směrem k jihovýchodní a severovýchodní hranici se stává chladnější až po mírně chladnou oblast v okolí Horní Svratky a jižní části Orlických hor. Průměrná roční teplota kolísá mezi 5,5 až 6,5°C, průměrná teplota nejteplejšího měsíce roku (červenec) se pohybuje v mezích od 15 do 16°C a nejstudenějšího měsíce (leden) -4,5 až -3,5°C. Roční úhrn srážek se pohybuje v rozmezí 750 až 800 mm.

2.3.3 Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky

Zdroji hluku jsou zejména dopravní zařízení (dálnice, silnice, městské komunikace, železnice a letiště), méně pak technologická zařízení (těžba, průmysl). V pásmech bezprostředně přiléhajících ke zdrojům jsou hygienické limity překračovány, což je významné zejména v hustě obydlených oblastech, na většině dotčeného území je však hluková situace vyhovující.

Data z výpočtu hlukového zatížení jsou dostupná pro některé úseky železničních tratí, silnic a aglomerací na portálu <http://hlukovemapy.mzcr.cz>. V rámci Pardubického kraje bylo hlukové zatížení měřeno na železniční trati Praha – Pardubice a Pardubice – Česká Třebová. Z komunikací je zmapována hluková situace na komunikaci I/35 v úseku Litomyšl – Vysoké Mýto a v úseku Holice – Býšť. Na komunikaci I/37 bylo pak hlukového zatížení vyhodnoceno ve městech Chrudim a Pardubice. Výpočet hlukového zatížení obyvatel byl také proveden ve městě Přelouč.

Z hlukových map a podkladů zpracovaných Ředitelstvím silnic a dálnic ČR lze prokázat vysoké hladiny hluku v denní i noční době, kterým jsou vystaveni obyvatelé zástavby situované v blízkosti frekventovaných

silničních komunikací v Pardubickém kraji. Podle výsledků měření provedených KHS ve spolupráci se Zdravotním ústavem nejsou u objektů situovaných u silnic I. třídy výjimkou ani hladiny hluku přesahující $L_{dvn} > 70$ dB. Obdobná čísla byla vyhodnocena v blízkosti železničního koridoru. Taková úroveň hlukové zátěže představuje zdravotní riziko např. ve vztahu ke kardiovaskulárním onemocněním.

V území se vyskytuje řada významných, jednoduchých, drobných nebo nevýznamných zdrojů ionizujícího záření, převážně pro lékařské nebo technické aplikace. Úroveň záření se v celém dotčeném území pohybuje v úrovni přirozeného pozadí, nejsou překračovány limity ozáření obyvatel.

V území se vyskytuje řada vysokofrekvenčních (vysílače, radiolokátory) resp. nízkofrekvenčních (elektrická zařízení) zdrojů neionizujícího záření, bez konfliktů s hygienickými limity.

Další charakteristiky, které by bylo nutno zohlednit, nejsou specifikovány.

2.3.4 Povrchová a podzemní voda

Území Pardubického kraje je, ve srovnání s ostatními kraji ČR, bohaté na vodní zdroje a má propracovanou vodovodní soustavu propojenou s vodovodní soustavou Královéhradeckého kraje. Většina městských celků má vlastní dostatečné vodní zdroje, zejména v podhůří a na Českomoravské vrchovině. Pardubický kraj je vodohospodářsky mimořádně významnou oblastí s přebytky vodních zdrojů nadregionálního významu, a to jak podzemních vod, tak odběrů povrchových vod z vodních toků. Na území kraje převažují odběry povrchové vody a jejich úprava v západní části kraje (okres Pardubice a severní část okresu Chrudim). Východní a jižní části jsou bohaté na podzemní vody s velmi dobrou kvalitou vody. V okresech Svitavy a Ústí nad Orlicí jsou významným zdrojem vody hydrogeologické rajony Vysokomýtské, Kyšperské a Ústecké synklinály. Významné zásoby podzemních vod jsou vázány zejména na východočeské synklinály české křídové pánve (okres Ústí nad Orlicí a Svitavy) a na kvartérní sedimenty Labe.

2.3.4.1 Povrchová voda

Většina území Pardubického kraje náleží do povodí horního a středního Labe. Jen východní a jihovýchodní okraj je odvodňován do řek Morava a Dyje, která odvádí vodu do Dunaje. Vodohospodářsky významné vodní toky patří do správy podniků Povodí Labe s.p. a Povodí Moravy s.p.

Nejvýznamnějším tokem je Labe, které na území kraje vstupuje v nadmořské výšce 220 m n.m. u Opatovic nad Labem, kde tvoří část hranice mezi Pardubickým a Královéhradeckým krajem. Z řeky odbočuje řada náhonů, nejdelší a nejznámější je Opatovický kanál, dlouhý 30 km. Severovýchod území je odvodňován do Labe řekou Orlicí, na území kraje mají část svých toků oba její zdroje - Divoká Orlice a Tichá Orlice.

Divoká Orlice je pravostrannou zdrojnicí Orlice, pramení v Polsku a přitéká na naši státní hranici u Trčkova ve výšce 695 m n.m. Tichá Orlice pramení jihovýchodně od Králík v nadmořské výšce 780 m n.m. Nejvýznamnějším přítokem je Třebovka, která do ní ústí zleva u Ústí nad Orlicí.

Řeka Loučná pramení západně od Svitav u obce Karle v nadmořské výšce 541 m n.m. Jejím nejvýznamnějším přítokem je Desná, která do ní ústí zleva pod Litomyšlí.

Dalším významným levostranným přítokem Labe je Chrudimka. Ta pramení ve výšce 700 m n.m., na jejím toku bylo zřízeno několik vodních nádrží. Nejvýznamnějším přítokem Chrudimky je zprava Novohradka.

Asi čtvrtina plochy regionu náleží k povodí Moravy. Morava pramení na jihozápadních svazích Králického Sněžníku (1380 m n.m.). Na území regionu pramení i další levostranné přítoky horní Moravy - Moravská Sázava, Třebůvka a Mírovka. Moravská Sázava pramení u Čenkovic (695 m n.m.), Třebůvka u Křenova (462 m n.m.). Ve Žďárských vrších se nachází pramenitá oblast řeky Svratky, jejímž přítokem je Svitava, která pramení v Javorníku (465 m n.m.). Dalším významným přítokem Svratky je Bílý potok, který pramení na západní straně Poličského vrchu (650 m n.m.).

Tab. 6 Největší toky Pardubického kraje (zdroj: ČHMÚ)

Název toku	Délka toku v (ČR) (km)	Délka toku v Pardubickém kraji (km)	Prům. průtok v Pardubickém kraji (m^3/s)
Labe	370	53	56,4
Divoká Orlice	99,3	37	5,4
Tichá Orlice	107,5	89	7
Loučná	81	81	4,43

Název toku	Délka toku v (ČR) (km)	Délka toku v Pardubickém kraji (km)	Prům. průtok v Pardubickém kraji (m³/s)
Chrudimka	104,4	104,4	6,02
Doubrava	89,5	18	2,87
Morava	-	18	0,98
Moravská Sázava	55	38	4,21
Třebůvka	48	32	2,07
Svratka	-	14	-
Svitava	98	68	2,3
Bílý potok	33,9	33,9	-

Tab. 7 Vodní nádrže v Pardubickém kraji vybudované na největších vodních tocích (zdroj: ČHMU)

Název toku	Název nádrže	Poznámka
Divoká Orlice	Nekoř	-
Divoká Orlice	Pastviny	výstavba 1938
Chrudimka	Hamry	výstavba 1912
Chrudimka	Seč I	výstavba 1935
Chrudimka	Seč II	výstavba 1947
Chrudimka	Křižanovice I	výstavba 1954
Chrudimka	Křižanovice II	-
Doubrava	Vodní nádrž	u obce Pařížov

V Pardubickém kraji jsou nízkými průtoky ohroženy toky Loučná (úsek Čistá - Benátky) a Svítava (Rozhraní) v okrese Svítavy, Novohradka s přítoky Krounka, Anenský potok a Žejbro v okrese Chrudim. V období nižších srážek jsou průtoky pod hodnotami minimálních průtoků, případně toky v některých úsecích zcela vyschnou. Tato situace je způsobena vysokými odběry podzemních vod pro zásobování obyvatelstva pitnou vodou. Předpokladem zlepšení současného stavu je zpracování studií o vlivu odběru podzemních vod na vody povrchové s návrhem řízeného odběru podzemních vod a následnou realizací.

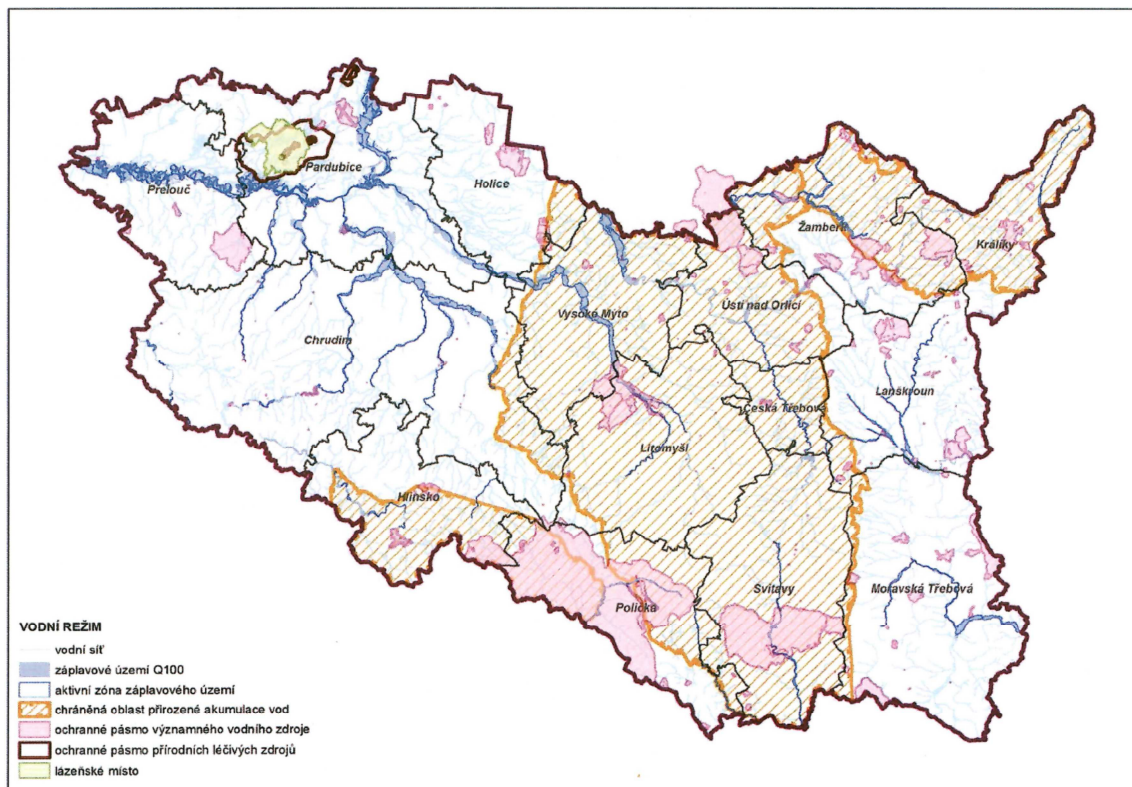
Podíl vodních ploch na území Pardubického kraje je uveden v následující tabulce (Tab. č. 6).

Tab. 8 Podílu vodních ploch na území Pardubického kraje dle ORP

Název ORP	výměra ORP (ha)	Podíl vodních ploch z celkové výměry (%)
Česká Třebová	7971	0,6
Hlinsko	24659	17
Holice	21364	1,5
Chrudim	74608	1,4
Králíky	15869	0,5
Lanškroun	27521	0,8
Litomyšl	33708	0,5
Moravská Třebová	41724	0,8
Pardubice	40928	3,6
Polička	27269	0,8
Přelouč	25722	2,7
Svítavy	35159	1
Ústí nad Orlicí	19050	0,8
Vysoké Mýto	28187	1,8
Žamberk	28146	1,2

Vodní režim Pardubického kraje

V obrázku č. 16 je uveden vodní režim Pardubického kraje, který znázorňuje rozložení záplavových území, CHOPAV, ochranných pásem vodních zdrojů a léčivých zdrojů...atd. v Pardubickém kraji.



Obr. 16 Vodní režim Pardubického kraje (zdroj: ÚAP Pardubického kraje 2013)

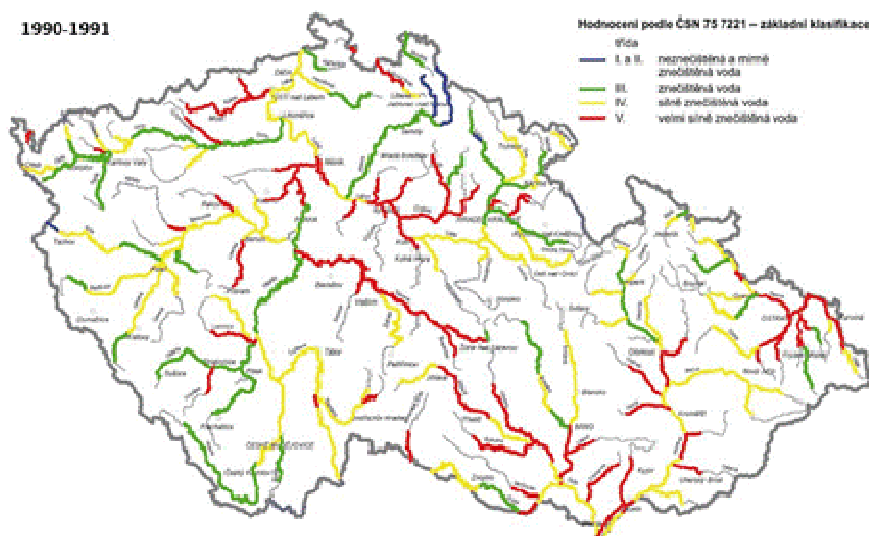
Čistota toků a nádrží

Jakost povrchových vod, kterou ovlivňují především bodové zdroje znečištění (města a obce, průmyslové závody, objekty soustředěné zemědělské živočišné výroby a staré ekologické zátěže) se v ČR i v Pardubickém kraji díky výstavbě a rekonstrukci kanalizací a čistíren odpadních vod dlouhodobě zlepšuje (viz. obrázek 17).

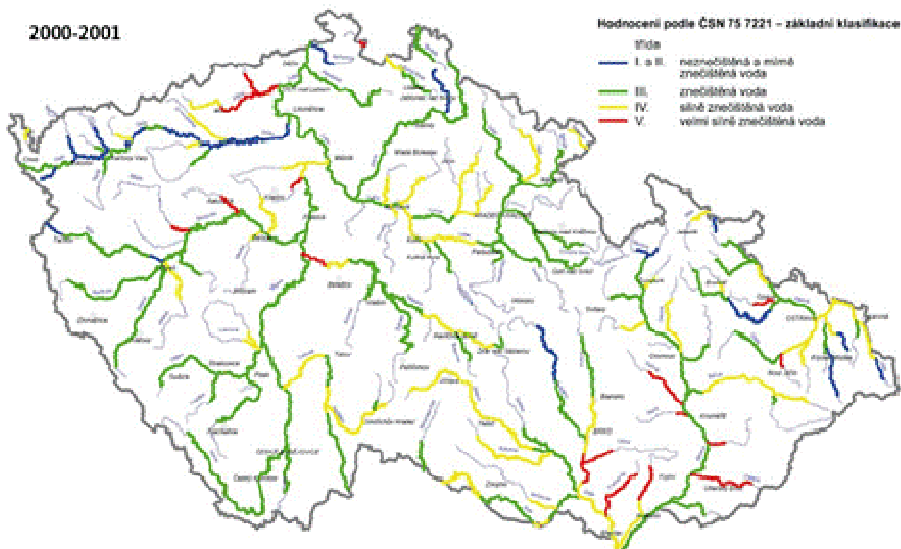
Tekoucí povrchové vody se podle jakosti vody zařazují do 5 tříd (dle ČSN 75 7221 Jakost vod – Klasifikace jakosti povrchových vod):

- I. třída – neznečištěná voda (tok nebyl významně ovlivněn lidskou činností, ukazatele nepřesahují hodnoty odpovídající běžnému přirozenému pozadí v toku),
- II. třída – mírně znečištěná voda (umožněna existence bohatého, vyváženého a udržitelného ekosystému),
- III. třída – znečištěná voda (podmínky pro existenci bohatého a vyváženého ekosystému nemusí být vytvořeny),
- IV. třída – silně znečištěná voda (podmínky umožňující existenci pouze nevyváženého ekosystému),
- V. třída - velmi silně znečištěná voda (tok ovlivněný lidskou činností, podmínky umožňují existenci pouze silně nevyváženého ekosystému).

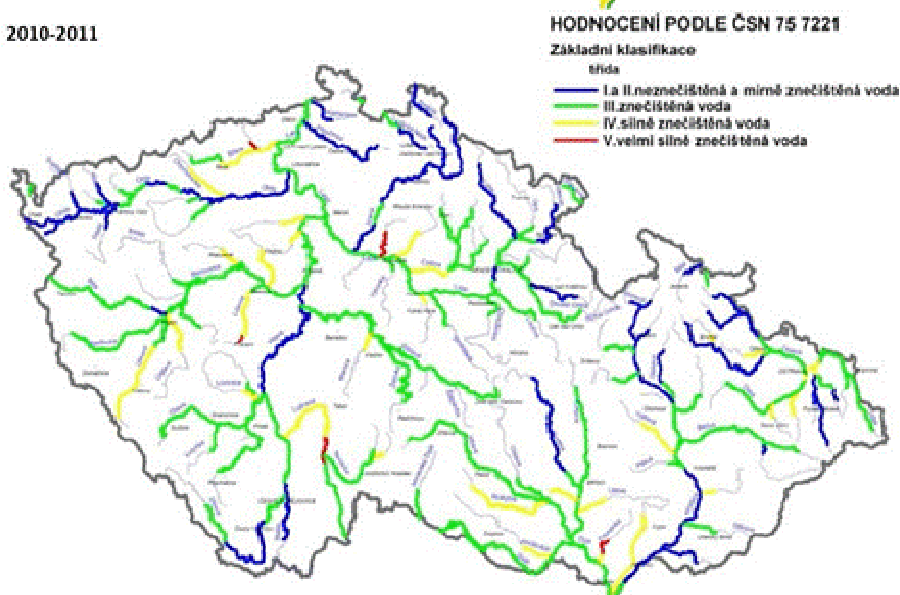
1990-1991



2000-2001



2010-2011



Obr. 17 Jakost vody v tocích v ČR v letech 1990-2011 (zdroj: ÚAP Pardubického kraje 2013)

Z uvedených obrázků je za posledních 20 let patrné významné zlepšení jakosti povrchových vod v tocích a to jak v celé ČR, tak i v Pardubickém kraji. V Pardubickém kraji je dle ČSN 75 7221 kvalita vody ve většině větších tocích zařazena do třídy I. – III. U většiny velkých toků v Pardubickém kraji (Labe, Chrudimka, Loučná, Tichá Orlice, Moravská Sázava, Třebůvka) došlo v posledních téměř 20 letech ke zlepšení jakosti vody z třídy IV. (silně znečištěná voda) na třídu III., tzn. znečištěná voda. Mezi nejméně znečištěné toky na území Pardubického kraje patří Divoká Orlice, Morava a Svratka na hranicích kraje.

2.3.4.2 Podzemní voda

Z regionálně hydrogeologického pohledu spadá oblast Pardubického kraje do následujících hydrogeologických rajónů:

Rajóny svrchní vrstvy:

- ▶ 1110 Kvartér Orlice
- ▶ 1122 Kvartér Labe po Pardubice
- ▶ 1130 Kvartér Loučné a Chrudimky
- ▶ 1140 Kvartér Labe po Týnec
- ▶ 1160 Kvartér Urbanické brány

Rajóny základní vrstvy:

- ▶ 4222 Podorlická křída v povodí Orlice
- ▶ 4231 Ústecká synklinála v povodí Orlice
- ▶ 4232 Ústecká synklinála v povodí Orlice
- ▶ 4261 Kyšperská synklinála v povodí Orlice
- ▶ 4262 Kyšperská synklinála - jižní část
- ▶ 4270 Vysokomýtská synklinála
- ▶ 4291 Králický prolom - severní část
- ▶ 4310 Chrudimská křída
- ▶ 4340 Čáslavská křída
- ▶ 4360 Labská křída
- ▶ 5211 Poorlický perm - severní část
- ▶ 5212 Poorlický perm - jižní část
- ▶ 6420 Krystalinikum Orlických hor
- ▶ 6432 Krystalinikum jižní části Východních Sudet
- ▶ 6531 Kutnohorské krystalinikum
- ▶ 6532 Krystalinikum Železných hor
- ▶ 6560 Krystalinikum v povodí Svratky

Hydrogeologický rajón je pokládán za základní územní jednotku pro bilancování podzemních vod. Určujícím hlediskem pro začlenění území do jednotlivých hydrogeologických rajónů jsou geologická a hydrogeologická charakteristika horninového prostředí a hydrologická, klimatická a morfologická charakteristika (režim podzemních a povrchových vod, vodní toky, morfologie terénu, srážky, atd.).

Režim podzemních vod mělkého oběhu na území Pardubického kraje je charakterizován jako průměrně vodný. Průměrné roční hladiny podzemních vod se v roce 2006 u hodnocených vrtů pohybovaly v rozmezí 88 až 115 % dlouhodobých průměrů 1971–2000.

Konkrétní údaje o hladině podzemní vody nejsou relevantní pro účely posouzení a nebyly zjišťovány.

Významné zásoby podzemních vod se nacházejí v Ústecké synklinále – protáhlé artéské pánvi táhnoucí se přes celé území kraje z Ústeckoorlicka na Svitavsko. Tyto zásoby jsou vysoce využívány – v Březové nad Svitavou je odebírána voda pro zásobování brněnského vodovodu, významné jsou i vodárenské odběry pro Svitavy, Českou Třebovou a Ústí nad Orlicí. Specifický odtok podzemní vody je zde vysoký (5-7 l/s.km²). Západně od této synklinály se nachází Vysokomýtská synklinála, která je, stejně jako předešlá, součástí Východočeské křídly. Je to široká artéská pánev rovněž s bohatými zásobami, které jsou využívány jen pro místní vodovody.

Další méně plošně rozsáhlé artéské pánve s menším vodohospodářským významem se rozkládají v pruhu pod krystalinikem Orlických hor (přes Žamberk a Lanškroun) a v okolí Králík. Všechno to jsou zároveň oblasti s převážně zvýšenými (3-5 l/s.km²) ve vyšších polohách až vysokými (5-7 l/s.km²) hodnotami průměrného specifického odtoku podzemní vody.

2.3.5 Půda a horninové prostředí

2.3.5.1 Půda

Půda je jednou ze základních přírodních složek ekosystému a patří k důležitým přírodním zdrojům. Jejím využíváním dochází k přeměně na antropogenní kulturní krajinu.

Svou rozlohou 4 519 km² je Pardubický kraj pátým nejmenším krajem ČR. Z celkové výměry kraje připadá 60 % na zemědělskou půdu, přitom orná půda tvoří 44 %. Pozemky určené k plnění funkcí lesa pokrývají 29,6 % rozlohy kraje.

Tab. 9 Základní údaje o půdě v Pardubickém kraji (ČSÚ, k 31.12.2012)

	ha	%
Celková výměra kraje	451 864	100
orná půda	197 580	44
ovocné sady	1 892	0,4
trvalé travní porosty	60 850	13,4
zahrady	11 242	2,4
zemědělská půda celkem	271 564	60
ostatní plochy	32 607	7,2
zastavěné plochy a nádvoří	7 328	1,6
PUPFL	133 996	29,6
vodní plochy	6 394	1,4

V Pardubickém kraji se zemědělská půda využívá k zemědělské výrobě již tisíc let. Celá oblast byla po staletí obhospodařována člověkem citlivě využívajícím dané přírodní podmínky. Tento soulad byl výrazně narušen plošnou intenzifikací výroby a řadou dalších necitlivých zásahů do krajiny.

V Pardubickém kraji jsou zastoupeny všechny 4 zemědělské výrobní typy (VT): kukuřičný, řepařský, bramborářský a horský zemědělský výrobní typ. Zařazení přímo odráží výrobní potenciál daného území a nepřímo jeho krajinářské, estetické a geomorfologické podmínky.

Největší podíl zaujímá zemědělská půda z celkové výměry v ORP Litomyšl (69,1 %) a Pardubice (66,5 %), nejmenší podíl v ORP Česká Třebová (41,4 %). Podíl orné půdy ze zemědělské půdy činí na Pardubicku 85,4%, naopak nejmenší podíl orné půdy je na Králicku (40,2 %). Na Králicku tvoří největší podíl trvalé travní porosty (57,9 % zemědělské půdy). Trvalé travní porosty se naopak nachází minimálně na Pardubicku (9,1 % zemědělské půdy). (*Pardubický kraj, 2013*).

Většina oblastí jednotlivých okresů je definována jako mírné svahy. Holicko, Chrudimsko, Litomyšlsko, Pardubicko, Přeloučsko a ORP Vysoké Mýto jsou označovány jako rovina.

Půda poblíž dálnic a rychlostních silnic je stále velmi atraktivní pro investory, často dochází i k záborům půd v I. třídě ochrany. Současně dochází ke zvyšování podílu pozemků zemědělsky neobhospodařovaných, u kterých se vlastníci snaží dosáhnout změny využití pozemků zemědělských na pozemky stavební.

Půdní fond je na řadě míst ohrožen vodní erozí, v poslední době zejména vlivem přívalových srážek dochází k poškození příznivých fyzikálních vlastností půdy. Vyrůstají plochy neobhospodařovaných pozemků. Ke kontaminaci zemědělských půd dochází lokálně v návaznosti na některé stávající podniky a skládky.

Ohroženost pozemků erozí je obecně ovlivněna půdními vlastnostmi (sklonitost, charakter půd) a dalšími vlivy (způsobem hospodaření, klimatem). Severovýchodní, východní a jižní část kraje s morfologicky členitým terénem, který v minulých desetiletích nebyl překážkou pro zemědělskou a lesnickou velkovýrobu, je vystavena zvýšené erozi půdy a snížené retenci vody v krajině, která zhoršuje i vlivy extrémních hydrologických jevů způsobujících povodně. Účinná protipatření se dosud prosazovala nedostatečně (revitalizace krajiny, komplexní pozemkové úpravy, zatravňování, rozčlenění krajiny, zřizování vodních ploch a další).

Zemědělská půda na území Pardubického kraje není plošně kontaminována rizikovými látkami (Cd, Cr, Hg, Pb, polychlorované bifenyls – PCB, PAH). Hodnoty těchto škodlivin jsou nižší než stanovené limitní obsahy.

2.3.5.2 Horninové prostředí

Geologie

Na severovýchodě, v hraničních horách (Orlické hory, Králický Sněžník) a jejich podhůří, převládají krystalické horniny starohorního a prvohorního stáří (svory, pararuly aj.).

Středem regionu od severozápadu k jihovýchodu se táhne široký pruh usazených hornin, z nichž nejrozsáhlejší jsou sedimenty české křídové pánve. Tyto sedimenty vznikly během několika mořských záplav střídaných i tropickým sladkovodním prostředím, díky čemuž mají tyto sedimenty velice pestré litografické složení. Převládají mocné vrstvy turonských hornin, jako jsou jílovce, slínovce, opuky, jemnozrnné pískovce místy i lupky, písky až štěrky. Ojediněle jimi pronikají třetihorní neovulkanity (např. fonolit Kunětické hory).

Geologicky nejvíce komplikovanou stavbu má jižní úsek regionu, mnohde s velmi starými (starohorními) metamorfitami – rulami, pararulami, fylity, krystalickými vápenci, s pestrá škálou rozmanitých sedimentů z různých období prvohor a také s rozsáhlým železnohorským plutonem, tvořeným hlubinnými karbonskými vyvřelinami typu granodioritů.

Pohyby zemské kůry vytvořily v regionu řadu antiklinál a synklinál. Nejzápadnější je vracavská antiklinála, která probíhá ve směru sz-jv od Dolního Jelení (okres Pardubice) přes obec Vracav až do jižního okolí Vysokého Mýta (okres Ústí nad Orlicí). Geomorfologicky se projevuje jako Vracavský hřbet. Na jeho okrajích jsou kuesty (PR Střemošická stráň, PP Kusá hora). Východně od vracavské antiklinály probíhá od Vysokého Mýta až k obci Janov jv. od Litomyšle (okres Svitavy) široká sníženina vysokomýtské synklinály. Geomorfologicky se nazývá Litomyšlský úval.

Velmi výrazná a dlouhá (60 km) je potštejská antiklinála, která probíhá od Brandýsa nad Orlicí k Ústí nad Orlicí a dále k jihu, k prostoru východně od Poličky (okres Svitavy). V její ose byl v průlomovém údolí Divoké Orlice obnažen potštejský žulový masiv a v údolí Tiché Orlice u Ústí nad Orlicí krystalinikum s žulou a perm. Východní rameno asymetrické potštejské antiklinály je porušeno semanínským zlomem směru sz-jv. V georeliéfu se výrazně projevuje jako Kozlovský hřbet s četnými kuestami (čely obrácené většinou východním směrem – PR Psí kuchyně). Východně od semanínského zlomu vznikla orlicko-ústecká synklinála. V terénu se dnes jeví jako sníženina Ústecké brázdy, ve které se vyvinuly četné subsekventní vodní toky. Mezi dnešním Ústím nad Orlicí a Opatovem u Svitav se v ní uložily během mladších třetihor mořské sedimenty spodního badenu. Východně od orlicko-ústecké synklinály se vyklenula antiklinála litická. V její ose byl odnosem ze svrchnokřídových hornin obnažen litický žulový masiv a dále k JV poorlický perm. Délka této antiklinály je 60 km. V popisovaném regionu dnes vystupuje na severu jako Litický hřbet a na jihovýchodě jako Hřebečský hřbet, charakterizovaný řadou kuest s čelními svahy obrácenými k východu (PR Rohová).

Čtvrthorní říční naplaveniny (štěrkopísky) nalézáme v terasových stupních podél údolí Tiché i Divoké Orlice, Labe, Chrudimky, Loučné a dalších toků. Z nich byly v obdobích aridního klimatu vyvátý jemnozrnné písky a spraše, tvořící místy přesypy.

Geomorfologie

Mnohotvárný georeliéf pardubického regionu je výsledkem dlouhodobého geologického vývoje od starohor do současnosti. Výškové rozpětí zde dosahuje jedné z největších hodnot v rámci České republiky, a to přibližně od 200 m n. m. na Labi na západní hranici Pardubického okresu po 1423,7 m n. m. na vrcholu Králického Sněžníku v severovýchodní části okresu Ústí nad Orlicí. Z hlediska regionálního geomorfologického členění provincie Česká vysočina náleží region do tří výrazně odlišných soustav (subprovincií): krkonošsko-jesenická (sudetská) v severovýchodní až východní části, Česká tabule ve střední a západní části a česko-moravská v jižní části.

Krkonošsko-jesenická soustava je výsledkem geomorfologických procesů alpínsko-himálajského vrásnění ve třetihorách a čtvrtohorách, kdy byly podél zlomů vyzdvíženy kry okrajových pohoří České vysočiny. Do regionu zasahují dvě podsoustavy Krkonošsko-jesenické soustavy - Orlická s celky Orlické hory, Podorlická pahorkatina, Kladská kotlina; a Jesenická s celky Králický Sněžník, Hanušovická a Zábřežská vrchovina.

Česká tabule má z větší části rovinatý, na okrajích zvlněný georeliéf, převážně na svrchnokřídových, ojediněle i neogenních sedimentech. Do regionu zasahuje čtyřmi geomorfologickými celky: Svitavskou pahorkatinou, Orlickou, Východolabskou a Středolabskou tabulí. Výraznými dominantami jsou v této části neovulkanické kupy, které vyvěřely do jinak rovinatých plošin např. Kunětická hora, Košumberk.

Českomoravská vrchovina tvoří jihozápadní část regionu, patří do celku Železné hory tvořící asymetrickou kru s příkrým jihozápadním svahem při železnohorském zlomu a s mírným sklonem k severovýchodu. Nadmořské výšky nepřesahují 800 m. Velká část tohoto regionu patří do CHKO Žďárské vrchy a CHKO Železné hory.

Přírodní zdroje

Rozvoj oblasti (rozvoj bydlení, infrastruktura) s sebou nese potřebu čerpat nové nerostné zdroje. V rámci rozvoje Pardubického kraje bude využíváno stávajících ověřených zásob, přičemž koncepce surovinové politiky počítá s budoucím využitím ložisek stavebního kamene, štěrkopísků. Místní význam nepřesáhne využití ložisek kvalitních cihlářských surovin a slévarenských písků.

Hlavní faktory, omezující využívání ložisek nerostných surovin, jsou prvky ochrany přírody a krajiny (CHKO, MCHÚ, prvky ÚSES, NATURA 2000), ochrany povrchových a podzemních vod (CHOPAV, PHO vodních zdrojů), ochrana lesního a půdního fondu, na lokální úrovni i střety se stávající infrastrukturou. Řada ložiskových objektů byla vymezena před zavedením těchto prvků ochrany. V konkrétních případech (posuzování dalších prodloužení POPD) bude nutné pečlivě zvažovat váhu obecného zájmu ochrany přírody oproti možnosti hospodárního dotěžení ložiska. Vlivy na primární přírodní zdroje (tzv. neobnovitelné) lze omezit dostatečným využitím druhotných zdrojů surovin.

Nerostné suroviny

Území Pardubického kraje náleží z převážné části do oblasti České křídové pánve. Pouze okrajové partie zasahují do oblasti krystalinika Českého masivu. Území kraje je obecně na významnější ložiska nerostných surovin chudé. Jsou zde ve větším měřítku těženy štěrkopísky, lomový kámen a cihlářské hlíny. Ložiska rud byla vázána vesměs jen na okrajové horské a vrchovinné oblasti byla převážně v historické době vytěžena. Kraj býval významnou základnou těžby manganových rud a pyritu (Chvaletice a okolí), donedávna se dobývaly i žáruvzdorné jíly (Svitavsko), rudy uranu v Železných horách a krátce polymetaly s barytem v Křižanovicích. V současné době se na území kraje žádné rudy ani palivoenergetické suroviny netěží a žádné ekonomické zásoby ani zdroje palivoenergetických surovin zde evidovány nejsou. Ve Chvaleticích je funkční lom na těžbu žuly, jehož plocha by se měla ještě zdvojnásobit. Zdroje výskytu štěrkopísků jsou především labské terasy, surovinou pro cihlářskou výrobu jsou zejména spraše. Těžba kamene je orientována na vyvěřelé horniny.

V Pardubickém kraji se těží především stavební kámen, štěrkopísky a vápence. Těžená ložiska stavebního kamene se nacházejí zejména v lokalitách Chvaletice, Mistrovice, Bystřec, Stašov. Ze štěrkopísků jsou nejdůležitější ložiska Čeperka 1 a Pamětník. Vápence se těží na ložisku Prachovice a slouží převážně k výrobě cementu. Nejdůležitějšími ložisky cihlářských surovin jsou Tuněchody a Holice.

2.3.6 Fauna, flóra a ekosystémy

Biogeografická charakteristika území

Z biogeografického hlediska náleží Pardubický kraj do Hercynské provincie. Hercynská provincie zahrnuje většinu ČR, kromě jižní Moravy. Biota této provincie je biotou západní a centrální části střední Evropy. Vegetace je ovlivněna především geologicky starým podložím Českého masivu, na němž se vyvinuly kyselé a živinami chudé půdy. Značná část území je kryta horninami české křídové tabule, charakteristické je zastoupení hadcových ostrůvků. Reliéf je většinou tektonicky rozlámaný, zarovnaný a různě vysoko vyzdvížený, rozřezaný skalnatými údolími řek. Dost častá ložiska humolitů se nachází na plochých temenech hor a v podmáčených sníženinách. Podnebí je přechodné, převážně pod oceánickým vlivem, časté jsou regionální zvláštnosti (srážkový stín, teplotní inverze v kotlinách).

V Pardubickém kraji jsou zastoupeny všechny kategorie zvláště chráněných území přírody s výjimkou národního parku. Na území kraje se nachází mnoho krajinářsky hodnotných chráněných území a přírodních parků. Mezi nejvýznamnější patří velkoplošná zvláště chráněná území, která se nacházejí při jihozápadní a severovýchodní hranici Pardubického kraje – chráněné krajinné oblasti Železné hory, Žďárské vrchy a Orlické hory.

Území Pardubického kraje je prostoupeno mozaikou ploch, z hlediska ochrany přírody velmi kvalitních. V území jsou zastoupeny všechny kategorie zvláště chráněných území přírody s výjimkou národního parku. Do řešeného území zasahují, nebo v území leží, 3 chráněné krajinné oblasti (CHKO Orlické hory, CHKO Žďárské vrchy a CHKO Železné hory), 3 národní přírodní rezervace (z toho je jedna na území CHKO), 1 národní přírodní památka, 42 přírodních rezervací a 64 přírodních památek a 308 památných stromů. K ochraně výjimečných krajinných hodnot je vyhlášeno 10 přírodních parků. Na území kraje se nachází 59 evropsky významných lokalit a 3 ptačí oblasti (Bohdanečský rybník, Komárov a Králícký Sněžník). (zdroj: AOPK - Ústřední seznam ochrany přírody, 2015).



Obr. 18 Výkres chráněných území v Pardubickém kraji (zdroj: ÚAP pardubický kraj, 2013)

Flóra a fauna

Z hlediska výskytu chráněných rostlin v Pardubickém kraji roste celkem na území kraje 16 druhů, které jsou uvedeny v Červené knize. Mezi nimi např. pěchava slatinná (*Sesleria caerulea*) nebo vrba borůvkovitá (*Salix myrtilloides*). Na území kraje se také nachází polovina existujících lokalit vzácného černýše českého (*Melampyrum bohemicum*), na Králíckém Sněžníku oměj šalamounek (*Aconitum callibotryon*) a violka žlutá sudetská (*Viola lutea* subsp. *sudetica*). Na několika lokalitách Pardubicka se vyskytuje nedávno popsáná orchidej krušík polabský (*Epipactis albensis*). Z fytogeografického hlediska je významný unikátní výskyt ostřice pískomilné (*Carex pseudobrizoides*) na písčinych přesypech východně od Pardubic.

Z faunistického hlediska není území Pardubického kraje zvláště výjimečné, převážná část území spadá do českého úseku provincie listnatých lesů s faunou složenou ze zástupců běžných středoevropských druhů, v severní části území se nacházejí drobnější plochy podprovincie variských pohoří s ochuzenou horskou faunou vzhledem k nepřítomnosti alpinského stupně. Přesto se na území kraje nachází celá řada významných druhů fauny, zejména zástupců entomofauny, které mají v kraji unikátní resp. významné rozšíření.

V území jsou zastoupeny následující faunistické okresy (dle Buchar, J. 1983): 7. Polabí, 20. Českomoravská vrchovina, 21. Třebová vrchovina, 33. Orlické hory, Broumovská vrchovina, Broumovská kotlina.

Lokality soustavy Natura 2000

V Pardubickém kraji je vyhlášeno 59 evropsky významných lokalit a 3 ptačí oblasti. Seznam lokalit soustavy NATURA 2000 je uveden v kapitole 3.1.4.

Zvláště chráněná území

Na území Pardubického kraje se nachází 3 chráněné krajinné oblasti uvedené v tabulce č. 10. Maloplošná chráněná území jsou uvedena v tabulce č. 11.

Tab. 10 Velkoplošná zvláště chráněná území v Pardubickém kraji (zdroj: ISOP, AOPK, 2015)

Název	Statut	Rozloha (ha)	Rozloha v kraji (ha)
Železné hory	CHKO	28 400	19 194
Žďárské vrchy	CHKO	70 940	19 394
Orlické hory	CHKO	20 400	587

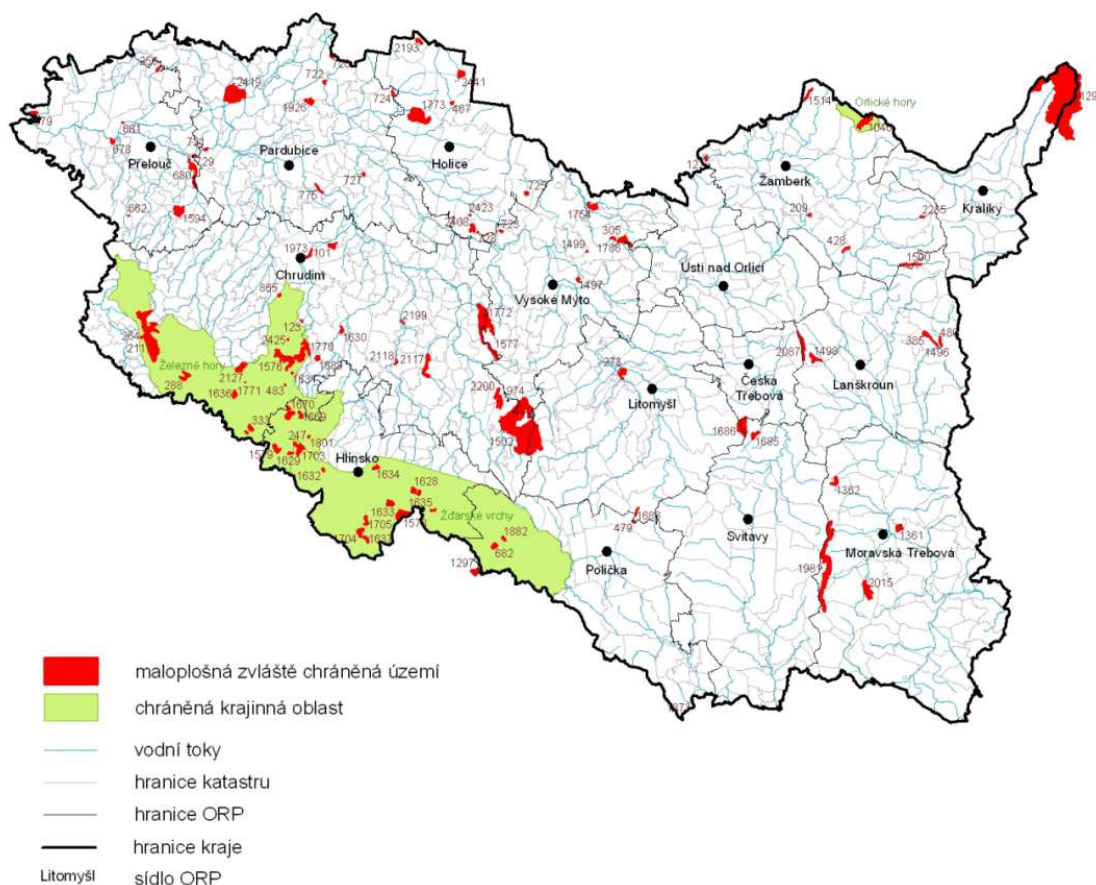
Tab. 11 Maloplošná chráněná území v Pardubickém kraji (zdroj: ISOP, AOPK, 2015)

Kód	kat.	Název	Kód	kat.	Název
2117	PR	Anenské údolí	775	PP	Nemošická stráž
1628	PP	Bahna	288	PR	Oheb
1926	PR	Baroch	305	PR	Peliny
2408	PR	Bažantnice v Uhersku	725	PP	Pětinocha
2419	NPR	Bohdanečský rybník	1974	PP	Pivnice
2423	PP	Boršov u Litětín	792	PP	Pod Bukovinou
1754	PR	Bošínská obora	1362	PP	Pod skálou
2425	PP	Boušovka	2118	PP	Podskala
5610	PP	Bučina - Spálený kopec	726	PP	Polabiny
1629	PP	Buchtovka	1771	PP	Polánka
2441	PR	Buky u Vysokého Chvojna	333	PR	Polom
1500	PP	Čenkovička	727	PP	Přesyp u Malolánského
5877	PP	Černý Nadýmač	724	PR	Přesypy u Rokytne
1297	PR	Čtyři palice	1686	PR	Psí kuchyně
1882	PR	Damašek	1973	PP	Ptačí ostrovy
2015	PR	Dlouholoučské stráně	1634	PP	Ratajské rybníky
679	PR	Duny u Sváravy	1981	PR	Rohová
1866	PR	Durana	682	PP	Rybenské Perničky
1630	PP	Farář	5876	PP	Rybník Moře
101	PR	Habrov	385	PR	Selský les
1786	PR	Hemže-Mýtkov	1496	PP	Selský potok
5895	PP	Heřmanův Městec	681	NPP	Semínský přesyp
1888	PR	Hluboký rybník	662	PP	Skalka u Sovolusk
1361	PP	Hradisko	1688	PP	Sněženky ve Vysokém lese
122	PP	Hradní kopec Litice	1670	PR	Strádovka
123	PP	Hrobka	1770	PR	Strádovské Peklo
720	PP	Hrozná	728	PP	Stráž u Trusnova
1669	PR	Hubský	1577	PR	Střemošická stráž
2235	PR	Hynkovice	2200	PP	Střítežská rokle
1594	PR	Choltická obora	428	PR	Sutice
2199	PP	Chrašická stráž	5648	PP	Suťové svahy
1631	PP	Kaštanka	723	PP	Šejval
1873	PR	Kavinský potok	2087	PR	Třebovské stěny
1298	NPR	Králický Sněžník	722	PP	Tůň u Hrobic
1685	PR	Králova zahrada	5875	PP	U Banínského viaduktu
1576	PR	Krkanka	1498	PP	U Kaštánku
5980	PP	Kunětická hora	467	PR	U parku
1772	PP	Kusá hora	1635	PP	U Tučkovy hájenky
721	PP	Labiště pod Opočínkem	1497	PP	U Vinic
678	PP	Labské rameno Votoka	1514	PP	Údolí Záhorského potoka

Kód	kat.	Název	Kód	kat.	Název
1632	PP	Les na dolíku	1801	PP	Upolíny u Kamenice
209	PP	Letohradská bažantnice	1705	PP	Utopenec
211	NPR	Lichnice-Kaňkovy hory	479	PP	V bukách
1633	PP	Louky v Jeníkově	480	PR	V dole
1502	PR	Maštale	483	PP	V Koutech
2193	PR	Mazurovy chalupy	2127	PR	Vápenice
680	PP	Meandry Struhy	5713	PP	Vesecký kopec
729	PP	Mělické labiště	1578	PR	Volákův kopec
5965	PP	Michnovka-Pravy	1636	PR	Vršovská olšina
247	PP	Mlýnský rybník a rybník Rohlík	1499	PP	Vstavačová louka
256	PR	Na Hradech	1703	PP	Zadní rybník
264	PP	Na Obůrce	1040	PR	Zemská brána
865	PP	Na skalách	1637	PP	Zlámanec
1704	PP	Návesník	1579	PR	Zubří
273	PP	Nedošínský háj	1773	PR	Žernov

PP přírodní památka
PR přírodní rezervace
NPP národní přírodní památka
NPR národní přírodní rezervace

Územní rozložení jsou zvláště chráněná území Pardubického kraje znázorněna na obrázku č. 19.

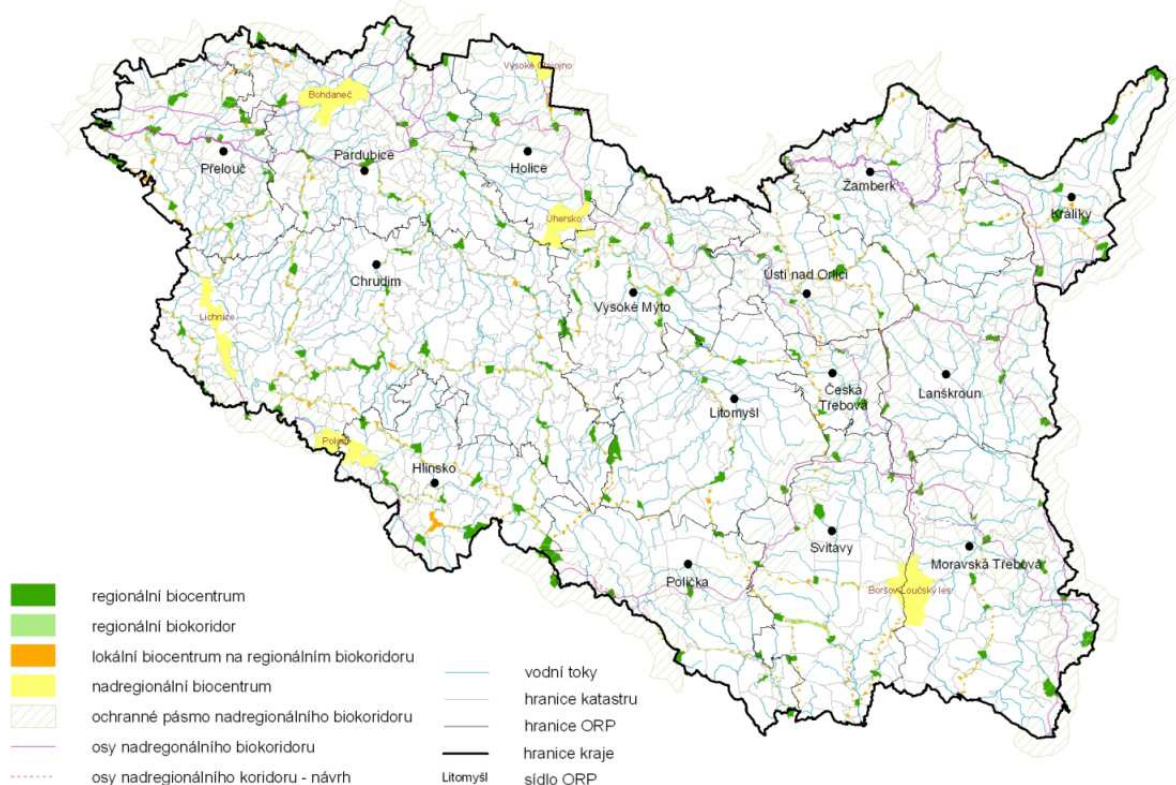


Obr. 19 Výkres zvláště chráněných území v Pardubickém kraji (zdroj: Aktualizovaná KOPK Pardubický kraj, září 2012), bez měřítka

Územní systém ekologické stability

Existující územní systém ekologické stability (ÚSES) v Pardubickém kraji obsahuje většinu funkčních nadregionálních a regionálních biocenter a koridorů a pouze menší část není dosud zcela funkční. Při realizaci záměrů dopravní a turistické infrastruktury, liniových staveb technické infrastruktury v oblasti elektroenergetiky, plynárenství a kanalizací, je nutné respektovat vymezené prvky ÚSES.

Na obrázku 20 je uvedena síť ÚSES v Pardubickém kraji.



Obr. 20 Výkres ÚSES v Pardubickém kraji (zdroj: Aktualizovaná KOPK Pardubický kraj, září 2012), bez měřítka

2.3.7 Krajina

Pro krajinu a přírodu Pardubického kraje je typická rozmanitost a kontrasty. Reliéf se zvedá z úrodné nížiny Polabí až k Orlickým horám a Králickému Sněžníku (1423 m n.m.). Nejnížším bodem je hladina Labe, která má 201 m n.m. Pardubický kraj se nachází ve východní části Čech. Část severovýchodní hranice kraje je zároveň i státní česko-polskou hranicí, odtud je kraj ohraničen jižní částí Orlických hor a nejzápadnějšími svahy Hrubého Jeseníku. Jih a jihovýchod je lemován vrchovinnými oblastmi Žďárských vrchů a Železných hor, střed a západ kraje je tvořen úrodnou Polabskou nížinou.

Vývoj krajiny

Nejstarší osídlení pardubického regionu spadá do období paleolitu. Je doloženo především ojedinělými, často špatně klasifikovatelnými nálezy štipané industrie (tzv. pazourků).

Příchodem obyvatelstva po Trstěnické stezce z Moravy začal na Pardubicku neolit (6 000-4 200 př. n.l.) a s ním podstatné změny ekosystémů. Vznikla první dlouhodobá sídliště, objevily se nové výrobní postupy a technologie a změny způsobu obživy – zemědělství. Několikanásobně se zvýšila úživnost krajiny. Přejít na zemědělství snížil na jedné straně spektrum rostlin a živočichů proti období specializace loveckých skupin, zároveň však importoval nové druhy živočichů a kulturních rostlin (obiloviny, textilní rostliny, luštěniny, ovce, kozy a skot). Horské oblasti a části vrchovin zůstávaly pro nepříznivé klimatické podmínky neobsazeny, vyjma drobných výpadů.

Na sklonku neolitu dochází ke značným sociálně ekonomickým změnám, způsobených patrně klimatem a nárůstem počtu obyvatel, jednak přirozeným rozrodem, jednak příchodem nositelů lengyelské kultury

z oblasti Karpatské kotliny. Vyšší sociální organizace se projevila budováním kultovních a opevněných sídlišť (Topol, Chrudim, Žumberk).

Eneolit (4 200 - 2 000 př.n.l.) je charakteristický hospodářskými změnami, jež se promítají i do společenských struktur. Vynálezem oradla se zvýšil význam chovu dobytka. Přednost dostaly travnaté půdy přirozených nebo kulturních stepí. Zároveň se pastevectvím zvýšilo i využití pahorkatin. Obsazeny zůstávají především nížinné partie Pardubicka a Chrudimské tabule. Horské a podhorské části krajiny si stále zachovávají původní charakter. Struktura osídlení má patrnou orientaci na velké vodní toky.

Osídlení starší doby bronzové (2 000 - 1 500 př.n.l.) je zde doloženo jen ostrůvkovitě, v zemědělsky nejvýhodnějších oblastech mezi Pardubicemi, Chrudimí a Vysokým Mýtem. V mladší době bronzové (1 200 - 700 př.n.l.) do tohoto prostoru expanduje kultura lužická, původně pastevecká, tvořící starší horizont popelnicových polí.

Nicméně i v této době se východní Čechy zpožďují za progresivnějšími oblastmi středočeskou, proto záhy podléhají keltskému vpádu na počátku laténu (mladší doba železná, 500 př.n.l.- 0), což dokládají i nálezy z vypáleného hradiště v Topoli (okr. Chrudim). Kelové obsadili nejúrodnější partie regionu a mimo ně vybudovali v masivu Železných hor i několik osad.

První osady Germánů se na Pardubicku objevují na přelomu letopočtu, na terasách všech větších vodních toků. Mezi Pardubicemi a Přeloučí je doložena těžba drobných ložisek železných konkrecí a využívání v lokální železářské výrobě. Od druhého století aktivity Germánů slábnou; v průběhu šestého století jsou vystřídáni novou vlnou obyvatelstva – Slovany.

Doklady přítomnosti nejstarších Slovanů jsou dosud ojedinělé. Osídlení mělo spíše zemědělský charakter a jeho těžiště se posunovalo jižněji do oblasti Trstěnické stezky. Především její vyústění do prostoru zemského hvozdu v okolí Litomyšle získávalo strategický význam. Rozvoj ekonomiky (mj. změna oradla a tím i tvaru polí), vnitrosociálních vztahů a formování státní správy si na přelomu 13. století vynutily změny v topologii krajiny. Mizí rozptýlené dvorcové osídlení a sídla se kumulují v rámci jednoho katastru kolem přirozených krystalizačních objektů, například panských sídel a kostelů. Mezi nimi probíhá další diferenciaci, až se vytváří stabilní sídlištní systém v rámci patrimoniální správy, jež s menšími korekcemi funguje až do dneška. Počíná se budovat stabilní síť komunikací s orientací na správní centra, struktura krajiny odpovídá zemědělskému hospodaření a vytváří typické plužiny kolem obcí. Zároveň vrcholí kolonizace území, která byla do té doby pro nízkou efektivitu domácí ekonomiky neosídlena (klimaticky méně příznivé části Ústecka a Svitavska), nebo byla, např. z politických příčin, nepřístupná (zemský hvozď mezi Čechy a Moravou).

Za touto první vlnou následuje v prostoru Železných hor druhá vlna tzv. „hornické kolonizace“. V průběhu 13. století vznikají první města, tvořící se svým satelitním zázemím nový krajinný prvek. Celý vývoj byl pozastaven v polovině 14. století, kdy morová epidemie dramaticky snížila počet obyvatel, což spolu se zhoršením klimatu prakticky ukončilo kolonizaci.

Ve druhé polovině 15. století a v 16. století se v rámci centralizované pozdně středověké ekonomiky formují vrchnostenské velkostatky. Zanikají proto některé obce, jež jsou přeměněny na hospodářské dvory, často se specializovanou zemědělskou výrobou, nebo vsi, jejichž pozemky jsou zatopeny rybníky. Vznikají rozsáhlá, velkoryse koncipovaná vodní díla a jejich soustavy. V oblasti Železných hor se rozvíjí těžba surovin, vedle kovů i specializovaná těžba kamene na výrobu žernovů. V hraničních lesích se na sklonku tohoto období projevuje počátek nové vlny kolonizace – sklářská výroba.

Další demografický zlom představovala třicetiletá válka. Vzrostl podíl lesů v některých okrajových partiích regionu, poklesla hospodářská aktivita. Ale již na sklonku 17. a 18. století se obnovuje a postupně rozšiřuje sklářská výroba, přetrvává i těžba v Železných horách. Jako poslední zasáhla lesnaté části regionu výrazná vlna tzv. dřevařské kolonizace. Drastické odlesnění se projevilo i změnou skladby porostu. Především v oblasti Orlických hor a Poličska byly zakládány nové osady. Při tzv. raabizaci – přerozdělení půdy vrchnostenského velkostatku – byly zakládány (a v některých vsích i obnovovány) poddanské vsi. Na komorním panství Pardubice bylo využíváno především půdy vzniklé vysoušením rybníků.

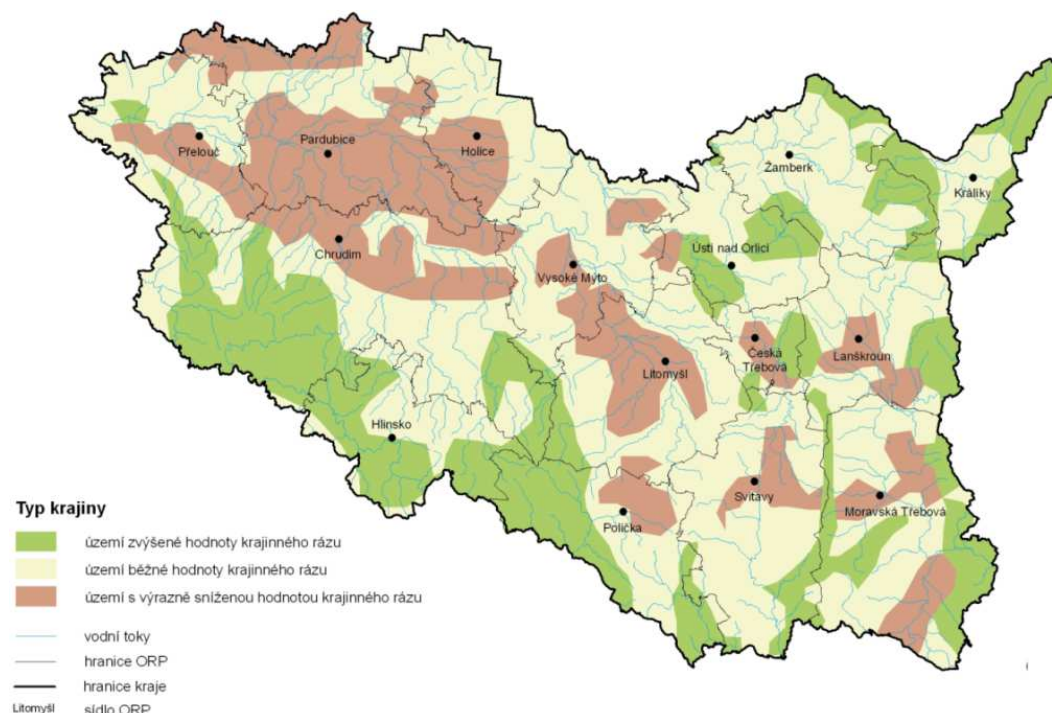
V druhé polovině 19. století vstupuje do systému poslední z významných prvků současné společnosti – doprava. Ta se, vedle nedostatku výchozích surovin, podílí na úpadku celých tradičních odvětví (např. sklářství na Hlinecku a v Orlických horách). Vybudováním železniční trati Olomouc – Praha se region výraznou měrou stratifikoval hospodářsky. Přijetím nebo odmítnutím propojení se povzbudil nebo podvázal možný průmyslový růst města i jeho okolí (viz rozdíly v rozvoji Chrudimi a Pardubic nebo Svitav a Poličky).

Další podstatné změny lze sledovat zejména od poloviny 20. století. Na severovýchodní části Orlických hor se podepsal odsun německého obyvatelstva po 2. světové válce, spojený se zánikem samot či osad, v lepším případě se změnou trvale osídlených chalup na rekreační objekty. Pokles intenzity zemědělského hospodaření byl provázen rozvojem krajinné zeleně, ať již ve formě porostů náletových dřevin (olšin, březin apod.) či záměrně vysazovaných jehličnatých monokultur.

Nástup kolektivizace zemědělství během padesátých let přinesl scelování pozemků a maximalizaci výměry lánů nejen v nížinných oblastech Pardubicka, ale mnohde i ve středních polohách regionu. Leckde odsoudil k zániku členitou harmonickou krajinu a nahradil ji kulturní stepí (ve špatném slova smyslu). Devastaci prostředí dovršily často jen politicky motivované pozemkové úpravy v 70. a 80. letech, provázené velkoplošnými melioracemi, které proběhly bezmála na třetině zemědělských pozemků. Znamenaly odvodňování nejen podmáčených, ale mnohde i poměrně suchých stanovišť, likvidaci přirozených vodních toků a volně rostoucí zeleně. Řada rostlinných a živočišných druhů byla regionálně ohrožena či dokonce vyhynula. Ekologické ztráty působila i chemizace prostředí – nadměrné aplikace agrochemikálií (hnojiv, pesticidů) či odpady, včetně dálkového přenosu znečištění vody a ovzduší.

Rozvoj průmyslu, zejména těžby nerostných surovin a energetiky, otevřel hlavně v centrální části regionu těžko zacelitelné rány v podobě výrobních areálů, dobývacích prostorů, odkališť apod.

Na obrázku č. 21 je prezentována mapa zachovalosti krajinného rázu v Pardubickém kraji.



Obr. 21 Mapa zachovalosti krajinného rázu v Pardubickém kraji (zdroj: Aktualizovaná KOPK Pardubický kraj, září 2012), bez měřítka

Přírodní parky

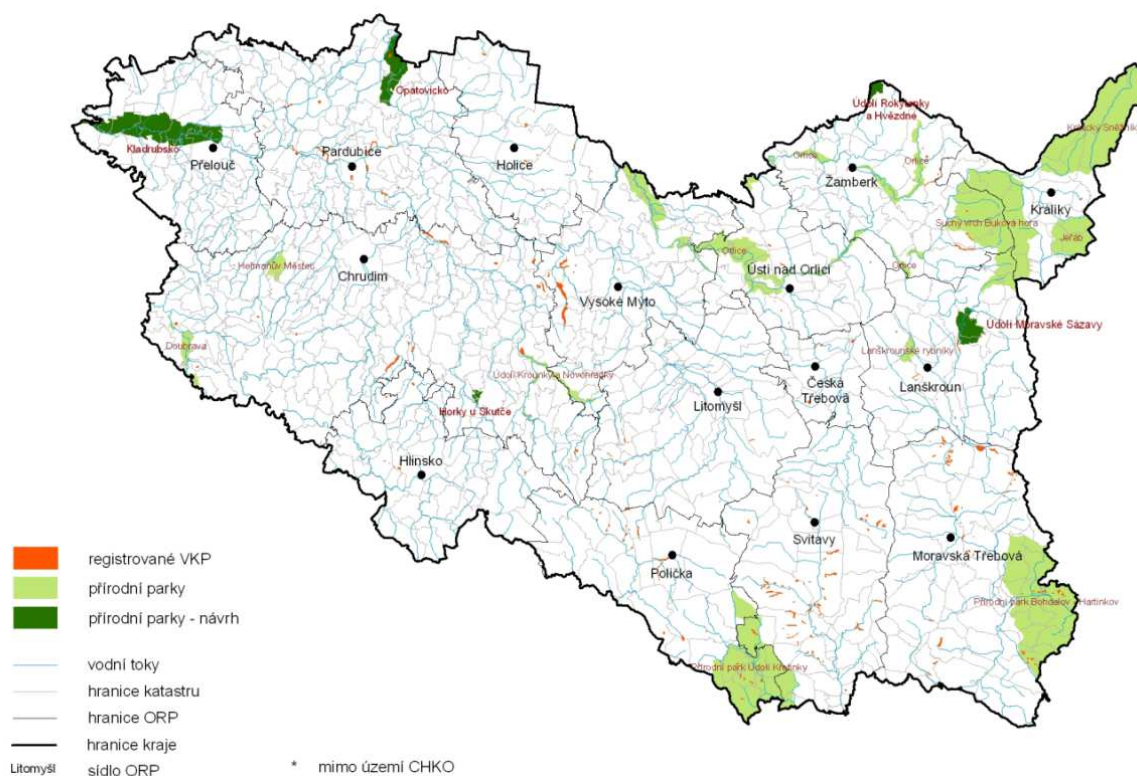
Pro účely obecné ochrany přírody a krajiny jsou zřizovány přírodní parky. Jsou vyhlášovány na územích hodnotných pro svůj krajinný ráz. Jejich posláním je zachování přírodní, kulturní a historické charakteristiky daného území a jeho ochrana před činností snižující jeho přírodní a estetickou hodnotu, při současném vytváření podmínek pro únosné využití daného území zejména pro turistiku, rekreaci i únosnou urbanizaci v rozsahu nezbytném pro stabilizaci a rozvoj života v obcích (§12 zák.114/1992 Sb). Na území Pardubického kraje se nachází 10 přírodních parků o celkové rozloze 31,5 km².

Přírodní parky v Pardubickém kraji:

- Údolí Krounky a Novohradky
- Doubrava
- Heřmanův Městec

- Bohdalov – Hartinkov
- Údolí Křetínky
- Lanškrounské rybníky
- Jeřáb
- Suchý vrch – Buková hora
- Králický Sněžník
- Orlice, cca 200 km délky - zasahuje do okresů Hradec Králové a Rychnov nad Kněžnou

Obecná ochrana přírody, tak jak je definována v zákoně č. 114/1992 Sb., se však nezabývá pouze ochranou krajiny na území přírodních parků, ale ochranou všech ekologicky relativně významnějších částí krajiny, jako jsou prvky územního systému ekologické stability nebo VKP, a rovněž ochranou krajinného rázu na celém území kraje. Za tímto účelem byla v Pardubickém kraji zpracována Studie potenciálního vlivu výškových staveb a VTE na krajinný ráz na území PK (2008), která je jedním z podkladů pro umisťování záměrů do území.



Obr. 22 Výkres přírodních parků v Pardubickém kraji (zdroj: Aktualizovaná KOPK Pardubický kraj, září 2012), bez měřítka

2.3.8 Hmotný majetek a kulturní památky

Pardubický kraj dlouhodobě pečuje o své kulturní bohatství, kterým je množství kulturních památek. Jedním z důležitých nástrojů podpory kulturního dědictví je poskytování finančních příspěvků vlastníkům na obnovu kulturních památek z rozpočtu krajů, nebo z grantových programů.

V Pardubickém kraji se nachází množství významných kulturních památek, hradů, zámků, církevních staveb, domů, drobné architektury, např. kapliček, božích muk a soch světců, pokrývajících v podstatě celé jeho území. Z těchto památek je zámek v Litomyšli zapsán na Listině světového kulturního dědictví UNESCO.

Níže je uvedený seznam nejvýznamnějších kulturních památek (památky UNESCO a národní kulturní památky) na území pardubického kraje.

- Hřebčín Kladruby nad Labem

- Kostel sv. Bartoloměje v Kočí u Chrudimi
- Kostel sv. Jakuba Většího v Poličce s rodnou světničkou Bohuslava Martinů
- Krematorium v Pardubicích
- Pietní území Ležáky
- Pietní území Zámeček v Pardubičkách
- Radnice v Poličce
- Usedlost čp. 16 v Telecí
- Usedlost čp. 171 v Čisté u Litomyšle
- Winternitzovy automatické mlýny v Pardubicích
- Zámek Litomyšl
- Zámek s opevněním v Pardubicích
- Zámek Slatiňany
- Zřícenina hradu Kunětická Hora

Seznam památkově chráněných území (památkové rezervace, památkové zóny a ochranná pásma) na území Pardubického kraje jsou uvedeny v tabulce č. 12.

Tab. 12 Památkově chráněná území v Pardubickém kraji (zdroj: Pardubický kraj)

název	ochrana	název	ochrana
Brandýs nad Orlicí	MPZ	Luže	MPZ
Bystré	MPZ	Moravská Třebová	MPR
Česká Třebová	MPZ	Moravská Třebová - MPR	OPKP
České Lhotice - hradiště	ArchPR	Nové Hradky (zámek)	OPKP
Dašice	MPZ	Pardubice	MPR
Heřmanův Městec	MPZ	Pardubice - Kunětická hora	OPKP
Hlinsko (Betlém)	OPKP	Pardubice - MPR	OPKP
Hlinsko (Betlém)	VPR	Pardubice - NKP Zámeček	OPKP
Chrast u Chrudimi	MPZ	Podhradí (hrad Lichnice)	OPKP
Chroustovice (zámek)	OPKP	Polička	MPZ
Chrudim	MPZ	Předhradí	MPZ
Jablonné nad Orlicí	MPZ	Předhradí (hrad Rychmburk)	OPKP
Jevíčko	MPZ	Slatiňansko - Slavicko	KPR
Kočí (kostel)	OPKP	Svitavy	MPZ
Košumberk (hrad)	OPKP	Svobodné Hamry	VPZ
Králíky	MPZ	Telecí	VPZ
Lanškroun	MPZ	Ústí nad Orlicí	MPZ
Letohrad	MPZ	Vysočina - Dřevíkov, Sv. Hamry, V. Kopec	OPKP
Ležáky (NKP - pietní území)	OPKP	Vysoká, obec Javorník	VPZ
Litomyšl	MPR	Vysoké Mýto	MPZ
Litomyšl - MPR	OPKP	Žamberk	MPZ

MPR – městská památková rezervace

MPZ – městská památková zóna

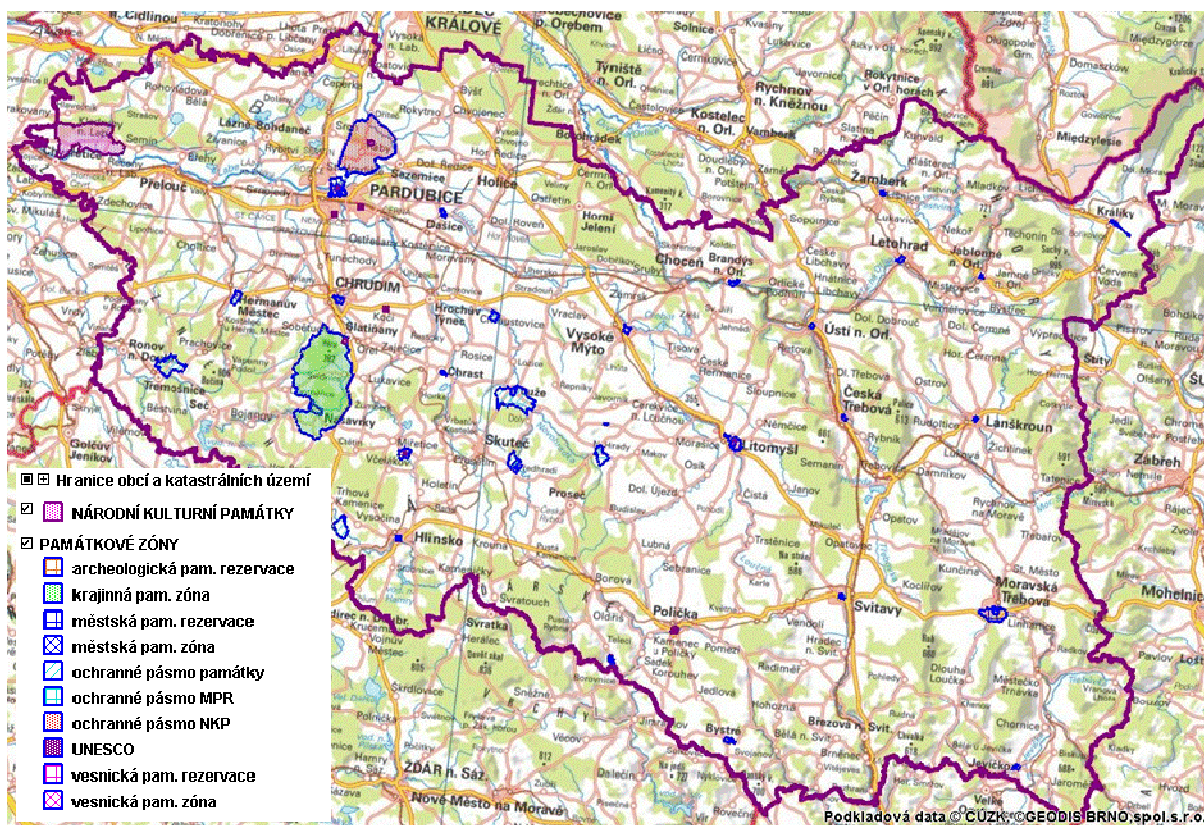
ArchPR – archeologická památková rezervace

KPR – krajinná památková rezervace

OPKP – ochranné pásmo kulturní památky

VPR – vesnická památková rezervace

VPZ – vesnická památková zóna



Obr. 23 Národní kulturní památky a památkově chráněná území (zdroj: Pardubický kraj)

2.3.9 Dopravní a jiná infrastruktura

2.3.9.1 Dopravní infrastruktura

Pardubický kraj leží na pomezí Čech a Moravy, krajské město Pardubice je od Prahy vzdáleno 100 km. Výhodou Pardubického kraje a příslibem pro další rozvoj je jeho dopravní poloha v rámci republiky. Leží na evropském železničním koridoru spojujícím Berlín s Vídní, buduje se napojení na evropskou dálniční síť. V Pardubickém kraji chybí téměř úplně dálnice a navazující rychlostní silnice. Severovýchodním výběžkem Pardubického kraje prochází dálnice D11 (9km), na kterou se napojuje krátký úsek rychlostní silnice R35. Mezinárodní letiště v Pardubicích je jedním z pěti páteřních letišť ČR.

Silniční doprava

Nejvýznamnější tranzitní proud prochází územím kraje po silnici č. I/35 ve směru jihovýchod – severozápad, přes Moravskou Třebovou, Svitavy, Litomyšl, Vysoké Mýto a Holice směrem ke Hradci Králové. Důležitá je také silnice č. I/37, směřující od severu přes Pardubice a Chrudim ke Žďárce nad Doubravou. V Chrudimi se kříží se silnicí č. I/17 ve směru Čáslav – Heřmanův Městec – Hrochův Týnec – Zámorsk. Délka dálnice D11 (Hradec Králové – Pardubice) na hranici s Královéhradeckým krajem na území kraje činí 9 km.

Současný stav silniční sítě Pardubického kraje není uspokojivý pro zajištění stávajících přepravních potřeb. Rozvoj dopravního systému zaostává za celkovým rozvojem území nedostatečnou nabídkou po stránce kapacity, technické kvality a rychlosti, a to především chybějícím dokončením rychlostní silnice R35 (Hradec Králové – Mohelnice), která je v současné době ve fázi realizace a přípravy. Byl dokončen úsek od dálnice D11 (MÚK Sedlice) po silnici I/37 (MÚK Opatovice nad Labem), navazující úsek není zatím realizován. Bylo zajištěno lepší napojení krajského města na D11 realizací čtyřpruhové silnice I/37 mezi Pardubicemi a MÚK Opatovice nad Labem.

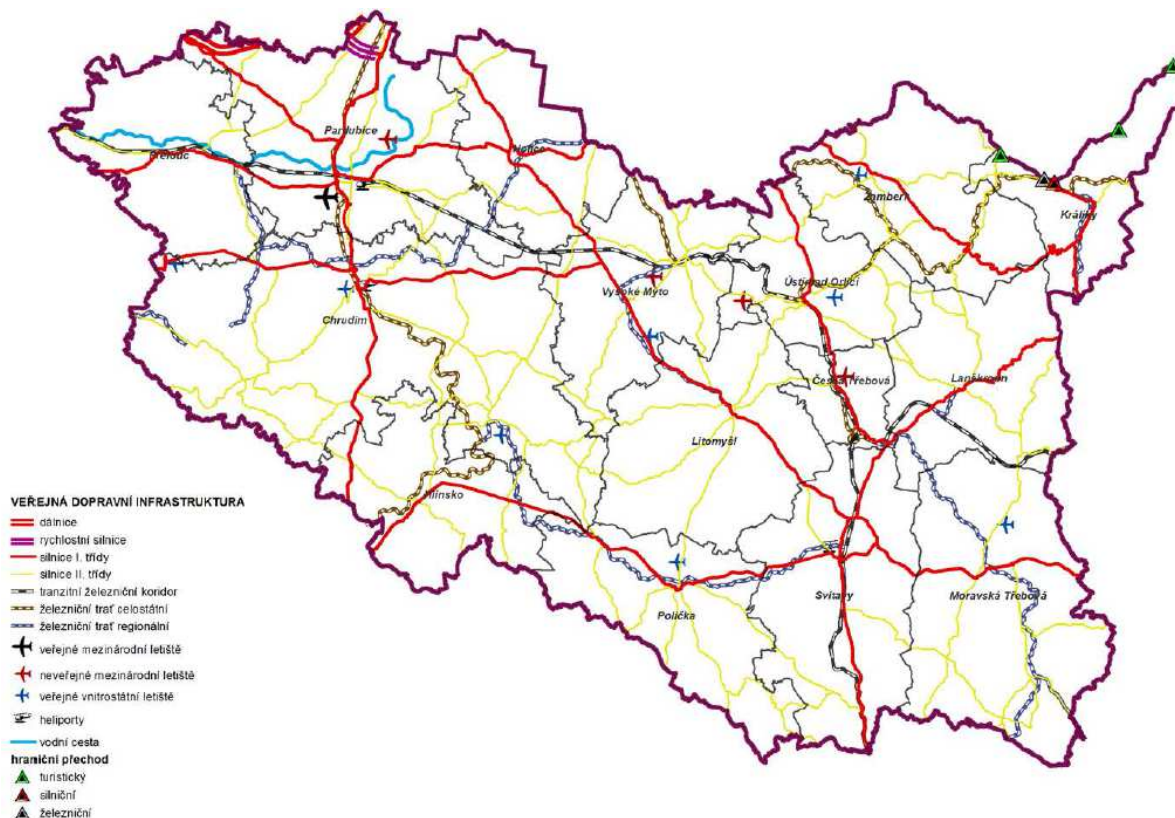
Základní komunikační systém silnic I. třídy je doplněn poměrně hustou sítí silnic II. třídy, které mají především význam pro zpřístupnění ostatních sídel neležících na hlavních trasách a jejich připojení na vyšší komunikační systém. Tyto silnice zabezpečují především potřeby dopravy regionálního charakteru, a z toho vyplývají jejich současné dopravní závady či omezení.

Železniční doprava

Územím kraje prochází 542 km železničních tratí, přičemž k nejvýznamnějším železničním uzlům patří města Pardubice a Česká Třebová, která tvoří součást mezinárodní železniční magistrály Berlín – Praha – Brno – Vídeň. Na hlavní koridor jsou v Pardubicích napojeny celostátně významné trati ve směru na Liberec a přes Chrudim a Hlinsko na Havlíčkův Brod.

V mezikrajském srovnání dosáhla hustota železniční sítě v Pardubickém kraji 7. místo s 11,99 km/100km² (průměr ČR činí 12,13 km/100km²). Nejvíce železnic v přepočtu na 100km² nalezneme v hlavním městě Praze (49,99 km/100km²), nejméně naopak v kraji Zlínském 9,05 km/100km².

Mapa dopravní infrastruktury Pardubického kraje je uvedena na obrázku č. 26.



Obr. 24 Výkres dopravní infrastruktury v Pardubickém kraji (zdroj: ÚAP Pardubický kraj, 2012), bez měřítka

Cyklotrasy

Pardubický kraj se do současnosti v otázkách cyklodopravy řídil dle dvou zásadních dokumentů a to: Strategickým plánem rozvoje cyklotras Euroregionu Glacensis z roku 2002 a Generelem cyklodopravy Pardubického kraje. Oba dokumenty jsou vzhledem k datu pořízení zastaralé. Reálné navrhované investice byly buď již pořízeny, nebo čas ukázal, že nejsou reálné nebo jsou nepotřebné. Generel je dopravním nástrojem a neřeší infrastrukturu pro rozvoj cestovního ruchu, zejména pro bike a in-line produkty. Stav a návrhy generelu cyklodopravy je znázorněn na obrázku č. 25 (zastaralé informace).

Cykloturistická síť v Pardubickém kraji je kompletní, systémová a pravidelná, odpovídá metodickým zásadám značení KČT. Dle informace předsedy značení KČT (klub českých turistů) Mgr. Karla Markvarta je na území Pardubického kraje evidováno k 1.1.2014 celkem 3 407 km cykloturistického značení (z toho 2 889 km silničního a 518 km pásového cykloturistického značení), přičemž celková délka značených cyklotras na území ČR činí okolo 36 119 km, což činí průměrně cca 2 778 km na jeden kraj (nepočítaje kraj Hlavní město Praha). V Pardubickém kraji je tedy cykloturistická síť mírně hustší oproti celorepublikovému průměru (dle CDV druhá nejhustší v ČR).

Cyklotrasy v Pardubickém kraji z převážné části vedou po komunikacích 3. třídy a po místních a účelových komunikacích, podstatně menší část je vedena po lesních a nezepevněných cestách terénem. V naprosté

většině je použito cyklistické dopravní značení (žlutými tabulkami), méně pak terénní pásové cykloturistické značení (na Orlicku a na Chrudimsku v oblasti Toulouvcových maštálí).

Od doby pořízení cykloturistické sítě v letech 2000 až 2004 vznikly v terénu nové vhodné upravené cesty, většinou účelové nebo místní komunikace rekonstruované nebo opravené v rámci komplexních pozemkových úprav nebo vlastníky – zemědělskými a lesními organizacemi.

Aktuální vedení cyklotras na území Pardubického kraje je nejvěrohodněji uvedeno na webu www.cykloserver.cz, který vlastníci a spravující firma Scocart průběžně aktualizuje.



Obr. 25 Výkres cyklotras a cyklostezek v Pardubickém kraji dle zastaralého generelu cyklodopravy z roku 2004, bez měřítka

2.3.9.2 Technická infrastruktura

Zemní plyn

Pardubický kraj je zásobován zemním plynem z vysokotlakých plynovodů a v západní části kraje z velmi vysokotlakých plynovodů. Distribuce zemního plynu odběratelům se uskutečňuje většinou středotlakými plynovody. V roce 2010 bylo dle údajů ČSÚ napojeno na plynovod již 79,15 % obcí.

Elektroenergetika

Oblast Pardubického kraje je zásobována rozvodným systémem ZVN, VVN a VN.

V území se nachází dva významné zdroje elektrické energie orientované na spalování hnědého uhlí. Jedná se o Elektrárny Opatovice a.s. s instalovaným elektrickým výkonem 363 MW (tepelný výkon 700 MW) a Elektrárna Chvaletice a.s. s instalovaným výkonem 800 MW. Teplo z Elektrárny Opatovice elektrárny odebírá řada východočeských firem i více než 60 tisíc domácností v Hradci Králové, Pardubicích, Chrudimi a Lázních Bohdaneč.

Hlavními napájecími body v kraji jsou transformační stanice 220/110 kV Opočíněk a 400/110 kV Krasíkov provozované ČEPS, a.s. Praha. Kromě těchto velkých zdrojů jsou v kraji i závodní výroby (např. Synthesia, a.s.) a vodní elektrárny Pastviny, Litice, Prácheň, Seč.

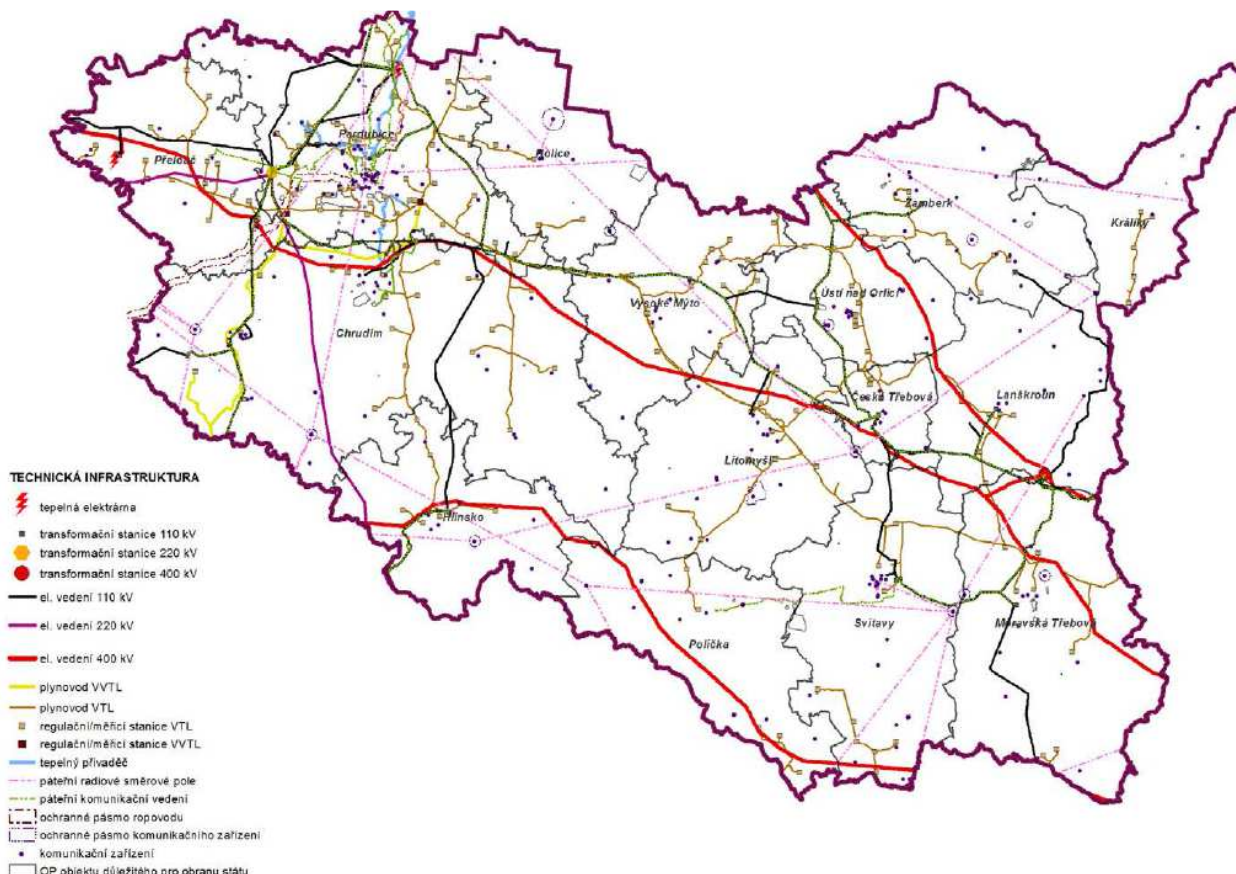
V Pardubickém kraji dochází rovněž k využívání alternativních zdrojů energie: vodní energie (Chrudimka), biomasy a v poslední době i energie větrné a sluneční. Energie větrná a sluneční s sebou na mnoha místech přináší významné krajinářské problémy. Význam těchto zdrojů je však pouze doplňující.

Vodní hospodářství

V tabulce 13 jsou uvedeny hodnoty pro vodní hospodářství v Pardubickém kraji za období 2011-2013. Z těchto hodnot vyplývá, že v Pardubickém kraji dochází ke zvyšování jak podílu osob napojených na veřejné vodovody a kanalizační systémy.

Tab. 13 Vodovody a kanalizace pro veřejnou potřebu v Pardubickém kraji

	2011	2012	2013
	Vodovody		
Obyvatelé zásobování vodou z vodovodů pro veřejnou potřebu (osoby)	498 887	499 771	503 455
Podíl obyvatel zásobovaných vodou z vodovodů pro veřejnou potřebu (%) ¹⁾	96,6	96,8	97,6
Voda vyrobená pitná z vodovodů pro veřejnou potřebu (tis. m ³)	29 339	29 115	27 776
Voda fakturovaná pitná (tis. m ³) -	23 012	22 885	22 301
z toho pro domácnosti	14 737	14 543	14 176
	Kanalizace		
Obyvatelé bydlící v domech napojených na kanalizaci pro veřejnou potřebu -	372 361	373 584	377 412
z toho: osoby napojené na kanalizaci s koncovou ČOV	358 196	360 089	362 187
Podíl obyvatel bydlících v domech napojených na kanalizaci pro veřejnou potřebu (%) ¹⁾	72,1	72,3	73,2
Vypouštěné odpadní vody do kanalizace pro veřejnou potřebu (tis. m ³) -	.	.	22 100
z toho bez zpoplatněných srážkových vod	21 319	21 648	17 412
Čištěné odpadní vody (bez srážkových vod) (tis. m ³)	20 282	21 313	17 126
Podíl čištěných odpadních vod (%)	95,1	98,5	98,4



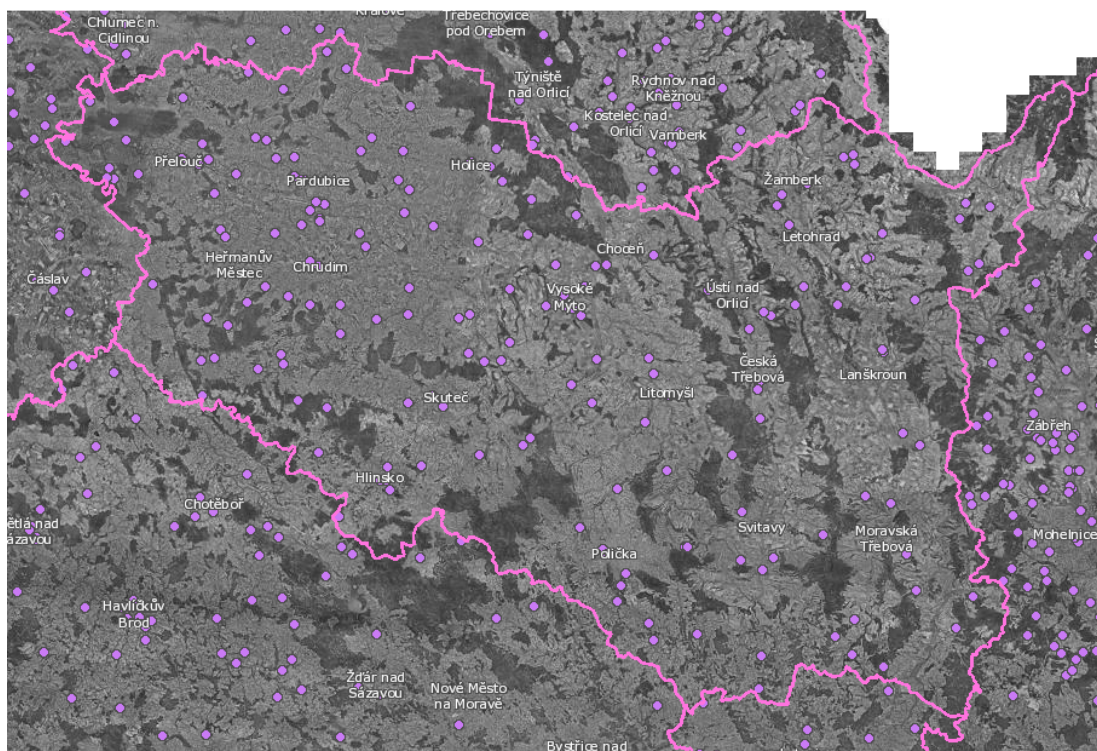
Obr. 26 Výkres technické infrastruktury v Pardubickém kraji (zdroj: ÚAP Pardubický kraj, duben 2013), bez měřítka

2.3.10 Jiné charakteristiky životního prostředí

2.3.10.1 Staré ekologické zátěže

Pardubický kraj patří k regionům, kde v minulosti působila celá řada průmyslových podniků. Průmyslový rozvoj s sebou v historii nesl i negativní jevy a staré ekologické zátěže jsou jedním z takových pozůstatků na území kraje.

Na území Pardubického kraje se nachází staré ekologické zátěže i kontaminované průmyslové objekty („brownfields“). I když se v posledních letech podařilo v řadě případů zahájit nebo i ukončit proces jejich odstraňování nebo zabezpečení, stále existuje řada neřešených zátěží, zejména těch, kde náklady na asanaci přesahují cenu vlastních nemovitostí nebo nejsou vyjasněna vlastnická práva.



Obr. 27 Mapa kontaminovaných míst v Pardubickém kraji (listopad 2010) (zdroj: Cenia).

2.3.10.2 Nakládání s odpady

V tabulce 14 a 15 jsou uvedeny statistiky nakládání s odpady v Pardubickém kraji za poslední 3 roky.

Tab. 14 Produkce KO v Pardubickém kraji (zdroj: ČSÚ – Statistická ročenka, 2014)

	2011	2012	2013
Produkce komunálního odpadu celkem	140 780	151 861	154 001
v tom/z toho ¹⁾ :			
běžný svoz	102 337	104 132	101 714
svoz objemného odpadu	15 302	12 095	12 643
odděleně sbírané složky	21 969	20 533	21 733
odpady z komunálních služeb (z čištění ulic, tržišť, parků atd.)	1 171	872	598
Komunální odpad na 1 obyvatele v kg	273	294	299

¹⁾ změna způsobu výpočtu od roku 2012

Tab. 15 Způsob nakládání s odpady v Pardubickém kraji v roce 2013 (zdroj: ČSÚ – Statistická ročenka, 2014)

	Celkem	v tom odpady	
		nebezpečné	ostatní
Nakládání s odpady celkem	553 657	43 922	509 735
v tom:			
využívání celkem	154 885	17 071	137 815
z toho:			
využití jako paliva nebo jiným způsobem k výrobě energie (R1)	3 099	-	3 099
recyklace, regenerace (R2–R6)	71 349	i.d.	i.d.
úprava odpadů před jejich využitím (R12)	80 435	16 884	63 551
odstraňování celkem	124 443	4 906	119 537
z toho:			
skládání a ostatní způsoby ukládání v úrovni nebo pod úrovní terénu (D1–D5)	110 215	1 946	108 269
biologická úprava (D8)	10 898	-	10 898
fyzikálně-chemická úprava (D9)	i.d.	i.d.	-
spalování (D10)	1 580	i.d.	i.d.

	Celkem	v tom odpady	
		nebezpečné	ostatní
ostatní způsoby celkem	274 328	21 945	252 383
z toho:			
využití odpadů na terénní úpravy (N1)	110 573	-	110 573
předání kalů ČOV k použití na zemědělské půdě (N2)	i.d.	-	i.d.
zůstatek na skladu k 31. 12. (N5)	95 568	8 721	86 846
vývoz odpadu do zahraničí (N7, N17)	22 529	11 187	11 343
prodej odpadu jako suroviny (N10)	7 224	i.d.	i.d.
ukládání odpadů jako technologický materiál na zajištění skládky (N12)	27 191	-	27 191
kompostování (N13)	4 147	-	4 147

*) zahrnuje veškeré odpady, se kterými bylo ve sledovaném roce nakládáno, tj. vyprodukované, odebrané ze skladu a dovezené ze zahraničí.

Dle vyhodnocení POH PK v Pardubickém kraji bylo v roce 2012 celkem vyprodukováno 921,5 tis. t odpadů, což je o cca 100 tis. t méně než v roce 2011. K tomuto poklesu došlo zejména snížením produkce stavebních a demoličních odpadů, jichž bylo právě v roce 2012 vyprodukováno o cca 100 tis. t méně než v předchozím roce.

Velmi dobře si kraj vede v separaci komunálních odpadů – obalové složky. Dle údajů AOS EKO-KOM, a.s. se Pardubický kraj v roce 2012 v rámci celorepublikového srovnání výtěžnosti separace tříděných odpadů umístil na 1. místě. Každý občan Pardubického kraje vytrídil v roce 2012 cca 43,6 kg papíru, plastů, skla a nápojových kartonů, průměrná výtěžnost separovaného sběru v ČR se v roce 2012 pohybovala okolo 39,1 kg/obyv./rok.

Z vyhodnocení POH Pardubického kraje je dále zřetelný trend zvýšené míry využívání některých druhů odpadů. V roce 2012 bylo na území kraje využito celkem 583,9 tis. t odpadů, přičemž se jednalo zejména o recyklaci stavebních a demoličních odpadů.

Co se týká využití komunálních odpadů, tak v roce 2012 bylo na území kraje využito 28,7 % produkce komunálních odpadů, přičemž cílové hodnoty stanovují využití 50 % produkce komunálních odpadů. U tohoto cíle je ale nutné upozornit, že samotnou separací nelze cílové hodnoty dosáhnout. K tomu, aby se materiálové využití přiblížilo k cílové hodnotě, by muselo být zajištěno využití směsného komunálního odpadu, samotnou separací nelze cílovou hodnotu splnit.

Výhodou Pardubického kraje je existence dvou zařízení, které se zaměřují na využití tuhých komunálních odpadů. Provoz zařízení spol. Ecorec Česko, s. r. o., který byl zahájen v květnu 2012, umožňuje zpracování až 70 000 tun průmyslového a tříděného komunálního odpadu na palivo vhodné do pece na výrobu cementářského slínku. Druhým zařízením je zařízení firmy SK-EKO spol. s. r. o. Zde byly v červenci 2013 zahájeny provozní zkoušky drcení TKO s cílem dalšího využití výstupu z technologie drcení ve firmě Ecorec Česko, s. r. o. Tyto dvě zařízení by mohly v budoucnu výrazně přispět k navýšení materiálového využití komunálních odpadů. Nicméně kapacita těchto zařízení je pro plnění cílů POH stále nedostatečná.

Na území kraje jsou odpady nejen produkovány a využívány, ale v poměrně velkém množství jsou do kraje dováženy za účelem jejich skládkování. I přesto množství skládkovaných odpadů v kraji oproti předcházejícím rokům opět mírně pokleslo. V roce 2012 bylo na území Pardubického kraje odstraněno skládkováním 254 tis. t odpadů. Hlavní skupinou odpadů, která je skládkována, jsou komunální odpady - tvoří téměř 84% množství odpadů ukládaných na skládky v kraji. Z této skupiny tvoří majoritní podíl směsný komunální odpad, jehož bylo v roce 2012 uloženo na skládky 192,6 tis. t, tj. 76 % z celkového množství skládkovaných odpadů. Nicméně cíl POH PK snížení hmotnostního podílu biologicky rozložitelných komunálních odpadů uložených na skládky není za rok 2012 plněn. V roce 2012 bylo uloženo na skládky v Pardubickém kraji 128,94 % množství BRKO ve srovnání s rokem 1995. V přepočtu na 1 obyvatele se jedná o 190,8 kg BRKO uložených na skládky, přičemž cílová hodnota pro rok 2013 činí na 74 kg/obyv./rok BRKO.

2.4 Pravděpodobný vývoj území bez provedení koncepce

Vzhledem k úzkému zaměření předkládané koncepce nelze očekávat případné významné negativní vlivy na stav a vývoj životního prostředí a veřejného zdraví v případě Nerealizace koncepce.

Stávající trendy životního prostředí v dotčeném území, jež budou bez provedení koncepce a koncepcí z ní vycházejících nadále prohlubovány lze charakterizovat následovně:

- ▶ Přetrvávající špatný stav komunikací a současně zvyšující se intenzity dopravy a zhoršující se dopravní situace bude nadále prohlubována bez závislosti na předkládané koncepci, případné zvýšení využití alternativních druhů dopravy v podobě cyklodopravy bude mít tomto kontextu vliv pouze zprostředkovaný;
- ▶ Neřešením dopravní situace formou obchvatů měst a obcí dojde také k nárůstu hlukové zátěže, a to především v místech soustředění obyvatel, služeb a blízkosti zatížených komunikací, rovněž tato situaci bude případným rozvojem či stagnací cyklodopravy v region ovlivněna pouze zprostředkovaně;
- ▶ Nebude řešen špatný technický stav některých komunikací II. a III. třídy, resp. místních komunikací, a s tím spojenou zhoršující se bezpečností situaci v dopravě včetně bezpečnosti cyklistů;
- ▶ Přetrvávající nedostatky v síti cyklistických stezek, nedobudování hlavních cyklokoridorů v podobě oddělených cyklostezek a jejich křížení s motorovou dopravou a s tím spojená zvýšená rizika z hlediska bezpečnosti.

3 Charakteristiky životního prostředí v oblastech, které by mohly být provedením koncepce významně zasaženy

Strategie rozvoje cyklo a in-line turistiky je zpracována pro celé území Pardubického kraje, je tedy teoreticky možné, že může dojít k ovlivnění životního prostředí na úrovni konkrétních projektů kdekoli na celém území kraje. Popis charakteristik životního prostředí v řešeném území je uveden v předchozí kapitole.

Konkrétní vlivy jednotlivých projektů na životní prostředí budou nadále posuzovány v rámci řízení podle zvláštních předpisů (především územní řízení či pořizování územně plánovací dokumentace) tak, jak ukládá zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

K významnému potenciálnímu ovlivnění životního prostředí by teoreticky mohlo dojít v oblastech, které jsou chráněny nejčastěji z důvodu zachovalého stavu ŽP. Předpokládat lze zejména ovlivnění v důsledku přílivu vyššího počtu návštěvníků resp. realizace stavebních projektů v podobě budování cyklistické infrastruktury. Jedná se především o území CHKO Orlické hory, CHKO Železné hory, NPR Králický sněžník a maloplošná zvláště chráněná území. Vzhledem k zaměření koncepce na integrovaného financování rozvoje v rámci stávajících urbanizovaných území a zaměření navrhovaných opatření nedojde k ovlivnění území velkoplošných zvláště chráněných území v regionu. Dotčení CHOPAV se vzhledem k charakteru koncepce nepředpokládá.

3.1 Charakteristiky ŽP v oblastech zvláštního významu a jejich možné ovlivnění provedením koncepce

3.1.1 CHKO Železné hory, Geopark Železné hory

Chráněná krajinná oblast Železné hory byla ustanovena vyhláškou Ministerstva životního prostředí ČR č.156/1991 Sb. ze dne 27. března 1991 (účinnost od 1. května 1991) na rozloze 284 km² v severní části Českomoravské vrchoviny zhruba mezi městy Slatiňany na severu, Chotěboř na jihu, Třemošnice na západě a Trhová Kamenice a Nasavrky na východě). Nadmořská výška kolísá od 268 metrů nad mořem u Slatiňan a nejvyšším bodem Vestcem, který měří 668 metrů. Správa CHKO sídlí v Nasavrkách (Náměstí 317, 538 25). CHKO má na svém území 24 maloplošných zvláště chráněných území přírody – 1 Národní přírodní rezervaci (NPR), 12 přírodních rezervací (PR), 11 přírodních památek, 14 památných stromů a 6 naučných stezek.

CHKO zaujímá centrální část oblasti Železných hor. Nejvyššími vrcholy jsou Vestec s 668 metry nad mořem a Spálava s 663 metry. Nejnížší místa jsou u Podhořan a Slatiňan se shodnou nadmořskou výškou 268 metrů.

Železné hory jsou výběžkem Českomoravské vrchoviny pozvolna spadající do roviny Polabí na severu a na jihu se prudce klonící do luhu řeky Doubravy. K nejnápadnějším znakům oblasti patří zlomový hřeben, hluboká údolí, říční nivy, lesní celky, louky a pole. To vše ve spojení se sídly dotváří typický krajinný ráz oblasti. Spolu s dlouhou historií, která v sobě nese stopy od doby Keltů až po architekturu dneška, vznikl jedinečný a neopakovatelný přírodní prostor.

Nápadným útvarem je hlavní hřeben, který se táhne od Ždírcce nad Doubravou do Podhořan a dále k Týnci nad Labem. V tomto hřebenu jsou vedle četných vrcholů (včetně Vestce a Spálavy) i velmi osobité rokliny. Největšími a nejkrásnějšími jsou Lovětínská a Hedvíkovská rokliny, které prorážejí hlavní hřeben u Třemošnice a Závratce. Na severní straně CHKO vystupuje nápadně Bučina, kopec mezi Kraskovem a Prachovicemi, s nadmořskou výškou 606 metrů. V severní části CHKO se nachází jediná velká rokline vytvořená řekou Chrudimkou. Tento kaňon je chráněn v rámci přírodních rezervací Krkanka a Strádovské peklo.

Jižně od hlavního hřebene se nachází rovinatější část s nižší nadmořskou výškou zvaná Dlouhá mez. Mezi Bílkem a Chotěboř tvoří řeka Doubrava malebné kaňonovité údolí. Mezi Ždírcem nad Doubravou a Studencem leží táhlý hřbet Cerhovy.

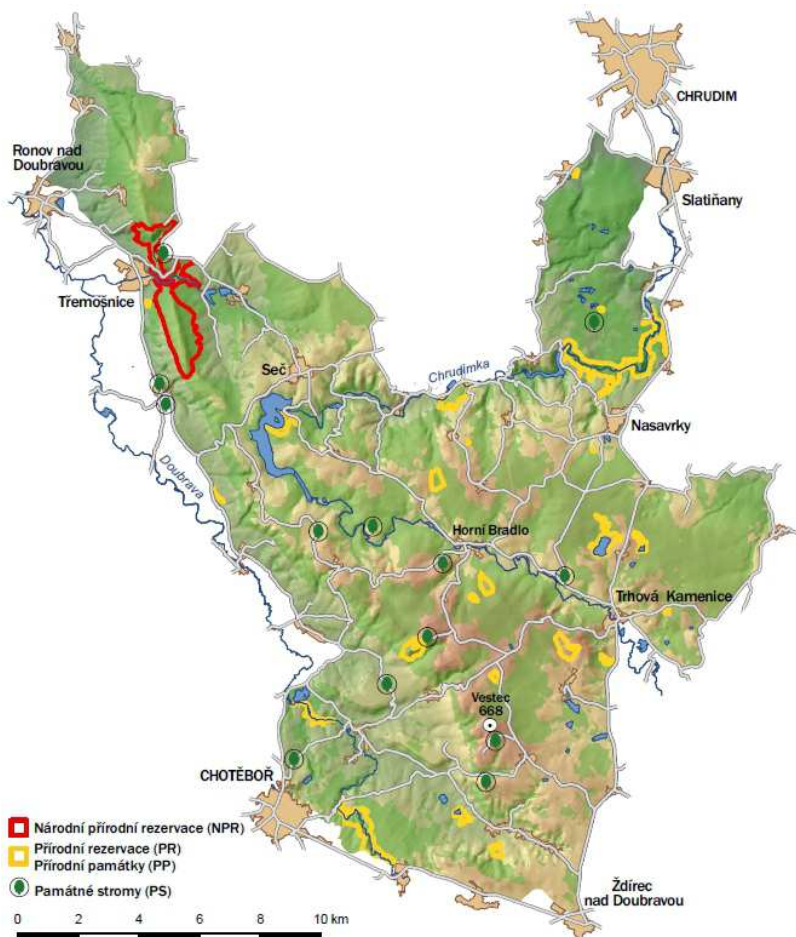
Oblast CHKO se na rozloze 284 km² může pochlubit nejsložitější geologickou skladbou v rámci Evropy. Na západní straně leží horniny předprvohorního stáří. Celá centrální část patří různě starým metamorfovaným horninám. Typické jsou zde ruly a žuly, ojediněle se vyskytují gabra a hadce. U Vápenice a Javorky se uchovaly čočky vápence. U Kraskova se nacházejí usazeniny permokarbonského stáří. Druhoory jsou

zastoupeny usazenými horninami v podobě pískovců a slínovců. Kvartérní pokryv tvoří místy eolické sprašové sedimenty.

Pestré podloží a různost povrchů, spolu s mnoha dalšími vlivy, podpořily vznik rozdílných společenstev rostlin. V lesích se setkáme s bučinami, bukojedlinami, olšinami a jasaninami. Na skalních výchozech se nacházejí bory. V nejnižších polohách rostou dubiny a dubohabřiny. Tyto původní lesní typy jsou dnes na mnoha místech nahrazeny kulturními smrčinami. Na území CHKO je registrováno přes 1 200 druhů vyšších rostlin. V současnosti jsou zde evidované 2 kriticky ohrožené druhy rostlin, 20 ohrožených druhů rostlin a 59 ohrožených druhů rostlin.

Na území CHKO žije přes 75 druhů měkkýšů, významní jsou také motýli zvláště v oblasti Dlouhé meze (celkový počet druhů motýlí fauny v oblasti je 1262). Z obratlovců bylo zaznamenáno 230 druhů (24 ryb, 12 obojživelníků, 7 plazů, 141 ptáků a 46 savců).

Živočichové obývají všechny typy prostředí. Velmi cenná společenstva hmyzu se vyskytují v národní přírodní rezervaci Lichnice - Kaňkovy hory a na mokřadech. Ve vodních tocích se nachází, místy i velmi početně, vranka obecná, vzácný mník jednovousý a mihule potoční. V řadě obcí hnízdí čáp bílý a v hlubokých lesích čáp černý. V bukových porostech žije datel černý, lejsek malý i holub doupňák.



Obr. 28 CHKO Železné hory (zdroj: AOPK, 2015).

3.1.2 CHKO Žďárské vrchy

Chráněná krajinná oblast Žďárské vrchy se rozkládá na pomezí Pardubického kraje a kraje Vysočina, přibližně mezi městy Hlinsko, Přibyslav, Žďár nad Sázavou, Nové Město na Moravě a Polička. Její rozloha je 709 km². CHKO byla vyhlášena v roce 1970 výnosem MK ČSR č.j. 8908/1970.

Chráněné území pokrývá nejvyšší, severovýchodní část Českomoravské vrchoviny, tedy Žďárské vrchy a přilehlé vrchoviny. Krajina na většině území je vrchovinná až pahorkatinná s nadmořskými výškami 490 - 836

m. Nejvyšším bodem CHKO je vrch Devět skal (836 m). Vrcholy jsou převážně zaoblené (ve vrcholových partiích však často najdeme skalní bloky), svahy povlnné, údolí mělká a široká. Krajina si zachovala poměrně vyvážený ráz.

Jedná se oblast přirozené akumulace vod. Pramení zde řada českých a moravských řek (Sázava, Chrudimka, Doubrava, Svratka a Oslava) a prostírá se tu několik rybníčních soustav (největší rybníky jsou Velké Dářko, Veselský rybník, Matějovský rybník, rybníky Řeka a Medlov). Touto oblastí prochází evropské rozvodí Černého a Baltského moře.

Klima oblasti je chladnější, vlhčí a větrnější než v ostatních částech kraje. Asi polovinu území pokrývá les, jedná se většinou o umělé smrkové monokultury na místě přirozeného jedlobukového lesa. Jsou zde cenná společenstva rašelinišť a vlhkých rašelinných luk s významným výskytem řady chráněných a ohrožených druhů rostlin.

V rámci CHKO jsou vyhlášeny 4 národní přírodní rezervace, 9 přírodních rezervací a 36 přírodních památek. V CHKO se nachází 16 Evropsky významných lokalit.

Správa CHKO Žďárské vrchy sídlí ve Žďaru nad Sázavou. Spadá pod ni též několik dalších chráněných území: národní přírodní rezervace Mohelenská hadcová step, Velký Špičák a Rybník Zhejral; a národní přírodní památka Hojkovské rašeliniště a Švařec.

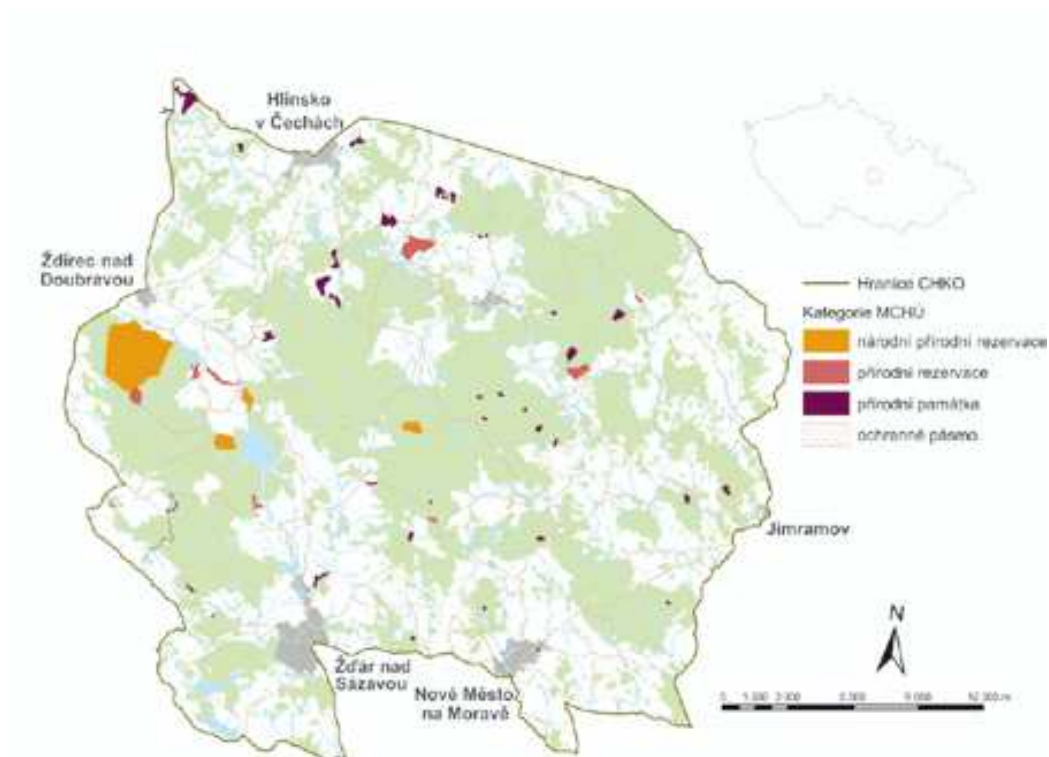
Oblast je charakterizována vrchovinou s mělkými, širšími údolími, s mírnými svahy a se zaoblenými vrcholy. Tyto zaoblené terénní tvary jsou výsledkem milióny let trvající denudace. Nápadným morfologickým znakem zdejší krajiny jsou tzv. kazatelny - vyrodované skalní útvary, vysoké v průměru asi 20 metrů. Z nich jsou nejznámější Devět skal (nejvyšší vrchol Žďárských vrchů – 838 m), Malínská skála (812 m), Čtyři palice (730 m), Tisůvka (792 m).

Žďárské vrchy jsou krajinným celkem, vyznačujícím se harmonickou krajinou se souladem přírodní složky i složky urbanizované. Oblast má převážně dobře zachovalý krajinný ráz. Členitá krajina Žďárských vrchů je charakteristická pestrým střídáním luk, pastvin, polí, lesů a rybníků, je protkána nepravidelnou sítí mezí, úvozových cest, lesíků či skupin stromů a keřů. Oblast zaujímá severovýchodní kulminační část Českomoravské vrchoviny s centrálním masivem Žďárských vrchů a navazujícími částmi sousedních pahorkatin. Mělká a široká údolí, poměrně mírné táhlé svahy a zaoblené vrcholy odpovídají krajinně vrchovinného až pahorkatinného typu.

Lesem je dnes území pokryto asi z jedné poloviny. Přirozený jedlobukový les je většinou nahrazen smrkovými monokulturami. Oblast lze obecně charakterizovat jako floristicky chudou, s charakteristickým zastoupením horských a podhorských elementů. Zvláště cenná jsou společenstva rašelinišť a vlhkých rašelinných luk s významným výskytem řady chráněných a ohrožených druhů rostlin. V oblasti roste např. čípek objímavý, ptačinec dlouholistý, mléčivec alpský, suchopýrek alpský, rosnatka okrouhlostá, žebrovice různolistá, různé druhy prstnatic, hořečků a ostříc. Z chráněných druhů živočichů se v oblasti vyskytuje mlok skvrnitý, čáp černý, datel černý, sýc rousný, kulíšek nejmenší, krkavec velký, lejsek malý, rejsek horský, hraboš mokřadní a řada dalších.

Geologicky patří oblast Žďárských vrchů převážně k různým jednotkám krystalinika, v nichž vystupují metamorfované horniny - ruly (především dvojslídne ortoruly), migmatity, svory a fylity, místy s vložkami amfibolitů, pyroxenických křemenců a krystalických vápenců. V tzv. ranském masívu mezi Starým Ranskem a Havlíčkovou Borovou se vyskytují hadce a hlubinné vyvřeliny - gabra a peridotity. Do oblasti zasahuje také ojedinělý úzký výběžek křídového útvaru, tvořený slíný, jíly, pískovci a slínovci, od severozápadu až k rašeliništím pod Velkým Dářkem.

Oblast je významným rozvodím, z něhož část vod odtéká Chrudimkou, Doubravou, Sázavou do Severního moře, část pak Svratkou, Fryšávkou, Oslavou atd. do Černého moře. Lesní porosty spolu s rašeliništi zachycují velké množství srážkové vody a uvolňují ji rovnoměrně. To má příznivý vliv na průtoky řek, které jsou v průběhu roku vyrovnané. Příznivý stav vody je ovlivňován řadou rybníků. Největší z nich jsou rybníky Velké Dářko (205 ha), Veselský rybník (70 ha) a Matějovský rybník (65 ha). Z menších rybníků jsou k rekreačním účelům využívány např. Medlov, Sýkovec a Milovský rybník. Jako důležitá pramenná oblast řeky Sázavy, Chrudimky, Oslavy a Svratky a jejich přítoků byly Žďárské vrchy vyhlášeny v roce 1979 za chráněnou oblast přirozené akumulace vod.



Obr. 29 CHKO Žďárské vrchy (zdroj: AOPK, 2015).

3.1.3 CHKO Orlické hory

Chráněná krajinná oblast byla vyhlášena v roce 1969, zasahuje na území Pardubického a Královéhradeckého kraje. Zahrnuje 19 maloplošných zvláště chráněných území o celkové rozloze 415 ha. CHKO Orlické hory je tvořena hlavním hřebenem Orlických hor, jeho postranními výběžky a částečně i malebným podhůřím. Dosahuje tak rozlohy 204 km². Nejvyšším vrcholem Orlických hor je Velká Deštná se svými 1115 m n. m., nejnižším místem chráněného území je údolí říčky Bělá na hranicích CHKO (416 m n. m.). Celkem 10 vrcholů překračuje výšku 1000 m n. m. Hřeben a návětrné jihozápadní svahy byly v minulosti značně poškozeny v důsledku působení dálkových imisí. Po vybudování odsiřovacích stanic na tepelných elektrárnách v okolí dochází postupně k určitému zlepšení.

Téměř všechny horské hřebeny v popisovaných oblastech mají zhruba směr severovýchod - jihovýchod a značně ovlivňují vývoj podnebí. V oblasti převládají především západní větry, v zimním období vane z Kladska nepříjemný vítr, jemuž se říká Polák. Největší srážkový průměr je na hřebenových partiích (1200 mm). Nejchladněji je v oblasti Velké Deštné, kde je průměrná roční teplota asi 4,2 °C.

Srážkově je území nadprůměrné. Fragmenty původních porostů najdeme v národních přírodních rezervacích Bukačka a Trčkov a v přírodních rezervacích Sedloňovský vrch, Pod Vrchmezím a Černý důl. Jelení lázeň a U Kunštátské kaple jsou vrcholová rašeliniště se zajímavou květenou a zvířenou. Osobitá krása této oblasti je dotvářena zachovalou lidovou architekturou.

Orlické hory jsou labsko-oderským rozvodím. Odvodňují je Divoká a Tichá Orlice spolu s Olešenkou. Obě Orlice jsou napájeny vodami potoků a říček, jež stékají především ze západních svahů.

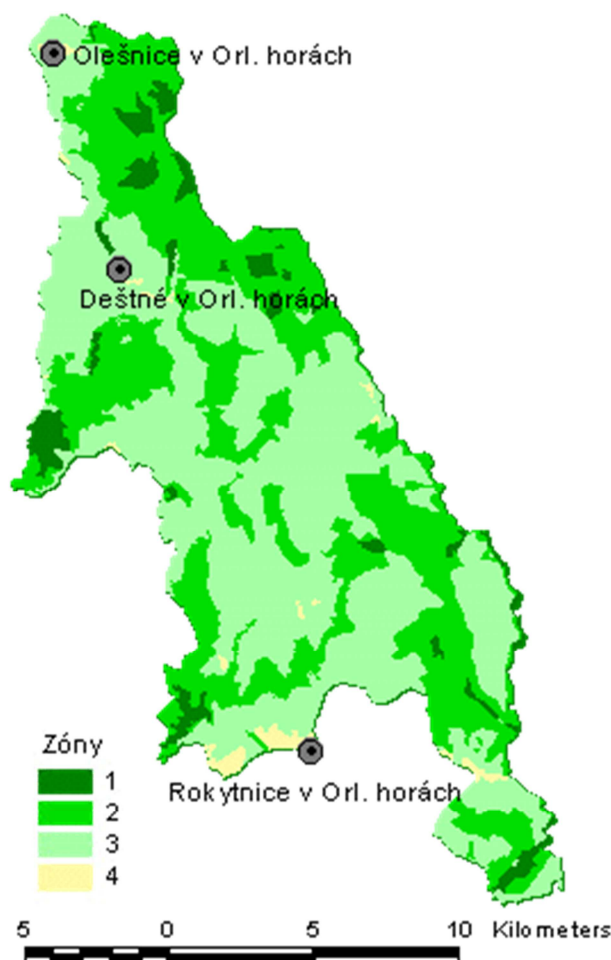
Divoká Orlice pramení v Polsku v rašeliništích u Zielence a pod severovýchodními svahy Orlických hor tvoří přirozenou státní hranici. Hlubokého údolí za Zemskou branou, jíž Orlice vstupuje do Čech, využívá přehradní nádrž Pastviny z let 1932 -1938. Tichá Orlice pramení v západním temeni Jeřábu v Jesenické oblasti.

Orlickozáhorskou brázdou, která odděluje Orlické hory od hor Bystřických, protéká řeka Divoká Orlice. Po počátečním poměrně klidném toku širokým údolím proráží bouřlivě horský hřeben a proniká do vnitrozemí v oblasti nazvané Zemská brána. Vytváří zde hlubokou soutěsku s obnaženými rulovými skalisky, vysokými až

40 metrů. Jedinečná přírodní scenérie je vyhlášena přírodní rezervací. Hluboká a strmá údolí jsou typická i pro další toky Orlických hor. Zdobnice, Říčka, Bělá, Kněžná, Olešenka a Zlatý potok porušují příkrými údolími zaoblené hřbety a dotvářejí tak charakteristický ráz krajiny.

Prameniště těchto řek, ležící na svazích hlavního hřebene, dnes představují ostrůvky nejzachovalejší přírody. Zbytky původních porostů najdeme v národních přírodních rezervacích Bukačka a Trčkov a v přírodních rezervacích Sedloňovský vrch, Pod Vrchmezím a Černý důl. Jelení lázeň a U Kunštátské kaple jsou vrcholová rašeliniště se zajímavou květenou a zvířenou. Zajímavými přírodními rezervacemi jsou rašelinné louky pod Bedřichovkou a podmáčené louky u Divoké Orlice "Neratovské louky".

Na území CHKO se nacházejí dvě již vzpomínané národní přírodní rezervace, celkem třináct přírodních rezervací a šest přírodních památek. Nedílnou součástí přírody je i činnost člověka. V Orlických horách je toto lidské "snažení" prezentováno především zachovalou lidovou architekturou a unikátními barokními stavbami sakrálního charakteru.

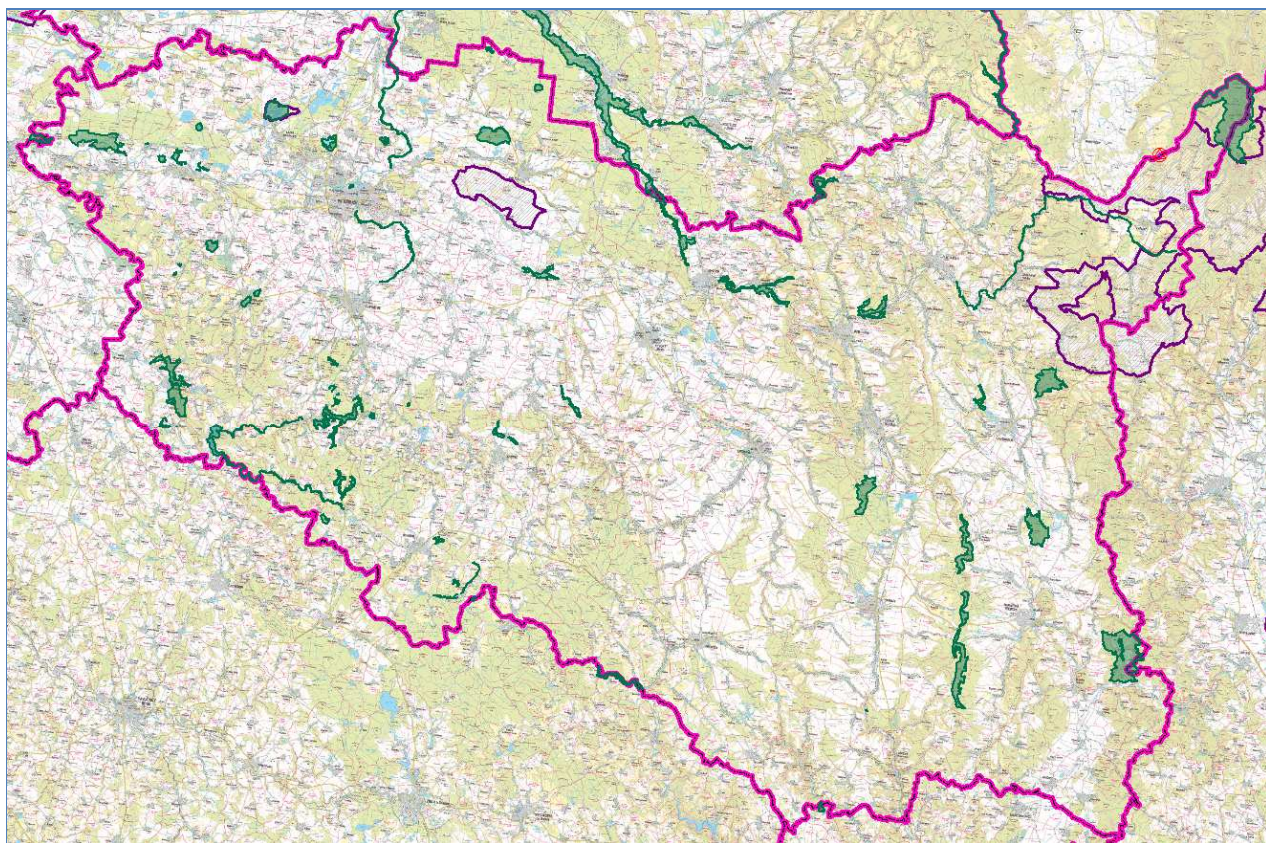


Obr. 30 CHKO Orlické hory (zdroj: AOPK, 2015).

3.1.4 Evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Soustava Natura 2000 na území Pardubického kraje byla z velké části vymezena v rámci již dříve vyhlášených velkoplošných (NP, CHKO) i maloplošných chráněných území (NPR, NPP, PR, PP). V případě některých částí soustavy Natura 2000 (zejména se to týká ptačích oblastí) se však jedná o zcela nová území s ochranným režimem.

Na území Pardubického kraje je dle Nařízení vlády č. 318/2013 Sb. ze dne 14. 10. 2013 a jeho aktualizace, vymezeno a vyhlášeno 59 Evropsky významných lokalit. Další 2 evropsky významné lokality do území Pardubického kraje zasahují ze sousedních krajů, a to z Kraje Vysočina a Královéhradeckého kraje. Na území Pardubického kraje jsou vymezeny 3 ptačí oblasti.



Obr. 31 : Vymezení soustavy Natura 2000 na území Pardubického kraje; zelená - evropsky významné lokality, fialová - ptačí oblasti (Zdroj: AOPK ČR)

Níže, v následujících tabulkových přehledech, je uveden seznam evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, jež leží na území Pardubického kraje či do něj zasahují.

Tab. 16 : Evropsky významné lokality na území Pardubického kraje

Kód lokality	Název	Rozloha /ha	Předmět ochrany
CZ0534051	Anenské údolí	39,4	6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (<i>Festuco - Brometalia</i>) 6210* - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (<i>Festuco - Brometalia</i>), význačná naleziště vstavačovitých 6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (<i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i>) 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)
CZ0533295	Běstvina	16,3	páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0533684	Běstvina - krypta	0,03	vrápenec malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>)
CZ0530033	Bohdalov	956,4	6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (<i>Festuco-Brometalia</i>) 6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (<i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i>) 9110 - Bučiny asociace <i>Luzulo-Fagetum</i> 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i>
CZ0533308	Bohdanečský rybník	247,8	kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>) lesák rumělkový (<i>Cucujus cinnaberinus</i>) modrásek bahenní (<i>Maculinea nausithous</i>) vážka jasnoskvrnná (<i>Leucorrhinia pectoralis</i>)
CZ0533685	Borová u Poličky	<0,1	vrápenec malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>)
CZ0533686	Bouda u Těchonína	<0,1	netopýr černý (<i>Barbastella barbastellus</i>) netopýr velký (<i>Myotis myotis</i>)
CZ0533296	Boušovka	1,1	vážka jasnoskvrnná (<i>Leucorrhinia pectoralis</i>)
CZ0530501	Brandýs	179,5	8210 - Chasmo fytická vegetace vápnitých skalnatých svahů 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i> 9180* - Lesy svazu <i>Tilio-Acerion</i> na svazích, sutích a v roklicích
CZ0533297	Buky u Vysokého Chvojna	29,5	páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*

CZ0534050	Černý Nadýmač	24,4	3150 - Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu <i>Magnopotamion</i> nebo <i>Hydrocharition</i> puchýřka útlá (<i>Coleanthus subtilis</i>)
CZ0534052	Dolní Chrudimka	60,6	3260 - Nižinné až horské vodní toky s vegetací svazů <i>Ranunculion fluitantis</i> a <i>Callitricho-Batrachion</i> klínatka rohatá (<i>Ophiogomphus cecilia</i>)
CZ0530037	Hemže-Mýtkov	27,8	9180* - Lesy svazu <i>Tilio-Acerion</i> na svazích, sutích a v roklicích
CZ0533300	Heřmanův Městec	62,6	páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0533310	Hluboký rybník	7,7	páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0530020	Hřebečový hřbet	738,5	8210 - Chasmoxytická vegetace vápnitých skalnatých svahů 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i> 9180* - Lesy svazu <i>Tilio-Acerion</i> na svazích, sutích a v roklicích
CZ0534054	Hubský-Strádovka	86,0	3140 - Tvrdé oligo-mezotrofní vody s bentickou vegetací parožnatek 6410 - Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (<i>Molinion caeruleae</i>) 6430 - Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpského stupně 7140 - Přechodová rašeliniště a třasoviště 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>) srpnatka fermežová (<i>Hamatocaulis vernicosus</i>)
CZ0533302	Choltická obora	69,5	kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>) páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0614136	Chotáry	7,2	vrkoč Geyerův (<i>Vertigo geyeri</i>)
CZ0533303	Chrudimka ¹	230,0	3260 - Nižinné až horské vodní toky s vegetací svazů <i>Ranunculion fluitantis</i> a <i>Callitricho-Batrachion</i> vydra říční (<i>Lutra lutra</i>)
CZ0533687	Jeskyně Bětník	<0,1	vrápenec malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>)
CZ0533688	Jeskyně u Horního Újezda	<0,1	vrápenec malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>)
CZ0533698	Kladruby nad Labem	450,0	lesák rumělkový (<i>Cucujus cinnaberinus</i>) páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0533696	Kochánovické rybníky a tůň	19,4	čolek velký (<i>Triturus cristatus</i>) kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>)
CZ0530146	Králický Sněžník ²	1792,1	4060 - Alpínská a boreální vřesoviště 6150 - Silikátové alpínské a boreální trávníky 6430 - Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpského stupně 7110* - Aktivní vrchoviště 8110 - Silikátové sutě horského až niválního stupně (<i>Androsacetalia alpinae</i> a <i>Galeopsietalia ladani</i>) 8220 - Chasmoxytická vegetace silikátových skalnatých svahů 8310 - Jeskyně nepřístupné veřejnosti 9110 - Bučiny asociace <i>Luzulo-Fagetum</i> 91D0* - Rašelinný les 9410 - Acidofilní smrčiny (<i>Vaccinio-Piceetea</i>)
CZ0534053	Krkanka-Strádovské peklo	277,5	6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (<i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i>) 8220 - Chasmoxytická vegetace silikátových skalnatých svahů 9110 - Bučiny asociace <i>Luzulo-Fagetum</i> 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i> 9180* - Lesy svazu <i>Tilio-Acerion</i> na svazích, sutích a v roklicích vranka obecná (<i>Cottus gobio</i>)
CZ0533307	Kunětická hora	26,9	páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0530174	Lanškrounské rybníky	41,5	6410 - Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (<i>Molinion caeruleae</i>) 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)
CZ0530500	Lichnice - Kaňkovy hory	451,2	6190 - Panonské skalní trávníky (<i>Stipo-Festucetalia pallentis</i>) 8220 - Chasmoxytická vegetace silikátových skalnatých svahů 9110 - Bučiny asociace <i>Luzulo-Fagetum</i> 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i> 9180* - Lesy svazu <i>Tilio-Acerion</i> na svazích, sutích a v roklicích
CZ0530503	Litice ³	123,6	3260 - Nižinné až horské vodní toky s vegetací svazů <i>Ranunculion fluitantis</i> a <i>Callitricho-Batrachion</i> 8220 - Chasmoxytická vegetace silikátových skalnatých svahů 9110 - Bučiny asociace <i>Luzulo-Fagetum</i> 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i>
CZ0533701	Louky u Přelouče	76,4	modrásek bahenní (<i>Maculinea nausithous</i>) modrásek očkovaný (<i>Maculinea teleius</i>)
CZ0533702	Louky v Jeníkově	13,7	vrkoč Geyerův (<i>Vertigo geyeri</i>)
CZ0533002	Malá Straka	3,6	kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>)
CZ0530064	Mazurovy chalupy	11,7	6410 - Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (<i>Molinion caeruleae</i>)
CZ0533012	Michnovka-Pravy	2,8	čolek velký (<i>Triturus cristatus</i>)

CZ0530034	Moravská Sázava	353,4	9110 - Bučiny asociace Luzulo-Fagetum 9130 - Bučiny asociace Asperulo-Fagetum 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)
CZ0524049	Orlice a Labe ⁴	2683,18	2330 - Otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (<i>Corynephorus</i>) a psinečkem (<i>Agrostis</i>) 3150 - Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu <i>Magnopotamion</i> nebo <i>Hydrocharition</i> 3260 - Nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů <i>Ranunculion fluitantis</i> a <i>Callitricho-Batrachion</i> 6410 - Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (<i>Molinion coeruleae</i>) 6430 - Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpského stupně bolen dravý (<i>Aspius aspius</i>) vydra říční (<i>Lutra lutra</i>) klínatka rohatá (<i>Ophiogomphus cecilia</i>)
CZ0533309	Pardubice - zámek	3,7	páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0533691	Pařížov	<0,1	netopýr černý (<i>Barbastella barbastellus</i>)
CZ0533693	Podolská a Páterova jeskyně	<0,1	netopýr brvitý (<i>Myotis emarginatus</i>) vrápenec malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>)
CZ0530027	Psí kuchyně	268,6	6430 - Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpského stupně 9130 - Bučiny asociace Asperulo-Fagetum 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)
CZ0534055	Ratajské rybníky	20,4	6410 - Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (<i>Molinion caeruleae</i>) 7140 - Přechodová rašeliniště a třasoviště modrásek bahenní (<i>Maculinea nausithous</i>) modrásek očkovaný (<i>Maculinea teleius</i>) srpnatka fermežová (<i>Hamatocaulis vernicosus</i>)
CZ0533312	Rybník Moře	2,3	kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>)
CZ0533697	Rybník Strach	2,7	kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>)
CZ0530149	Rychnovský vrch	353,3	6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (<i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i>) 9130 - Bučiny asociace Asperulo-Fagetum 9180* - Lesy svazu <i>Tilio-Acerion</i> na svazích, sutích a v roklicích 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)
CZ0530502	Semínský přesyp	0,6	2330 - Otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (<i>Corynephorus</i>) a psinečkem (<i>Agrostis</i>)
CZ0533501	Slavická obora	7,4	páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0532132	Střemošická stráž	46,4	6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (<i>Festuco-Brometalia</i>) 6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (<i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i>) střevíčník pantoflíček (<i>Cypripedium calceolus</i>)
CZ0533314	Tichá Orlice	49,6	mihule potoční (<i>Lampetra planeri</i>)
CZ0213061	Týnecké mokřiny	7,1	kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>)
CZ0532131	U Banínského viaduktu	0,9	střevíčník pantoflíček (<i>Cypripedium calceolus</i>)
CZ0533005	U Pohránovského rybníka	65,0	lesák rumělkový (<i>Cucujus cinnaberinus</i>)
CZ0533301	Údolí Chrudimky	6,4	mihule potoční (<i>Lampetra planeri</i>)
CZ0613010	Údolí Svatky u Krásného ⁵	96,5	modrásek bahenní (<i>Maculinea nausithous</i>)
CZ0533316	Uhersko	81,2	lesák rumělkový (<i>Cucujus cinnaberinus</i>)
CZ0530028	Vadětín - Lanšperk	170,8	8210 - Chasmoxytická vegetace vápnitých skalnatých svahů 9130 - Bučiny asociace Asperulo-Fagetum
CZ0622174	V Jezdinách	26,1	střevíčník pantoflíček (<i>Cypripedium calceolus</i>)
CZ0533694	Vranová Lhota	<0,1	netopýr velký (<i>Myotis myotis</i>)
CZ0523267	Zaorlicko	185,4	6520 - Horské sečené louky 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)
CZ0530504	Zubří	29,2	6230* - Druhově bohaté smilkové louky na silikátových podložích v horských oblastech (a v kontinentální Evropě v podhorských oblastech)
CZ0530021	Žernov	312,4	3150 - Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu <i>Magnopotamion</i> nebo <i>Hydrocharition</i> 7140 - Přechodová rašeliniště a třasoviště 9170 - Dubohabiny asociace <i>Galio-Carpinetum</i> 9190 - Staré acidofilní doubravy s dubem letním (<i>Quercus robur</i>) na písčitých pláních

¹ zasahuje do Kraje Vysočina

² zasahuje do Olomouckého kraje

³ zasahuje do Královéhradeckého kraje

⁴ zasahuje z Královéhradeckého kraje

⁵ zasahuje z Kraje Vysočina

Tab. 17 Ptačí oblasti na území Pardubického kraje

Kód	Název	Rozloha (ha)	Předmět ochrany
CZ0531012	Bohdanečský rybník	306,75	chřástal kropenatý (<i>Porzana porzana</i>)
CZ0531013	Komárov	2030,75	kalous pustovka (<i>Asio flammeus</i>) moták pilich (<i>Circus cyaneus</i>)
CZ0711016	Králický sněžník ¹	30179,74	chřástal polní (<i>Crex crex</i>)

¹ zasahuje do Olomouckého kraje

3.1.5 Chráněné oblasti přirozené akumulace vod

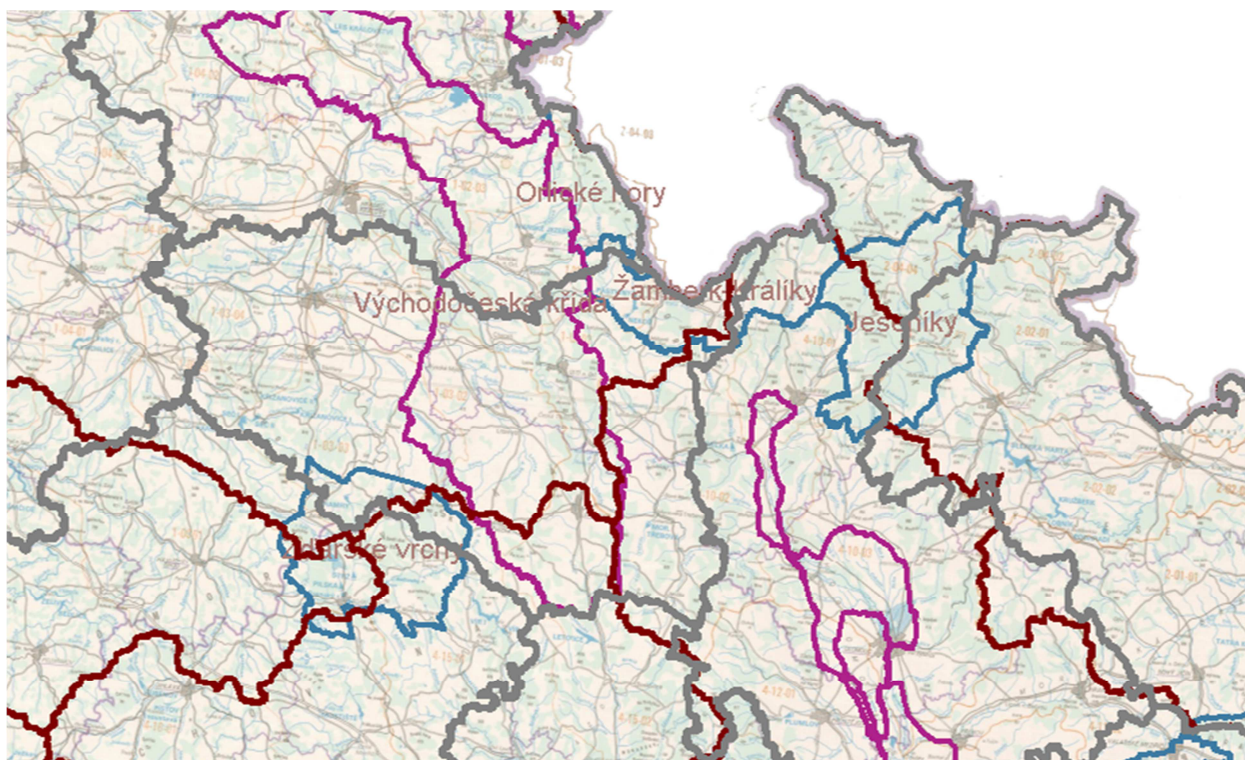
Na území Pardubického kraje zasahuje řada oblastí chráněné akumulace podzemní vody, a to Východočeská křída, Žamberk Králíky, Žďárské vrchy a Orlické hory, vyhlášené nařízením vlády ČR č. 85/1981 Sb., o chráněných oblastech přirozené akumulace vod Chebská pánev a Slavkovský les, Severočeská křída, Východočeská křída, Polická pánev, Třeboňská pánev a Kvartér řeky Moravy.

Většina území regionu má vhodné podmínky pro vytváření zásob podzemních vod. Rozkládá se zde jižní polovina plošně rozsáhlé Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Východočeská křída, zasahuje sem i CHOPAV Orlické hory, CHOPAV Žďárské vrchy a CHOPAV Žamberk - Králíky. Kvartér řeky Moravy.

Celkem zaujímají chráněné oblasti přirozené akumulace vod více než 42 % rozlohy řešeného území. Výskyt zdrojnic minerálních vod na území Pardubického kraje je chráněn výnosy MZ pro oblast Lázně Bohdaneč mající též statut lázeňského místa (usnesení rady VČKNV č. 151 ze dne 20.7.1963). Dále jsou minerální vody zjištěny na území obce Křičín, zdroj je bez ochrany.

Tab. 18 Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) v Pardubickém kraji (zdroj: HEIS VUV TGM)

Název	Plocha (ha)
Orlické hory	622
Východočeská křída	145 201
Žamberk - Králíky	28 629
Žďárské vrchy	19 417
Úhrnem	193 869



Obr. 32 CHOPAV v Pardubickém kraji (zdroj: HEIS VUV)

3.1.6 Potenciální ovlivnění životního prostředí v oblastech zvláštního významu pro životní prostředí v důsledku provedení koncepce

Z pohledu ochrany životního prostředí bude koncepce pravděpodobně obsahovat některé aktivity, které mohou potenciálně negativně ovlivnit životní prostředí v dotčeném území. Jedná se především o budování nové infrastruktury cyklo a in-line turistiky a jejího zázemí, tedy realizace stavebních záměrů, které mohou znamenat stavební aktivitu v území.

Klíčová z hlediska potenciálních impaktů vůči životnímu prostředí budou opatření směřující k rozvoji cyklo a in-line infrastruktury, především v případě budování nových cyklo tras či doprovodné infrastruktury tzv. na zelené louce. Realizace případných stavebních záměrů znamenající využívání přírodních zdrojů, zvýšení dopravní zátěže a zvýšený pohyb návštěvníků, může v konkrétních případech znamenat zásah do ekosystémových charakteristik daného území.

Případnou stavební aktivitu spojenou s rozvojem cyklistické a in-line infrastruktury bude nutné realizovat tak, aby nedošlo ke znehodnocení přírodních a kulturních krajinných hodnot a ke střetům s biotopy chráněných druhů. Zejména je třeba využívat pro trasování nových cyklostezek a cyklotras stávající cestní síť v krajině a nebudovat nové trasy ve volném terénu. Při lokalizaci nových cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury je třeba minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES, biotopů chráněných druhů a nefragmentovaných částí krajiny a koordinovat projekty s příslušnými orgány ochrany přírody resp. státní památkové péče. Dále je třeba minimalizovat zábory zemědělské a lesní půdy, tam, kde je to možné, minimalizovat budování zpevněných, nepropustných povrchů, chránit vodní útvary podzemních i povrchových vod, zabráňovat kontaminaci prostředí provozem, nezvyšovat fragmentaci krajiny. U ostatních aktivit je rovněž potřeba přihlídnout k tomu, aby měly, co nejmenší rušivý efekt na populace rostlin a živočichů (např. pohyb turistů).

V průběhu posuzování koncepce na životní prostředí bylo přihlíženo k limitům území a podmínkám pro jednotlivé aktivity navrhované jejím zpracovatelem (podrobněji viz kapitola 6 tohoto dokumentu), se snahou předcházet případným vlivům, které bude možno z charakteru aktivit předpokládat. V tomto smyslu by navržen systém environmentálních kritérií pro výběr podpořených projektů (viz kapitola 11) a systém monitoringu implementace koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí (viz kap. 9). Součástí SEA je rovněž posouzení vlivů koncepce na lokality soustavy Natura 2000 zpracované Ing. Pavlem Kolářkem,

PhD., držitelem autorizace pro posuzování vlivů dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (viz kap. 4.3, resp. příloha 1 tohoto dokumentu).

Všechny aktivity navrhované v územích chráněných dle zákona o ochraně přírody a krajiny je třeba koordinovat s příslušnými orgány ochrany přírody tj. správami jednotlivých zvláště chráněných území.

Každé opatření a aktivita navržená v koncepci bude realizována s respektováním ochrany území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000 a všechny navrhované projekty, které podléhají zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, musejí být podrobeny posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni (EIA).

4 Veškeré současné problémy životního prostředí, které jsou významné pro koncepci, zejména vztahující se k oblastem se zvláštním významem pro životní prostředí (např. oblasti vyžadující ochranu podle zvláštních právních předpisů)

4.1 Celkový stav životního prostředí a negativní trendy jeho vývoje

Území kraje se rozkládá na východě České kotliny. Část severovýchodní hranice je zároveň i státní česko-polskou hranicí, východ je ohraničen jižní částí Orlických hor, horským masívem Králického Sněžníku (nejvyšší vrchol kraje, 1424 m n. m.) a nejzápadnějšími svahy Hrubého Jeseníku, jih a jihovýchod je lemován vrchovinnými oblastmi Žďárských vrchů a Železných hor, středem a západem kraje protéká jeho přirozená osa řeka Labe obklopená Polabskou nížinou.

Mezi nejméně postižená území negativní antropogenní činností patří oblast podhůří a vrchovin (bez větších sídel) ve střední a severní části okresu Ústí nad Orlicí, v jižní části okresu Svitavy a jižní části okresu Chrudim.

Poškozené lesní ekosystémy jsou typické pro hřebenové partie Orlických hor v okrese Ústí nad Orlicí, kde se jen velmi pomalu daří zakládat stabilnější porosty odolné proti nepříznivým povětrnostním a klimatickým podmínkám a škůdcům.

Mezi území s poškozeným životním prostředím lze řadit i zemědělsky intenzivně obhospodařovaná území na velkých plochách, kde je narušen přirozený prvek biodiverzity, protierozní ochrany a dochází k plošnému znečišťování vody dusičnany a fosforečnany (i po snížení dávek hnojení se ještě řadu let uvolňují zásoby vázané v půdě). Zejména se jedná o okres Pardubice, Chrudim (kromě jižní části), západní část okresu Ústí nad Orlicí a severní a střední část okresu Svitavy.

Nejintenzivněji je poškozené životní prostředí v územích s koncentrovaným průmyslem, osídlením a dopravními uzly. V Pardubickém kraji lze vyčlenit jednu oblast, která se tímto druhem poškození výrazně liší od ostatního území, a to aglomeraci Pardubice. Její další průmyslový rozvoj je předurčen plánovaným splavněním Labe, vybudováním logistického centra, nebo rozšířením provozu letiště. V relativní blízkosti Pardubic se nacházejí navíc dvě významné tepelné elektrárny – Opatovice a Chvaletice a dále město Chrudim, které se stále více propojuje s Pardubicemi. Stupeň poškození životního prostředí zejména chemickým průmyslem a energetikou má rozměry nejvýznamnějších problémů životního prostředí v rámci republiky (např. areál firmy Paramo, včetně detašovaných skládek, úložiště elektrárenského popílku u obou elektráren, apod.). Další významnou sídelní a průmyslovou oblastí, kterou díky napojení na železniční koridor čeká další průmyslový a urbanistický rozvoj, je Česká Třebová – Ústí nad Orlicí. Jako poslední kategorii lze zmínit všechna větší města či menší průmyslová města kraje, která vždy představují zóny s lokálně znečištěným ovzduším (zejména NO_x, ozón a polévatý prach).

Emise

Kvalita ovzduší v Pardubickém kraji je nejvíce ovlivňována emisemi z mobilních zdrojů znečišťování ovzduší (doprava) a z malých stacionárních zdrojů (domácí topeniště). Obě zmíněné kategorie zdrojů emitují znečišťující látky do přízemní vrstvy atmosféry. Z regionálního hlediska je v Pardubickém kraji nejvíce zatíženo území okresu Pardubice, a to jak z důvodů zvýšené koncentrace dopravy, tak i soustředěním průmyslové výroby a umístěním významných zdrojů znečišťování ovzduší (elektrárna Opatovice a Chvaletice) na území okresu. Zvýšené znečištění v městských centrech je způsobeno nárůstem silniční dopravy a ne vždy správnou dopravní politikou.

Voda

Přestože se jakost povrchových vod v ČR dlouhodobě zlepšuje, Pardubický kraj společně s Karlovarským a Ústeckým jsou výjimkou. Tyto kraje představují území s nejnepríznivějším stavem kvality povrchových vod v ČR. Největším tokem Pardubického kraje je Labe, ale i ostatní toky jsou významné, například řeka Svitava, případně Chrudimka nebo Orlice. Jakost povrchových vod ovlivňují především bodové zdroje znečištění (města a obce, průmyslové závody, objekty soustředěné zemědělské živočišné výroby a staré zátěže). Zásadní význam při snižování znečištění mají čistírny odpadních vod (ČOV) a kanalizační systémy.

Přetrvávajícím problémem je, že často nejsou instalovány v menších sídlech na horních tocích, kde mají zásadní vodohospodářský význam.

Odpady

Pardubický kraj je v produkci odpadů podprůměrným krajem, nadprůměrným původcem je pouze u odpadů z energetiky. Celková kapacita skládek v kraji je dostatečná. V současnosti není v kraji realizován jiný způsob nakládání s komunálním odpadem. Skládkování je na žebříčku v hierarchii nakládání s odpady na nejnižší příčce, nicméně i přesto řesto jsou v Pardubickém krajinadále rozšiřovány resp. připravovány další skládkovací kapacity namísto řešení problematiky chybějící kapacitní spalovny odpadů.

Staré ekologické zátěže

Na území Pardubického kraje se nachází staré ekologické zátěže i kontaminované průmyslové objekty („brownfields“). I když se v posledních letech podařilo v řadě případů zahájit nebo i ukončit proces jejich odstraňování nebo zabezpečení, stále existuje řada neřešených zátěží, zejména těch, kde náklady na asanaci přesahují cenu vlastních nemovitostí nebo nejsou vyjasněna vlastnická práva.

V kraji se nachází cca 10 velkých starých průmyslových zátěží a cca 20 starých skládek s vysokou mírou rizikovitosti. Staré zátěže představují velké nebezpečí pro všechny složky životního prostředí. Řešení starých ekologických zátěží má pozitivní dopad např. na ochranu kvality vod (zdroje pitné vody), kvalitu půd, apod. Tyto ekologické zátěže bude s největší pravděpodobností potřeba vytěžit a převést na řízené skládky nebo jinak zneškodnit, protože rizika jejich nebezpečnosti spočívají především v jejich nevhodném umístění na propustném podloží v blízkosti vodotečí, apod.

. Nejvýznamnější stará ekologická zátěž v Pardubickém kraji, která je řešena z prostředků Ministerstva financí ČR, je znečištění areálu Synthesia Pardubice Semtín chlorovanými uhlovodíky, těžkými kovy a ropnými látkami. Na této lokalitě dochází k postupnému vyluhování kontaminantů do Labe a při větších průtocích hrozí nebezpečí znečištění toku. V Pardubickém kraji má několik lokalit se starými ekologickými zátěžemi podnik Paramo, a.s. Jde o hlavní areál závodu a jeho okolí (Sv. Trojice, bývalé parkoviště ČSAD BUS Chrudim) a dále deponie odpadů z provozu rafinerie v letech padesátých až osmdesátých (u obce Blato, Nová Ves, Zdechovice, Hlavečnick a Časy). V současné době kraj zajišťuje likvidace starých ekologických zátěží na lokalitách Bor u Skutče, Transporta Chrudim a na lokalitě Hodonín u Nasavrk. Znečišťujícími látkami na těchto lokalitách jsou chlorované uhlovodíky, chlorované pesticidy a ropné látky.

Hluk

Nadměrná úroveň hluku je obdobně jako znečištění ovzduší jedním z nejzávažnějších faktorů působících negativně na zdravotní stav obyvatel a živočichů. Hlavním zdrojem hluku v městském prostředí je pozemní doprava. Kromě okolí frekventovaných silničních komunikací jsou zatíženými oblastmi také okolí železničních komunikací a průmyslových areálů. Dle Akčního plánu pro komunikace I. třídy, který byl zpracován Ministerstvem dopravy ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, je navrhována řada dílčích opatření ke snížení hlukové expozice dotčených obyvatel (ke kterým patří výstavba obchvatů nejvíce zatížených měst Holice- již dokončen, Chrudim, Vysoké Mýto, Pardubice a výměna oken s vyšší neprůzvučností v místech, kde realizace dopravně-technických opatření nebude tak účinná).

Vedle protihlukových opatření se v akčním plánu dále uvádí dlouhodobá strategie ochrany před hlukem, která zahrnuje:

- ▶ realizaci obchvatu města Svitav (silnice I/43). Časový horizont 2011 – 2013;
- ▶ výstavbu přeložky silnice I/36 Trnová – Dubina (časový horizont 2012 – 2014) a přeložky silnice I/2 (časový horizont 2010 – 2012);
- ▶ výměnu oken v chráněných objektech situovaných v okolí silničního průtahu městem Přelouč. Realizace obchvatu Přelouči je naplánována až po roce 2020.
- ▶ Holice – Býšť – bude řešeno výstavbou R35 v úseku Opatovice nad Labem – Zámorsk, realizace do roku 2016;
- ▶ Chrudim – bude řešeno 2. a 3. etapou obchvatu Chrudimi – přeložka I/37 v úseku Medlešice – Slatiňany, v letech 2009 – 2014.

Ze strategických hlukových map (dostupné na <http://hlukovemapy.mzcr.cz>) vyplývá, že na území Pardubického kraje žije 6635 osob, které jsou obtěžovány hlukem překračujícím L_{dvn} >70 dB v denní době a

10039 osob, které jsou obtěžovány hlukem překračujícím ekvivalentní hladinu hluku $L_{dvn} > 60$ dB v noční době z provozu na komunikacích I. II. a III. tříd.

Počet obyvatel žijících u nejvíce frekventovaných silnic, kteří jsou vystaveni hluku překračujícímu hygienické limity, uvádí následující výčet. Celková čísla budou avšak u většiny měst řádově vyšší.

Místa v Pardubickém kraji s nejvyšším počtem obyvatel zasažených hlukem překračujícím hygienické limity pro starou hlukovou zátěž tj. 70/60 dB den/noc¹:

1. Chrudim (silnice I/37) – zasaženo cca 865/1978 obyvatel den/noc
2. Pardubice (silnice I/36) – zasaženo cca 743/2293 obyvatel den/noc
3. Svitavy (silnice I/43) – zasaženo cca 364/893 obyvatel den/noc

V oblasti aglomerací Hradec Králové – Pardubice – Chrudim (tzv. Východočeský dopravní integrovaný systém – VYDIS) je zaveden integrovaný dopravní systém hromadné přepravy osob (IDS) a počítá se s jeho postupným rozšiřováním i do dalších částí kraje (okres Svitavy a Ústí nad Orlicí). Rozhodujícím kritériem IDS je co nejefektivnější způsob dostupnosti cílů cest. Základní úloha IDS tedy spočívá v optimalizaci hromadné přepravy osob tak, aby byla schopna konkurovat individuální automobilové dopravě a tím zajistit nepřetěžování komunikační sítě a nezhoršování životního prostředí.

Shrnutí

Problémem Pardubického kraje v oblasti ovzduší jsou zejména emise NO_x, jejichž množství se zvyšuje především v důsledku nárůstu dopravy. Druhým problémem z hlediska kvality ovzduší je množství TZL, hlavně prašných částic velikostní frakce PM₁₀. Nárůst znečištění je patrný i u koncentrací přízemního ozonu ve městech. V neposlední řadě je důležité i snižování emisí NH₃. Pro Pardubický kraj je příznačná absence množství dopravních obchvatů populačně silných a dopravně významných sídelních útvarů. Vliv na stav a kvalitu ovzduší mají i kongesce a problematika zkapacitnění silnic. Znečištění ovzduší v návaznosti na přítomnost zdrojů a meteorologické podmínky (dlouhá zima) může v území kraje přinášet i pravděpodobné vlivy na zdraví, kterými jsou změny dýchacích funkcí dětí i dospělých, vyšší respirační nemocnost, zvýšená medikace, hospitalizace, zvýšená pravděpodobnost úmrtí s maximem u chorob kardiovaskulárních a nádorových. Může docházet ke změnám reprodukčních funkcí a více tam, kde existují ještě další expozice látkám s tímto účinkem (chemický průmysl).

V oblasti ochrany vod je nezbytné vyřešení rekonstrukce a intenzifikace stávajících čistíren odpadních vod a doplnění a rozšíření navazujících kanalizačních systémů. Nutností je uvedení vypouštění odpadních vod z těchto ČOV do vod povrchových v souladu jak s platnými právními předpisy na úseku vodního hospodářství v České republice, tak i příslušnou směrnicí ES o čištění komunálních odpadních vod. Stejně tak je nutné i zajištění odpovídajícího čištění odpadních vod včetně řešení kanalizace u obcí dosahujících počtu 2000 obyvatel. Je nutné snížit znečištění toku Labe látkami s neuroendokrinně dysrupčními vlastnostmi, jako jsou chlórbenzeny a polycyklické aromatické uhlovodíky.

V místech, kde dosud nedošlo k sanacím starých ekologických zátěží a existuje dosud environmentální a zdravotní riziko, nerealizovat obytnou zástavbu do doby odstranění staré ekologické zátěže. V oblasti starých ekologických zátěží je nezbytná potřeba sanace areálu závodu Synthesia, a.s. Pardubice.

Na úseku ochrany přírody a krajiny a ochrany půdy přetrvává tlak na výstavbu ve volné krajině na okrajích sídel (tzv. urban sprawl), která však narušuje jak krajinný ráz, tak cenné biotopy a nejkvalitnější pozemky. Takto dochází k výrazné fragmentaci volné krajiny. Přetrvává i snaha o intenzivní produkční využití půdy na zorných katastrech i se všemi nepříznivými důsledky (erozní splachy atp.). Zemědělské dotační programy z Evropské unie cílené na snížení intenzity obhospodařování často vedou k opačnému důsledku – likvidace mezí a obhospodařování na hranice pozemků. Stále se objevuje problematika intenzifikace rybníčního hospodaření (hnojení, krmení, používání pesticidů) s předpokládanými negativními vlivy jak na biotop vlastních rybníků, tak na vodní toky a nivy v povodí pod rybníky. S tím souvisí i řešení problematiky narušeného vodního režimu krajiny.

¹ Zdroj: CENIA, KHS PK

4.2 Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území

Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území se projevují zejména v těchto oblastech:

- ▶ Snížená biodiverzita monokulturních lesů, marginalizace rozsáhlých ploch v krajině;
- ▶ Vysoká míra skládkování odpadů;
- ▶ Nedokončený páteřní komunikační systém, zanedbaná údržba a špatný stav některých komunikací II. a III. třídy resp. místních komunikací;
- ▶ Intenzifikace dopravy, nárůst imisního zatížení území mobilními zdroji znečišťování ovzduší a zvyšující se hluková zátěž území;
- ▶ Zvyšování podílu tuhých znečišťujících látek na celkových emisích, opakované překračování imisních limitů (PM₁₀) (nárůst osobní a nákladní automobilové dopravy);
- ▶ Zvyšování podílu sekundární prašnosti re-emisí prachových částic z povrchu vozovek (především nekvalitní povrchy regionálních silnic), ze zemědělských ploch v době zemědělských prací a z těžebních ploch;
- ▶ Plošné znečištění povrchových vod způsobené zejména splachy dešťovou vodou ze zemědělsky obdělávaných pozemků, eutrofizace vodních nádrží;
- ▶ Bodové znečištění vod kanalizačními výustěmi, a to zejména z obcí bez čistíren odpadních vod (ČOV) nebo s nedostatečně čistěnými průmyslovými odpadními vodami;
- ▶ Snížování retenční schopnosti krajiny prostřednictvím rozrůstající se zástavby a rozšiřováním nepropustných ploch, s tím související zvýšené riziko povodní;
- ▶ Neuspokojivý stav vodotečí, neplnění ekologické funkce (migrace, retence, samočistící schopnost);
- ▶ Rozšiřování zástavby do volné krajiny - ohrožení přírodních stanovišť, ohrožení biodiverzity, zvýšení neprostupnosti krajiny, fragmentace krajiny;
- ▶ Pokračování v trendu suburbanizace do okolí velkých měst, často na zelené louky, malé využití tzv. brownfields;
- ▶ Nadměrné zatížení obyvatel hlukem především ve městech a podél významných dopravních tahů;
- ▶ Nevyřešená otázka spalování nekvalitních paliv v lokálních topeništích a podíl těchto zdrojů na emisním zatížení ovzduší;
- ▶ Přítomnost starých ekologických zátěží. Nejčastěji se jedná o staré skládky odpadů ať už legálních či nelegálních;
- ▶ Velká rozloha dosud neřešených brownfields;
- ▶ Zvýšená expozice obyvatel vůči hlukové zátěži (doprava) především v zastavěných územích měst, nedokončená R35;
- ▶ Nevyhovující stav sídelní zeleně, včetně ochranné a izolační zeleně;
- ▶ Celkově nízká biodiverzita a ekologická stabilita především zemědělsky intenzivně využívané a sídelní krajiny.

V souvislosti s posouzením vlivů předkládané koncepce na životní prostředí byly identifikovány některé potenciálně negativní vlivy resp. možnosti synergických resp. kumulativních vlivů na životní prostředí v souvislosti s aktivitami v jiných odvětvích, které by mohly mít negativní vazbu vůči životnímu prostředí. Jedná se například o tyto aktivity s možným potenciálně negativním působením na životní prostředí a identifikované regionální environmentální problémy ve fázi realizace a následného provozu jednotlivých projektů:

- ▶ Výstavba a dostavba některých cyklostezek resp. cyklistické a in-line infrastruktury – střety s hodnotnými částmi krajiny - možné zásahy do přírodně cenných biotopů;
- ▶ Snížení retenční schopnosti krajiny v souvislosti s budováním především dopravní a volnočasové infrastruktury - nové zpevněné plochy (parkoviště apod.);

- Zvýšení hlukové zátěže obyvatelstva v souvislosti s pořádáním hromadných akcí ať už sportovního či kulturně-společenského rázu;
- Zábory ZPF v důsledku budování nových cyklostezek a infrastruktury;

Především u projektů, u kterých je již na této strategické úrovni možné konstatovat potenciálně negativní vliv na jednotlivé sledované cíle životního prostředí musí být v další fázi podrobeny přezkoumání podle zákona č. 100/2001 Sb. v procesu EIA, tj. zjišťovacímu řízení, pokud je toto zákonem vyžadováno..

Předpokládané vlivy koncepce na ŽP

Míra vlivu koncepce na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví bude především závislá na konkrétních navrhovaných opatřeních a aktivitách a jejich územním průmětu. Cílem koncepce je nalézt opatření a aktivity, které bude vhodné podpořit a které povedou ke zlepšení podmínek pro rozvoj cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji.

Z pohledu ochrany životního prostředí jsou v koncepci obsaženy rovněž aktivity, které mohou potenciálně negativně ovlivnit životní prostředí v přímo dotčeném území. Jedná se především o budování nové infrastruktury cyklo a in-line turistiky a jejího zázemí, tedy realizace stavebních záměrů, které mohou znamenat stavební aktivitu v území.

Aktivity obsažené v cyklostrategii Pardubického kraje lze v zásadě zobecnit do dvou typů aktivit. Za prvé jsou to opatření a aktivity organizačního charakteru a návrhy stavebních aktivit (cyklostezky, cyklotrasy, bikeparky, singletreky a doprovodná infrastruktura) bez konkrétní lokalizace. U těchto aktivit může být vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedeno pouze v obecné rovině. Je možné identifikovat potenciální možnost vzniku vlivů při realizaci jednotlivých aktivit. O tom, zda tyto vlivy skutečně nastanou, rozhodne až konkrétní naplňování jednotlivých aktivit.

Druhým typem aktivit jsou konkrétní návrhy cyklostezek a bikeresortů. Tyto záměry jsou v koncepci přibližně lokalizovány a jejich realizace může znamenat vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Vlivy na životní prostředí resp. veřejné zdraví lze očekávat především u navrhovaných koridorů cyklostezek, u kterých nastává územní střet, případně se nacházejí blízko sebe. Rovněž lze očekávat ovlivnění území v nichž budou lokalizovány bikeresorty, zejména pokud dochází k překryvu s environmentálně významnými segmenty krajiny resp. zvláště chráněnými územími.

Klíčová z hlediska potenciálních impaktů vůči životnímu prostředí budou opatření směřující k rozvoji cyklo a in-line infrastruktury, především v případě budování nových cyklotras či doprovodné infrastruktury tzv. na zelené louce. Realizace případných stavebních záměrů znamenající využívání přírodních zdrojů, zvýšení dopravní zátěže a zvýšený pohyb návštěvníků, může v konkrétních případech znamenat zásah do ekosystémových charakteristik daného území.

Případnou stavební aktivitu spojenou s rozvojem cyklistické a in-line infrastruktury bude nutné realizovat tak, aby nedošlo ke znehodnocení přírodních a kulturních krajinných hodnot a ke střetům s biotopy chráněných druhů. Zejména se je třeba využívat pro trasování nových cyklostezek a cyklotras stávající cestní síť v krajině, nebudovat nové trasy ve volném terénu. Při lokalizaci nových cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury je třeba minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, prvků ÚSES, biotopů chráněných druhů a nefragmentovaných částí krajiny a koordinovat projekty s příslušnými orgány ochrany přírody resp. státní památkové péče. Dále je třeba minimalizovat zábory zemědělské a lesní půdy, tam, kde je to možné, minimalizovat budování zpevněných, nepropustných povrchů, chránit vodní útvary podzemních i povrchových vod, zabráňovat kontaminaci prostředí provozem, nezvyšovat fragmentaci krajiny. U ostatních aktivit je rovněž potřeba přihlídnout k tomu, aby měly co nejmenší rušivý efekt na populace rostlin a živočichů (např. pohyb turistů).

Vzhledem k předpokládaným aktivitám, které budou v rámci koncepce cyklo a in-line turistiky podporovány lze počítat převážně s kladnými vlivy na zdraví obyvatelstva v kraji – zvýšení možnosti sportovního využití, podpora cyklistiky a in-line sportu, podpora cyklodopravy...atd. Zprostředkovaně lze potom očekávat nepřímé pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší prostřednictvím rozvoje nemotorové dopravy.

V průběhu posuzování koncepce na životní prostředí bylo přihlíženo k limitům území a podmínkám pro jednotlivé aktivity navrhované jejím zpracovatelem, se snahou předcházet případným vlivům, které bude možno z charakteru aktivit předpokládat. V tomto smyslu bude navržen systém environmentálních kritérií pro výběr podpořených projektů a systém monitoringu implementace koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí, součástí bude rovněž posouzení vlivů koncepce na lokality soustavy Natura 2000 zpracované Ing.

Pavlem Kolářkem, PhD., držitelem autorizace pro posuzování vlivů dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Všechny aktivity navrhované v územích chráněných dle zákona o ochraně přírody a krajiny je třeba koordinovat s příslušnými orgány ochrany přírody tj. správami jednotlivých zvláště chráněných území.

Každé opatření a aktivita navržená v koncepci bude realizována s respektováním ochrany území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000 a všechny navrhované projekty, které podléhají zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, musejí být podrobeny posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni (EIA).

4.3 Posouzení vlivu Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na lokality soustavy Natura 2000 v ČR podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny

Požadavek vyhodnocení dle §45i vyplynul ze závěru zjišťovacího řízení vydaného MŽP ČR (č.j.: 56813/ENV/15 ze dne 18.8. 2015), kde je požadováno mimo jiné i vyhodnocení vlivů předmětné koncepce na území soustavy Natura 2000, tj. vyhodnocení ve smyslu §45i zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. v platném znění. Vyhodnocení proved Ing. Pavel Koláček, PhD., držitel autorizace pro posuzování vlivů na lokality soustavy Natura 2000.

Předmětem hodnocení zpracovaného ve smyslu §45i zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění byla koncepce "*Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji*". Koncepce je zpracována invariantně. Cílem tohoto hodnocení je zjistit, zda má koncepce významně negativní vliv na předměty ochrany a celistvost dotčených evropsky významných lokalit (EVL) a ptačích oblastí (PO). Níže uvádíme základní závěry vyhodnocení (úplné znění vyhodnocení je součástí přílohy č. 1 tohoto dokumentu).

Vyhodnocení strategické části koncepce

Strategická část koncepce formulovala v rámci 6 prioritních os 16 opatření. 7 z nich přímo implikuje potenciální možnost negativně ovlivnit soustavu Natura 2000. Jedná se o:

Opatření v rámci Prioritní osy č. 1:

1.2 *Dobudovat infrastrukturu pro dálkové cyklotrasy, jejich spojky a přivaděče, zejména chybějící úseky cyklostezek, rekonstruovat potřebné úseky*

1.3 *Dobudovat podle jednotné národní metodiky doplňkovou infrastrukturu a značení dálkových cyklotras*

Opatření v rámci Prioritní osy č. 2:

2.1 *Dobudovat cyklostezky pro cyklodopravní, volnočasové, sportovní a rekreační účely v krajině i v příměstských oblastech*

2.2 *Dobudovat infrastrukturu pro in-line produkt národního významu*

Opatření v rámci Prioritní osy č. 3:

3.1 *Vybudovat komplexní infrastrukturu pro bike resorty, z nichž minimálně jeden bude svým rozsahem, kvalitou a zázemím služeb patřit mezi špičku v České republice*

3.2 *Rozvíjet a budovat příměstské bike areály a související aktivity*

Opatření v rámci Prioritní osy č. 4:

4.2 *Zvýšit prostupnost hranice pro pěší a cyklisty a propojit české a polské cyklotrasy na hranici*

Tato opatření předpokládají tvorbu územně orientovaných projektů s potenciální možností ovlivnit území soustavy Natura 2000. Vzhledem k obecnosti jejich formulace však **nelze vyhodnotit významnost vlivů** (?), přičemž vliv může být ve výsledku málo významný, stejně tak u nich v této fázi ale nelze zcela vyloučit ani možnost potenciálně negativních vlivů. U těchto aktivit musí být každý jednotlivý projekt v dalších fázích jeho naplňování (SEA, EIA) detailně posouzen dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., resp. pokud není vliv na soustavu Natura 2000 předem vyloučen stanoviskem orgánu ochrany přírody.

Zbývajících 9 opatření je ve vztahu k území soustavy Natura 2000 **indiferentních**, jedná se o organizační či marketingová opatření bez územní vazby (0).

U těch aktivit, kde byl vliv vyhodnocen jako "?" (možný negativní vliv, není však možné vyhodnotit jeho významnost), bylo konstatováno, že každý jednotlivý projekt musí být detailně posouzen dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., resp. pokud není vliv na soustavu Natura 2000 předem vyloučen stanoviskem orgánu ochrany přírody.

Vyhodnocení návrhové části koncepce

Současné lze konstatovat, že mnohé cíle a opatření formulované v obecné rovině v rámci strategické části koncepce nachází své naplnění v konkrétnějších územních souvislostech v rámci vybraných záměrů realizace cyklostezek a MTB/ bike areálů.

Návrh cyklostezek

Drtivá většina navržených cyklostezek, resp. jejich trasování prochází mimo území soustavy Natura 2000, přičemž 22 záměrů je v potenciálním územním střetu s územím soustavy Natura 2000. Součástí vyhodnocení je i hraniční propojení pro cyklisty do Polska.

U 17 záměrů cyklostezek (včetně hraničního propojení do Polska) se povětšinou jedná o možnost okrajových zásahů cyklostezek vedených podél vodních toků, kde nelze v rámci stavebních prací vyloučit možné zásahy do břehových porostů či lučních biotopů a v rámci přemostění i přechody přes vodní toky. Jedná se o biotopy, které jsou u mnohých EVL samy předmětem ochrany nebo jsou na ně vázání živočichové, jež jsou předmětem ochrany či obojí. V rámci několika cyklostezek se také jedná o možnost zásahů do lesních biotopů. U těchto záměrů **byl potenciální vliv jejich realizace vyhodnocen povětšinou jako oscilující mezi nulovým až mírně negativním vlivem (0 až -1), u několika i vlivem mírně negativním (-1).**

5 záměrů je vedeno v blízkosti EVL nebo se v různé dlouhých úsecích EVL pouze dotýkají avšak z ohledem na lokalizaci a charakter předmětů ochrany předběžně vyplynulo, **že vliv bude zřejmě indiferentní (0).**

U aktivit, kde byl vliv vyhodnocen jako "0 až -1" a "-1", bylo konstatováno, že každý jednotlivý projekt (záměr) musí být detailně posouzen dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., resp. pokud není vliv na soustavu Natura 2000 předem vyloučen stanoviskem orgánu ochrany přírody. Zároveň u těchto záměrů byla doporučena konzultace s příslušným orgánem ochrany přírody.

Návrh MTB a bike resortů

Tyto záměry byly v rámci koncepce prezentovány jako orientačně vymezené plochy, které tak v krajském měřítku koncepce představují území (často vymezené do lesnatých oblastí), kam mají být soustředěny aktivity MTB a bike resorty. Většinou se má jednat o využití stávající cestní sítě, ale také se počítá s vybudováním cest (tras) nových.

Z 9 záměrů, vymezených celkově 18 plochami byly zjištěno, že 5 záměrů (6 ploch), zasahuje do území soustavy Natura 2000 a to místy výrazně. U 2 bike resortů (2 plochy) **nebylo možno významnost vlivů vyhodnotit, (?)**. V případě bike areálu Velká Morava plocha 1a leží v PO Králický Sněžník a významně zasahuje i do EVL Králický Sněžník s koncentrací biotopů lesního charakteru. Vzhledem k charakteru území a jeho předmětů ochrany, značné koncentraci rekreačních aktivit a dalších faktorů kumulativního charakteru, při neznalosti konkrétního řešení, nebylo možné významnost vlivů vyhodnotit, nicméně negativní vlivy je možno předpokládat. Rovněž je to bike resort Orlicko - Třebovsko, který významněji zasahuje do EVL Psí kuchyně rovněž s lesními biotopy. U 3 areálů (4 plochy) se zásahem do území soustavy Natura (prostorově okrajového nebo z hlediska povahy záměru a charakteru předmětů ochrany méně významného) **byly potenciální vlivy rámcově vyhodnoceny jako (-1)**. U 6 areálů (9 ploch) **byl vliv vyhodnocen jako nulový (0)**, areály, resp. plochy leží mimo území soustavy Natura 2000. Současné však byla u těchto záměrů navržena opatření k eliminaci případných negativních vlivů (viz tabulková část vyhodnocení).

U jednoho záměru bylo provedení hodnocení bezpředmětné, neboť se nachází již ve fázi realizace

U aktivit, kde byl vliv vyhodnocen jako "-1" a "?", bylo konstatováno, že projekty musí být konkretizovány a každý jednotlivý projekt (záměr) musí být detailně posouzen dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., resp. pokud není vliv na soustavu Natura 2000 předem vyloučen stanoviskem orgánu ochrany přírody. Zároveň u těchto záměrů byla doporučena konzultace s příslušným orgánem ochrany přírody.

Celistvost lokalit

V rámci vyhodnocení nebyly identifikovány takové cíle, jež by implikovaly předpoklad narušení celistvosti území soustavy Natura 2000 v rámci realizace koncepce.

Vyhodnocení koncepce z hlediska kumulativních vlivů

Návrhová část koncepce v konkrétnějších územních souvislostech navrhuje doplnění cyklistické infrastruktury, zejména 162 cyklostezek a 9 tematických areálů MTB a bike resortů. Z pohledu rozmístění cyklostezek se tyto koncentrují do rovinaté oblasti Pardubické sídelní aglomerace, jinde na území kraje jsou rozmístěny rovnoměrněji.

Zde lze konstatovat, že rozmístění cyklostezek nekoresponduje s prostorovou lokalizací území soustavy Natura 2000 ale vychází z převažující rovinaté konfigurace kraje. Z koncepce plynoucí podpora cyklo dopravy a cyklo aktivit, se tedy vzhledem k převažujícímu rovinatému území může rovnoměrněji rozprostřít po celém území kraje. Zlepšení kvality infrastruktury, tedy zejména realizace četné sítě cyklostezek, bude představovat natolik velké zvýšení komfortu, že se může odrazit i na statisticky vyšším podílu využívání alternativních a vůči přírodě šetrnějších způsobů dopravy. Zejména na Pardubicku a v dalších příměstských oblastech, kde je velká dojíždka za prací, a z pohledu městského obyvatelstva i vyšší poptávka po zdravějším životnímu stylu, může větší využívání hromadné dopravy zejména v kombinaci s využitím dopravy veřejné (vlak) mít synergicky pozitivní dopad na dopravu jako celek a může přispět ke zlepšení její plynulosti s nižší intenzitou a četností doprovodných negativních efektů z dopravy, jako jsou dopravní fluktuace a zácpy s efektem snížení dopravní zátěže v území z hlediska hluku a znečištění ovzduší. Pochopitelně tyto pozitivní efekty mohou mít na území soustavy Natura 2000 vliv jen zprostředkovaně, tedy nepřímo.

MTB areály a bike resorty se pak soustřeďují do trojúhelníku mezi Českou Třebovou, Lanškrounem a Svitavami. Těchto areálů jev v kraji navrženo poměrně velké množství a ve většině mimo potenciální střet s územím soustavy Natura 2000. Lze tak předpokládat, že se tyto aktivity budou soustředit převážně do oblastí mimo území soustavy Natura 2000.

Určitá rizika možnosti generování kumulativních vlivů pak nelze vyloučit v některých oblastech, kde se v současné době koncentruje větší množství aktivit, např. v oblasti cestovního ruchu a rekreace. Jedná se zejména o oblast Králického Sněžníku. Zde je potřeba každý záměr v tomto kontextu posoudit.

Celkově však předmětná koncepce neimplikuje nějaké efekty kumulativního charakteru. Spíše lze předpokládat, že aktivity v oblasti rozvoje cyklo dopravy, se na pozadí naplňování koncepce budou odehrávat v koncepčně řízeném prostředí a nebudou probíhat živelně, neboť živelnost aktivit obecně generuje větší množství negativních efektů.

Závěr

Celkově lze shrnout, že u drtivé většiny navržených opatření ve strategické části (10) a záměrů v části návrhové (150), **byl vliv na území soustavy Natura 2000 vyhodnocen jako indiferentní, tedy nulový (0).**

U 6 opatření ve strategické části koncepce (1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2 a 4.2) a u 2 záměrů v části návrhové (bikeresorty 1a a 4b) **nebylo možné vyhodnotit jeho významnost (?)** a to vzhledem k absenci konkrétní územní identifikace a obecnosti záměru (neznalosti konkrétního řešení), přičemž **potenciálně negativní vlivy u těchto opatření a záměrů nelze vyloučit.**

U 13 záměrů v části návrhové pak byl **vliv předběžně vyhodnocen jako oscilující mezi indiferentním až potenciálně mírně pozitivním (0 až +1)**, u 7 záměrů pak jako **mírně negativní (-1)** (cyklostezky 3,5, 48, 52, 66, 67, 74, 75, 77, 82, 84, 101, 108, 109, 144, 155 a MTB resorty 1b, 7, 8c, 8d).

U těchto opatření a záměrů bylo konstatováno, že projekty musí být dále konkretizovány a každý jednotlivý projekt (záměr) musí být detailně posouzen dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., resp. pokud není vliv na soustavu Natura 2000 předem vyloučen stanoviskem orgánu ochrany přírody. Zároveň u těchto záměrů byla doporučena konzultace s příslušným orgánem ochrany přírody.

Konkrétní opatření k příslušnému záměru jsou pak formulována v tabulkové části vyhodnocení v rámci kapitoly 4.3 (str. 13) Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000.

Předmětné hodnocení dospělo k závěru, že předložená koncepce nebude mít potenciálně významný negativní vliv na celistvost a příznivý stav předmětů ochrany soustavy Natura 2000 při realizaci výše uvedených opatření.

5 Cíle ochrany ŽP stanovené na mezinárodní, komunitární nebo vnitrostátní úrovni, které mají vztah ke koncepci a způsob, jak byly tyto cíle vztahy v úvahu během její přípravy, zejména při porovnání variantních řešení

5.1 Strategické dokumenty přijaté na mezinárodní a národní úrovni relevantní vzhledem k SEA Cyklokoncepte

Mezinárodní úroveň

- ▶ V oblasti památkové péče jsou to již historicky platné mezinárodní úmluvy o ochraně různých částí kulturního dědictví
- ▶ Úmluva o ochraně přírodního a kulturního dědictví UNESCO
- ▶ Úmluva o zachování nemateriálního kulturního dědictví UNESCO
- ▶ Úmluva o ochraně architektonického dědictví Evropy
- ▶ Úmluva o ochraně volně žijících ptáků (1979)
- ▶ Směrnice 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (1992)
- ▶ Směrnice 2000/60/ES, ustavující rámec pro činnost ES v oblasti vodní politiky (2000)
- ▶ Šestý akční program Evropského společenství pro životní prostředí 2002–2012 (2001, dosud platný)
- ▶ Obnovená strategie EU pro udržitelný rozvoj (2006)
- ▶ Směrnice 2007/60/ES, o vyhodnocování a zvládání povodňových rizik (2007)
- ▶ Druhý akční program Evropského společenství v oblasti veřejného zdraví 2008 – 2013 (2008)
- ▶ Směrnice 2009/28/EC, o obnovitelných zdrojích energie (2009) Evropa 2020 – Nová ekonomická strategie (2010)
- ▶ Energie 2020 – A Strategy for Competitive, Sustainable and Secure Energy (2010)
- ▶ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Evropa jako přední světová destinace cestovního ruchu – nový politický rámec pro evropský cestovní ruch (2010)
- ▶ Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2020 (2011)

Národní a regionální úroveň

- ▶ Politika územního rozvoje ČR
- ▶ Strategie udržitelného rozvoje ČR
- ▶ Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014 – 2020
- ▶ Zásady urbánní politiky ČR na období 2007 – 2013
- ▶ Dopravní politika České republiky pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050
- ▶ Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014 – 2020
- ▶ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020
- ▶ Koncepce účinnější péče o movité kulturní dědictví v České republice na léta 2010-2014
- ▶ Koncepce účinnější péče o tradiční lidovou kulturu v České republice na léta 2011 až 2015
- ▶ Státní politika životního prostředí ČR

- ▶ Národní rozvojový plán ČR 2007 – 2013 a pro navazující období 2014 – 2020
- ▶ Program rozvoje venkova ČR na období 2014 – 2020
- ▶ Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP
- ▶ Dlouhodobý program Zdraví pro všechny v 21. století (Zdraví 21)
- ▶ Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020
- ▶ Místní agenda 21
- ▶ Strategie sociálního začleňování 2014 – 2020
- ▶ Národní program snižování emisí České republiky, 2007
- ▶ Plán odpadového hospodářství České republiky, 2014
- ▶ Koncepce vodohospodářské politiky Ministerstva zemědělství České republiky pro období od vstupu do Evropské unie
- ▶ Plán hlavních povodí ČR, 2007
- ▶ Aktualizace státního programu ochrany přírody a krajiny
- ▶ Národní strategie ochrany biologické rozmanitosti, 2005 (Natura 2000)
- ▶ Dopravní politika ČR (2013)
- ▶ Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020

Krajská úroveň

Pardubický kraj má zpracovánu celou řadu tematických krajských koncepcí. Jde o dokumenty různé doby vzniku, délky platnosti, míry obecnosti i celkového pojetí. Jsou důležitým vstupem pro identifikaci jednotlivých aktivit naplňovaných v programu rozvoje. Program rozvoje je současně dokumentem propojujícím zpracované koncepce v kontextu aktuální socioekonomické i politické situace.

- ▶ Zásady územního rozvoje Pardubického kraje (2010)
- ▶ Program rozvoje Pardubického kraje 2011
- ▶ Koncepce rozvoje muzejnictví (2010)
- ▶ Plán odpadového hospodářství Pardubického kraje 2016-2025
- ▶ Koncepce podpory státní památkové péče 2013- 2016
- ▶ Seznam nemateriálních statků tradiční lidové kultury Pardubického kraje
- ▶ Střednědobá koncepce zdravotnictví Pardubického kraje (2010)
- ▶ Aktualizovaná koncepce ochrany přírody Pk (2012)
- ▶ Aktualizace programu zlepšení kvality ovzduší Pardubického kraje - červen 2012
- ▶ Akční plán silnic II. a III. třídy v majetku Pardubického kraje
- ▶ Studie potenciálního vlivu výškových staveb a větrných elektráren a na krajinný ráz území Pardubického kraje
- ▶ Aktualizovaná koncepce environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty Pardubického kraje
- ▶ Koncepce povodňové ochrany Pardubického kraje
- ▶ Program snižování emisí Pardubického kraje
- ▶ Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Pardubického kraje
- ▶ Plánování v oblasti vod – Plán oblasti povodí horního a středního Labe

Místní úroveň

- ▶ územně plánovací dokumentace jednotlivých obcí

- ▶ plány péče chráněných území
- ▶ Koncepce cyklo a in-line království Orlických hor a Podorlicka
- ▶ Studie cyklokoridoru Svitava
- ▶ Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Pardubicích (Cyklogenerel)

Vztah předkládané koncepce vůči jiným koncepcím přijatým na vnitrostátní úrovni, které se vztahují k zájmovému území, a způsobu zapracování daných cílů ochrany životního prostředí v rámci řešeného územního plánu je možné hodnotit dle následující stupnice:

3	Velmi silný (přímý) vztah	Strategický dokument obsahuje podněty, požadavky nebo záměry s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzované koncepce, jejich zahrnutí je nezbytnou podmínkou vyplývající z přijatého strategického dokumentu.
2	Silný (přímý) vztah	Strategický dokument bez konkrétně definovaných nároků na promítnutí do předkládaného dokumentu. Do řešené koncepce se promítají ve formě priorit, požadavků nebo podmínek (verbální výroky). Realizace koncepce není přímo závislá na přijatém strategickém dokumentu.
1	Slabý nebo nepřímý vztah	Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na navrhovanou koncepci, je však podkladem pro odůvodnění konkrétních návrhů.
0	Bez vztahu	Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci řešené koncepce.

Vztah přijatých strategických dokumentů na vnitrostátní úrovni vůči předkládané koncepci je možné charakterizovat následovně:

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocené ÚPD
Národní a regionální úroveň	
▶ Politika územního rozvoje ČR	2
▶ Strategie udržitelného rozvoje ČR	1
▶ Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014 – 2020	1
▶ Zásady urbánní politiky ČR na období 2007 – 2013	1
▶ Dopravní politika České republiky pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050	3
▶ Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014 – 2020	3
▶ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020	3
▶ Koncepce účinnější péče o movité kulturní dědictví v České republice na léta 2010-2014	1
▶ Koncepce účinnější péče o tradiční lidovou kulturu v České republice na léta 2011 až 2015	1
▶ Státní politika životního prostředí ČR	1
▶ Národní rozvojový plán ČR 2007 – 2013 a pro navazující období 2014 – 2020	1
▶ Program rozvoje venkova ČR na období 2014 – 2020	1

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocené ÚPD
► Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP	1
► Dlouhodobý program Zdraví pro všechny v 21. století (Zdraví 21)	1
► Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020	1
► Místní agenda 21	1
► Strategie sociálního začleňování 2014 – 2020	1
► Národní program snižování emisí České republiky, 2007	2
► Plán odpadového hospodářství České republiky, 2014	1
► Koncepce vodohospodářské politiky Ministerstva zemědělství České republiky pro období od vstupu do Evropské unie	0
► Plán hlavních povodí ČR, 2007	0
► Aktualizace státního programu ochrany přírody a krajiny	1
► Národní strategie ochrany biologické rozmanitosti, 2005 (Natura 2000)	1
► Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020	3
Regionální úroveň	
► Zásady územního rozvoje Pardubického kraje (2010)	1
► Koncepce rozvoje muzejnictví (2010)	1
► Program rozvoje Pardubického kraje na období 2009-2016	1
► Plán odpadového hospodářství Pardubického kraje 2016-2025	1
► Koncepce podpory státní památkové péče 2013- 2016	1
► Seznam nemateriálních statků tradiční lidové kultury Pardubického kraje	1
► Střednědobá koncepce zdravotnictví Pardubického kraje (2010)	1
► Aktualizovaná koncepce ochrany přírody Pk (2012)	2
► Aktualizace programu zlepšení kvality ovzduší Pardubického kraje - červen 2012	2
► Akční plán silnic II. a III. třídy v majetku Pardubického kraje	1
► Studie potenciálního vlivu výškových staveb a větrných elektráren a na krajinný ráz území Pardubického kraje	1
► Aktualizovaná koncepce environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty Pardubického kraje	1
► Koncepce povodňové ochrany Pardubického kraje	1
► Program ke snižování emisí Pardubického kraje	2
► Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Pardubického kraje	0
► Plánování v oblasti vod – Plán oblasti povodí horního a středního Labe	0

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocené ÚPD
Místní úroveň	
► územně plánovací dokumentace jednotlivých obcí	1
► plány péče chráněných území	1
► Koncepce cyklo a in-line království Orlických hor a Podorlicka	2
► Studie cyklokoridoru Svitava	2
► Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Pardubicích (Cyklogenerel)	1

Koncepční dokumenty zaměřené na ochranu životního prostředí s identifikovaným velmi silným (3) nebo silným (2) vztahem vůči hodnocené koncepci jsou podkladem pro hodnocení vztahu předkládané koncepce k cílům ochrany životního prostředí přijatým na mezistátní, resp. vnitrostátní úrovni (kap. 5).

V rámci vyhodnocení vlivů předkládané koncepce na životní prostředí byly vzaty v úvahu relevantní cíle v oblasti ochrany životního prostředí výše uvedených koncepcí a na jejich základě a na základě analýzy životního prostředí, jeho vývojových trendů a problémů v řešeném území byla sestavena sada referenčních cílů ochrany životního prostředí reprezentující jednotlivé složky životního prostředí (viz podkapitola 5.3), které tvoří základní referenční rámec pro hodnocení. V následující kapitole uvádíme charakteristiku jednotlivých relevantních strategických dokumentů a jejich vybraných cílů v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, které byly vzaty jako rámec pro stanovení referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, a stručné komentáře charakterizující vztah navrhované koncepce k těmto cílům.

5.2 Charakteristika nejdůležitějších cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví přijatých na národní a regionální úrovni ve vztahu ke koncepci rozvoje cyklo a in-line turistiky PK a jejího SEA posouzení

Politika územního rozvoje (PÚR)

Základním strategickým dokumentem v oblasti územního plánování na celostátní úrovni je Politika územního rozvoje (dále jen PÚR) (1. aktualizace PÚR byla schválena vládou ČR usnesením č. 276 ze dne 15. 4. 2015). Politika územního rozvoje (PÚR) je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území.

V oblasti **ochrany životního prostředí** jako jednoho z pilířů udržitelného rozvoje stanovuje PÚR následující relevantní priority (vybráno/upraveno pro účely posouzení):

(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření... V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně.

(25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod. V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.

(30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod, je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.

(31) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.

Téma cyklistické dopravy se objevuje přímo v PÚR následovně:

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní městskou hromadnou dopravu umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě peších a cyklistických cest.

Komentář:

Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v PK je za předpokladu uplatnění opatření, jež vyplynula ze SEA, s výše uvedenými cíli v souladu. K dílčím rozporům může docházet zejména v oblasti rozšiřování zastavěných území, snižování retenční schopnosti krajiny a vlivu na krajinný ráz území v nezastavěných oblastech, především v souvislosti s výstavbou cyklostezek a doprovodné infrastruktury. Tyto konkrétní případy a jejich možné vlivy na životní prostředí je třeba řešit individuálně na úrovni jednotlivých územních plánů, resp. na projektové úrovni v rámci procesu EIA. Při implementaci koncepce je třeba důsledně dbát na vhodný výběr realizovaných projektů v souladu s kritérii navrženými v rámci SEA.

Státní politika životního prostředí České republiky 2012-2020

Státní politika životního prostředí ČR (SPŽP ČR) je zásadní referenční dokument pro ostatní sektorové i regionální politiky z hlediska životního prostředí. Byla přijata vládou České republiky v roce 2012. Státní politika životního prostředí České republiky definuje plán na realizaci efektivní ochrany životního prostředí v České republice do roku 2020.

Hlavním cílem je zajistit zdravé a kvalitní životní prostředí pro občany žijící v České republice, výrazně přispět k efektivnímu využívání veškerých zdrojů a minimalizovat negativní dopady lidské činnosti na životní prostředí, včetně dopadů přesahujících hranice státu a přispět tak k zlepšování kvality života v Evropě i celosvětově.

SPŽP je zaměřena zejména na tyto tematické oblasti:

- ▶ Ochranu a udržitelné využívání zdrojů včetně ochrany přírodních zdrojů, zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu, předcházení vzniku odpadů, zajištění jejich maximálního využití a omezování jejich negativního vlivu na životní prostředí, ochranu a udržitelné využívání půdního a horninového prostředí;
- ▶ Ochranu klimatu a zlepšení kvality ovzduší s cílem snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů změny klimatu na území ČR, snížení úrovně znečištění ovzduší a podpory efektivního a vůči přírodě šetrného využívání obnovitelných zdrojů energie a energetických úspor;
- ▶ Ochranu přírody a krajiny spočívající především v ochraně a posílení ekologických funkcí krajiny, zachování přírodních a krajinných hodnot a zlepšení kvality prostředí ve městech;

- Bezpečné prostředí zahrnující jak předcházení následkům přírodních nebezpečí (povodně, sucha, svahové nestability, eroze, apod.), tak i předcházení vzniku antropogenních rizik.

V rámci Státní politiky životního prostředí byly přijaty následující prioritní cíle:

- 1.1 Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu
- 1.2 Prevence a omezování vzniku odpadů a jejich negativního vlivu na životní prostředí, podpora jejich využívání jako náhrady přírodních surovin
- 1.3 Ochrana a udržitelné využívání půdního a horninového prostředí
 - 2.1 Snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů klimatické změny
 - 2.2 Snížení úrovně znečištění ovzduší
 - 2.3 Efektivní a přírodě šetrné využívání obnovitelných zdrojů energie
- 3.1 Ochrana a posílení ekologických funkcí krajiny
- 3.2 Zachování přírodních a krajinných hodnot
- 3.3 Zlepšení kvality prostředí v sídlech
- 4.1 Předcházení rizik
- 4.2 Ochrana prostředí před negativními dopady krizových situací způsobenými antropogenními nebo přírodními hrozbami

Komentář:

Zaměření předkládané koncepce má vůči cílům SPŽP ČR především nepřímé vazby jak pozitivní, tak i negativní. Shodnou prioritou je udržitelné využívání zdrojů a ochrana ovzduší. V některých ohledech může mít předkládaná koncepce, negativní vliv, především z hlediska ochrany půdy a snižování retenční schopnosti území, kdy může v závislosti na realizaci konkrétních projektů potenciálně dojít k zásahu do území, přičemž negativa se projeví především v bezprostřední blízkosti realizovaných investičních projektů. Další potenciálně negativní vlivy souvisí s potenciálním narušením lokalit se statusem ochrany v důsledku budování cyklistické infrastruktury. Tyto situace je třeba řešit na projektové úrovni jednotlivých staveb v rámci procesu EIA.

Strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky (Strategie udržitelného rozvoje ČR)

V rámci aktualizace Strategie udržitelného rozvoje vláda ČR z roku 2004 schválila dne 11. ledna 2010 usnesením č. 37 nový Strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky, který slouží jako zastřešující dokument pro všechny koncepční dokumenty vypracováváné v České republice. Má tedy nadresortní charakter a jeho účelem je napomoci vzájemné provázanosti opatření, cílů a politik, které již mohou být součástí stávajících sektorových strategií, nebo určit problémy, které tyto materiály zatím neřeší. Dokument definuje základní principy udržitelného rozvoje, které je nezbytné respektovat při tvorbě všech navazujících strategií a koncepčních dokumentů. Uplatnění cílů navržených ve Strategickém rámci má zajistit, aby prosperita české společnosti stála na vzájemné vyváženosti 3 pilířů udržitelného rozvoje – oblasti ekonomické, sociální a environmentální.

Cíle aktualizovaného dokumentu jsou:

- Stanovit vizi udržitelného rozvoje v ČR;
- Určit klíčové priority a cíle, rozvést principy udržitelnosti a rozpracovat základní implementační struktury;
- Dále informovat všechny, kdo připravují nebo přijímají zásadní rozhodnutí o naší společnosti s dlouhodobými dopady;
- Připravit prostředí pro celostátní zavedení dobré praxe strategické práce (která je podmíněna vytýčením verifikovatelných cílů v odpovídajících koncepčních a strategických dokumentech s vyčíslenými náklady a dopady, spolu s uvedením závazných úkolů);
- Zajistit systematické sledování situace v České republice z hlediska udržitelného rozvoje pomocí sady indikátorů obsažených v dokumentu a reflektovat mezinárodní dokumenty (zejména obnovenou Strategii EU pro udržitelný rozvoj z r. 2006).

Komentář:

Předkládaná koncepce je v zásadě v souladu s cíli této strategie zejména se zaměřením na udržitelnost rozvoje dopravy a podpory komunitního života obyvatel. Pro vztah Strategického rámce udržitelného rozvoje

ČR a Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v PK platí totéž co pro předchozí koncepci. Každý konkrétní projekt s dopadem do konkrétního území je třeba podrobit posouzení vlivů záměru na životní prostředí na projektové úrovni, resp. biologickému hodnocení dle případných požadavků orgánů ochrany přírody.

Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020

Strategie regionálního rozvoje ČR pro období 2014 – 2020 (dále SRR 2014 – 2020, nebo SRR) je základním koncepčním dokumentem v oblasti regionálního rozvoje. Dle zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje formuluje přístup státu k podpoře regionálního rozvoje, poskytuje potřebná východiska a stanovuje rozvojové cíle a zásady pro vypracování regionálních programů rozvoje. SRR je nástrojem realizace regionální politiky a koordinace působení ostatních veřejných politik na regionální rozvoj.

Všechny priority Strategie, které jsou vůči předkládané koncepci relevantní:

Prioritní oblast 1 - Regionální konkurenceschopnost

- Priorita 1: Využití potenciálu rozvojových území

Prioritní oblast 2 - Územní soudržnost

- Priorita 4: Vyvážený rozvoj stabilizovaných území
- Priorita 5: Oživení periferních území

Prioritní oblast 3 - Environmentální udržitelnost

- Priorita 6: Ochrana a udržitelné využívání zdrojů v regionech
- Priorita 7: Ochrana přírody a krajiny, kvalitní a bezpečné prostředí pro život

Prioritní oblast 4 - Veřejná správa a spolupráce

- Priorita 9: Podpora spolupráce na místní a regionální úrovni

Komentář:

Zaměření předkládané koncepce má přímou pozitivní vazbu na řadu priorit definovaných Strategií regionálního rozvoje. Významně pozitivní vazbu z pohledu životního prostředí a veřejného zdraví je možné identifikovat v oblasti rozvoje cyklistické infrastruktury a zprostředkovaně i zlepšováním dopravní situace v regionu a zacílením na zlepšení rekreačních možností obyvatel region. Významně pozitivní vazbu je možné identifikovat především v případě priority 5 oživení periferních oblastí a priorit 6: Ochrana a udržitelné využívání zdrojů v regionech a 7: Ochrana přírody a krajiny, kvalitní a bezpečné prostředí pro život. Negativní vazby vůči cílům Strategie regionálního rozvoje a navrhovaným cílům Cyklokoncepce PK nebyly identifikovány. Každý projekt s dopadem do konkrétního území je třeba podrobit posouzení vlivů záměru na životní prostředí na projektové úrovni, resp. biologickému hodnocení dle případných požadavků orgánů ochrany přírody.

Aktualizace státního programu ochrany přírody a krajiny ČR, Strategie biologické rozmanitosti ČR

Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky vznikla po vstupu České republiky do Evropské unie. Jedná se o první dokument, který nastiňuje možnosti dalšího postupu v ochraně biodiverzity. Strategie byla schválena vládou ČR 25. května 2005 s platností do roku 2015. Vychází z Úmluvy o biologické rozmanitosti (dále jen „Úmluva“, „CBD“), která byla podepsána na konferenci OSN o životním prostředí a rozvoji (UNCED, „Summit o Zemi“) v Rio de Janeiru v červnu 1992. Pro ČR vstoupila v platnost 3. března 1994. Úmluva je celosvětově hodnocena jako klíčový dokument v ochraně biologické rozmanitosti na všech třech úrovních (genová, druhová a ekosystémová).

V rámci strategie biologické rozmanitosti ČR je vůči předkládané cyklokoncepti klíčová především oblast cestovního ruchu, v rámci níž jsou definovány tyto cíle:

1. Usilovat o zkvalitnění a rozvoj infrastruktury pro ekologicky šetrné formy cestovního ruchu a uchování a zvyšování kvality životního prostředí a udržitelného rozvoje, tak aby místní obyvatelé profitovali z udržitelného rozvoje cestovního ruchu, především ve smyslu pracovních příležitostí a sdílení výhod vyplývajících z udržitelného užívání biodiverzity pro účely cestovního ruchu, přičemž hlavní roli by zde měly hrát malé, případně středně velké podniky.
2. Podporovat udržitelné formy cestovního ruchu, zejména ekoturismus, jakožto důležitý mechanismus pro zachování a udržitelné užívání biodiverzity tak, aby podporoval odpovědné chování ze strany návštěvníků i poskytovatelů služeb cestovního ruchu i místní populace.
3. Podporovat ekologicky šetrnou dopravu, zejména v chráněných krajinných oblastech a národních parcích.

4. Ve zvýšené míře využívat potenciál následujících přínosů udržitelně provozovaného a rozvíjeného cestovního ruchu, zejména ekoturismu pro zachování biodiverzity: tvorba zdrojů pro financování ochrany biodiverzity (zejména ve zvláště chráněných územích); tvorba environmentálně příznivých alternativ pro ekonomiky obyvatel chráněných území; ekonomické opodstatnění pro existenci či rozšiřování chráněných území; tvorba environmentálně orientované poptávky po využívání potenciálu chráněných území, nástroj environmentální výchovy a stimulace soukromého sektoru k ochraně biodiverzity.

5. Rozvinout spolupráci ochrany přírody a rozvoje cestovního ruchu za účelem vytvoření nabídky ekologicky šetrných produktů cestovního ruchu.

6. Stimulovat poptávku po ekologicky šetrných produktech cestovního ruchu.

7. Vytvořit jasnou strategii rozvoje ekoturismu, který by zajistil plnou a efektivní participaci a dlouhodobé příjmové příležitosti místním obyvatelům.

8. Z územního hlediska bude klíčové zaměřit se na snižování negativních dopadů a aktivaci potenciálu pozitivního působení ekologicky šetrného cestovního ruchu v lokalitách soustavy Natura 2000 a horských ekosystémech České republiky.

Vláda ČR přijala usnesením č. 415/1998 Státní program ochrany přírody a krajiny ČR (dále jen Státní program) a uložila v něm příslušným ministrům plnit úkoly a opatření v ochraně přírody a krajiny. Aktualizace Státního programu rozpracovává jednotlivé cíle Strategie biologické rozmanitosti, schválené usnesením vlády č. 620/2005, jako základního meziresortního a mezioborového dokumentu, kterým se v ČR naplňuje Úmluva o biologické rozmanitosti. Dokument odráží i požadavky Evropské úmluvy o krajině na ochranu, péči a plánování krajiny. Kapitola týkající se vodních a mokřadních ekosystémů tvoří rámec pro ochranu, obnovu a udržitelné využívání vodních a mokřadních ekosystémů v ČR a pro péči o ně a současně se jedná o strategický dokument (National Wetland Policy), který je ČR povinna připravit a naplňovat jako smluvní strana Úmluvy o mokřadech majících mezinárodní význam především jako biotopy vodního ptactva (Ramsarská úmluva). Dalším z východisek pro aktualizaci Státního programu se stala analýza Příroda a krajina České republiky – zpráva o vývoji a stavu 2009.

Aktualizovaný program stručně analyzuje stav přírodního a krajinného prostředí, formuluje dlouhodobé cíle a opatření, nezbytná k jejich dosažení. Předložený Státní program se zabývá problematikou ochrany krajiny obecně a dále, podrobněji, podle jednotlivých typů krajinných ekosystémů, chráněnými územími a druhovou ochranou. Předkladatel si je vědom, že moderní ochrana přírody je uskutečnitelná pouze promyšlenou kombinací legislativních, ekonomických, odborně-výzkumných a osvětových nástrojů.

Vzhledem k zaměření Cyklokoncepce Pardubického kraje, která se zabývá rozvojem cyklo a in-line turistiky nemá tato koncepce přímý vztah vůči jednotlivým ekosystémům jejich ochrana je definována v Programu ochrany přírody a krajiny.

Komentář:

Lze konstatovat, že předkládaná koncepce, je za předpokladu uplatnění podmínek a doporučení především, které vyplynuly ze SEA, plně v souladu se Strategií ochrany biodiverzity i Aktualizovaným programem rozvoje přírody a krajiny, především s prioritou, cíli a opatřeními řešícími rozvoj environmentálně šetrného cestovního ruchu.

Jednotlivé projektové záměry musí být v případě, že se tak stanoví v rámci zjišťovacího řízení, podrobeny posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni (EIA) a v případě, že budou mít potenciál zásahu do biotopů chráněných druhů rovněž biologickému hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.

Koncepce ochrany přírody Pardubického kraje 2004-2014

Koncepce ochrany přírody a krajiny Pardubického kraje je základním strategickým dokumentem k podpoře ochrany přírodních hodnot v daném území na léta 2004-2014. Cílem koncepce je stanovit systém pravidel a opatření pro ochranu a vytváření ekologicky stabilní krajiny, při zachování biologické rozmanitosti a trvale udržitelného rozvoje.

Cíle a principy koncepce ochrany přírody Pardubického kraje vychází z cílů a principů Státního programu ochrany přírody a krajiny, dokumentu schváleném usnesením vlády č. 415 ze dne 17. června 1998, a dále z provedené analýzy území.

Základním principem pro tvorbu koncepce strategie ochrany přírody a krajiny je skutečnost, že zachování a obnova biodiverzity a ekologické stability krajiny je základem trvale udržitelného hospodaření v krajině a předpokladem udržení ekologicky vyváženého stavu s respektováním měnících se podmínek prostředí.

Základní přehled cílů je zpracován do tabulek a dále rozčleněn na jednotlivá opatření. Časovost je zde rozdělena v souladu se zadáním na opatření: průběžná, krátkodobá (do 2 let), střednědobá (do 5 let) a dlouhodobá (do 10 let).

Z hlediska předkládané koncepce jsou relevantní především okruhy 6 a 7 a v rámci nich přijatá opatření v rámci koncepce ochrany přírody PK.

Okruh 6: Turistika a rekreace cíl opatření

6.1. Podpora šetrných forem turistiky

6.1.1. Využitím stávajících opatření programu rozvoje kraje podporovat rozvoj eko- a agroturistiky především v problémových mikroregionech kraje

6.2.1. Při plánování nových stezek (všech typů) respektovat zájmy ochrany přírody krátkodobé

6.2.2. Při zpracovávání plánů péče důsledně zpracovat nástroje usměrňování turistické návštěvnosti

6.2. Usměrnění turistické návštěvnosti v ZCHÚ průběžné

6.2.3. Koordinace při budování a používaném značení

Okruh 7: Doprava

7.1. Zohledňování zájmů ochrany přírody v rámci plánování všech staveb dopravní infrastruktury

7.1.1. Vyvážené posuzování zásahů všech staveb dopravní infrastruktury s ohledem na zájmy ochrany přírody a respektování priorit ochrany přírody

Komentář:

Zaměření předkládané koncepce má vůči cílům Koncepce ochrany přírody a krajiny PK především nepřímé vazby jak pozitivní, tak i negativní. Shodnou prioritou je udržitelné využívání zdrojů a ochrana ovzduší. V některých ohledech může mít předkládaná koncepce, negativní vliv, především z hlediska ochrany půdy a snižování retenční schopnosti území, kdy může v závislosti na realizaci konkrétních projektů potenciálně dojít k zásahu do území, přičemž negativa se projeví především v bezprostřední blízkosti realizovaných investičních projektů. Další potenciálně negativní vlivy souvisí s potenciálním narušením lokalit se statutem ochrany v důsledku budování cyklistické infrastruktury.

Národní program snižování emisí České republiky, 2007

První Národní program snižování emisí České republiky byl schválen v roce 2004 a přijat usnesením vlády České republiky č. 454/2004. Jeho aktualizace proběhla v roce 2007 v souladu s požadavky na revize národních programů podle NECD. S ohledem na stále nevyhovující stav kvality ovzduší a vzhledem ke snaze splnit cíle, ke kterým se členské státy zavázaly přijetím Tematické strategie o znečišťování ovzduší vydané 21. září 2005 (COM(2005)446 final), byla přijata také adekvátní opatření ke snížení znečišťování ovzduší PM₁₀ a PM_{2,5}, benzo(a)pyren a NO_x.

Národní program snižování emisí České republiky byl zpracován s využitím energetických vstupů (včetně projekcí) poskytnutých Ministerstvem průmyslu a obchodu.

Cílem NPSE je snížit rizika pro lidské zdraví, snížit zátěž životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci a vytvořit předpoklady pro regeneraci postižených složek životního prostředí a pro snižování. V souvislosti s těmito cíli je kladen důraz na podporu nových environmentálně šetrných technologií a využití potenciálu energetických úspor.

Cílem této koncepce je zamezení výše uvedených rizik, která plynou ze znečištění ovzduší, a tím přispět k naplnění strategického cíle Environmentálního pilíře Strategie udržitelného rozvoje České republiky

Specifické cíle Národního Programu jsou:

- Plnit od určeného termínu (roku 2010) stanovené hodnoty národních emisních stropů pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a amoniak;

- Přispět ke snížení úrovně znečištění ovzduší PM₁₀ pod platné imisní limity;
- Přispět ke snížení úrovně znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem pod stanovené cílové imisní limity.

Dle odst. 3 § 6 zákona (3) schvaluje návrhy národních programů předložené ministerstvem vláda usnesením (s výjimkou Národního programu snižování emisí ze stávajících zvláště velkých spalovacích zdrojů, který vydává vláda svým nařízením). Národní programy se aktualizují vždy po 5 letech.

Národní program zahrnuje zejména opatření legislativního, fiskálního, ekonomického charakteru – vytváří podmínky pro návrhy změn zákonů a uplatnění dalších regulačních nástrojů, finanční podporu a využití fiskálních nástrojů. Rozšiřuje stávající opatření ke snížení emisí o dodatečná opatření pro roky 2007 až 2013. V současnosti je připravován nový Národní program snižování emisí.

Komentář:

Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji nemá přímé negativní vazby k cílům přijatým na základě Národního programu ke snížení emisí. Přímě pozitivně se projeví celkové zvýšení objemu cyklo dopravy, pokud bude uskutečňováno na úkor individuální automobilové dopravy. V zásadě jakýkoliv rozvoj alternativních druhů dopravy má pozitivní vliv na kvalitu ovzduší neboť hlavním zdrojem znečištění ovzduší v současnosti jsou především mobilní zdroje. Vzhledem k tomu, že předkládaná koncepce je zaměřena na rozvoj volnočasové cyklo dopravy nikoliv na rozvoj cyklo dopravy ve městech a aglomeracích je tento vliv možné hodnotit jako mírně pozitivní. V rámci předkládané koncepce jsou tak v souladu s Integrovaným programem ke zlepšení kvality ovzduší PK, především aktivity v oblasti rozvoje ekologicky šetrných forem dopravy a nemotorové dopravy, resp. podpory zkvalitnění stávající komunikační sítě a infrastruktury environmentálně šetrných druhů dopravy.

Program zlepšení kvality ovzduší Pardubického kraje – aktualizace červen 2012

Programový dodatek Krajského programu ke zlepšení kvality ovzduší 2012

V souvislosti s programy snižování emisí a imisí byl v roce 2012 předložen aktualizovaný Krajský program ke zlepšení kvality ovzduší Pardubického kraje a v roce 2012 vydán i Programový dodatek k programu s cílem zajistit na celém území Pardubického kraje kvalitu ovzduší splňující zákonem stanovené požadavky a přispět k dodržení závazků, které ČR přijala v oblasti omezování emisí znečišťujících látek do ovzduší (národní emisní stropy). Cílem krajského integrovaného programu ke zlepšení kvality ovzduší je zajistit na celém území Pardubického kraje kvalitu ovzduší splňující zákonem stanovené požadavky (imisní limity a cílové imisní limity) a přispět k dodržení závazků, které Česká republika přijala v oblasti omezování emisí znečišťujících látek do ovzduší (národní emisní stropy). V souladu s výše uvedeným zákonem obsahuje krajský integrovaný program popis stavu ovzduší v kraji s vymezením jednotlivých znečišťovatelů, příslušných orgánů ochrany ovzduší i způsob sledování stavu ovzduší v kraji.

Předmětem a cílem koncepčních dokumentů v oblasti ochrany ovzduší na úrovni kraje je systémová analýza současné emisní (bodové, liniové a plošné zdroje znečišťování) a imisní situace a navržení koncepčních technických a organizačních opatření ke zlepšení kvality ovzduší v Pardubickém kraji.

Globálním cílem je zajistit na celém území zóny kvalitu ovzduší splňující stanovené požadavky a přispět k dodržení závazků, které Česká republika přijala v oblasti omezování emisí znečišťujících látek do ovzduší.

Prioritami je:

- Priorita 1: Snížení imisní zátěže suspendovanými částicemi velikostní frakce PM₁₀
- Priorita 2: Snížení emisí oxidů dusíku
- Priorita 3: Snížení emisí těkavých organických látek a amoniaku

Vůči posuzované strategii jsou potom relevantní především opatření navrhovaná v Integrovaném programu ke zlepšení kvality ovzduší směřující ke snížení emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy prostřednictvím podpory cyklistické dopravy.

Komentář: I v tomto případě platí totéž, co u Národního programu snížení emisí. Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji nemá přímé negativní vazby k cílům přijatým na základě Integrovaného programu ke zlepšení kvality ovzduší Pardubického kraje. Přímě pozitivně se projeví celkové zvýšení objemu cyklo dopravy, pokud bude uskutečňováno na úkor individuální automobilové dopravy. V zásadě jakýkoliv rozvoj alternativních druhů dopravy má pozitivní vliv na kvalitu ovzduší neboť hlavním zdrojem znečištění ovzduší v současnosti jsou především mobilní zdroje. Vzhledem k tomu, že předkládaná koncepce je zaměřena na rozvoj volnočasové cyklo dopravy nikoliv na rozvoj cyklo dopravy ve městech a aglomeracích je

tento vliv možné hodnotit jako mírně pozitivní. V rámci předkládané koncepce jsou tak v souladu s Integrovaným programem ke zlepšení kvality ovzduší PK, především aktivity v oblasti rozvoje ekologicky šetrných forem dopravy a nemotorové dopravy, resp. podpory zkvalitnění stávající komunikační sítě a infrastruktury environmentálně šetrných druhů dopravy.

Při implementaci koncepce je potřeba důsledně dbát na vhodný výběr realizovaných projektů v souladu s kritérii navrženými v rámci SEA. Každý projekt s dopadem do konkrétního území je třeba podrobit posouzení vlivů záměru na životní prostředí na projektové úrovni, resp. biologickému hodnocení dle případných požadavků orgánů ochrany přírody.

Program rozvoje Pardubického kraje 2011-2016 s výhledem do roku 2020

Program rozvoje Pardubického kraje je základním dlouhodobým koncepčním dokumentem kraje. Slouží ke koordinaci aktivit na podporu ekonomického, sociálního a environmentálního rozvoje. Smysl Programu spočívá především ve vymezení jasného rámce, který má napomoci efektivnějšímu a cílenějšímu rozhodování vedení kraje.

Zastupitelstvo Pardubického kraje na svém jednání dne 15. 12. 2011 schválilo aktualizovanou verzi Programu rozvoje Pardubického kraje pro období 2012-2016 s výhledem do roku 2020.

Aktualizace programu rozvoje kraje má následující priority:

A. KVALITNÍ LIDSKÉ ZDROJE - Priorita věcně zastřešuje hlavní veřejné služby v gesci kraje a rozvíjí zázemí pro kvalitní život obyvatel (školství, zdravotnictví, sociální služby, kultura, sport, volnočasové aktivity).

B. KONKURENCESCHOPNÁ EKONOMIKA - Priorita obsahuje rozvoj klíčových aspektů konkurenceschopnosti kraje, a to zejména hospodářské, výzkumné a dopravní dispozice kraje (podnikání, věda a výzkum, trh práce, cestovní ruch, doprava a obslužnost).

C. ZDRAVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - Priorita umožňuje provázání a sladění rozvojových procesů ve vztahu k přírodnímu prostředí kraje (multifunkční zemědělství, vodní hospodářství, odpady, ochrana území a krajiny, energetika, bezpečnost a ochrana obyvatel).

D. KOORDINOVANÝ PROSTOROVÝ ROZVOJ KRAJE - Priorita umožňuje vzájemné provázání principů regionálního a územního rozvoje a rozvoj spolupráce a vztahů relevantních aktérů ve vymezených územích kraje i mimo něj (koncepční řízení, urbanizační procesy, rozvoj venkovských a městských oblastí, vnější vztahy kraje, spolupráce veřejné a soukromé sféry, neziskový sektor, přeshraniční spolupráce)

V souvislosti s Konceptí rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji a jejím posouzením vlivů na životního prostředí a veřejné zdraví jsou klíčové především priority 3. Infrastruktura a životní prostředí a 4. Atraktivní města, a v rámci nich tyto navrhovaná opatření:

Opatření 3.3: Zásobování energiemi a infrastruktura životního prostředí

Opatření 3.4: Kvalita životního prostředí

Opatření 3.5: Revitalizace devastovaných částí kraje

Opatření 4.1: Veřejná prostranství a občanská vybavenost

Opatření 4.4: Environmentálně šetrnější doprava ve městech.

Komentář:

Zaměření předkládané koncepce má vůči prioritám a opatřením definovaným v Programu rozvoje kraje převážně pozitivní vazbu, navrhované cíle plně odrážejí opatření přijatá na základě Programu rozvoje kraje. Při implementaci koncepce je třeba důsledně dbát na vhodný výběr realizovaných projektů v souladu s kritérii navrženými v rámci SEA.

Dopravní politika České republiky pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050

Dopravní politika je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava, dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.

Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá jsou: harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, provozní a

technická interoperabilita evropského železničního systému, rozvoj transevropské dopravní sítě, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS, zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu, využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS), snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.

Globálním cílem strategie je: Vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.

Z opatření v rámci jednotlivých druhů dopravy jsou pro řešenou ÚPD relevantní následující opatření:

- ▶ Budovat systémy parkovišť P+R, B+R a K+R, a to zejména u železničních stanic s intervalovou dopravou na předměstích měst (nejen až u systémů MHD na okrajích měst).
- ▶ Vytvářet podmínky pro větší využívání nemotorové dopravy v systému dopravní obslužnosti.
- ▶ Prostřednictvím Politiky územního rozvoje ČR a územně plánovacích dokumentací zajistit územní ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury.
- ▶ Snižovat negativní dopady suburbanizace na krajinu zaváděním atraktivní a spolehlivé příměstské veřejné hromadné dopravy jako alternativy individuální automobilové dopravy přetěžující silniční síť s cílem maximalizovat dělbu přepravní práce ve prospěch hromadné dopravy včetně její vnitřní diferenciací dle kapacitních potřeb včetně jejího výhledu.
- ▶ na okrajích měst budovat pro individuální automobilovou dopravu záchranná parkoviště P+R (Park&Ride) a K+R (Kiss&Ride) s návazností na MHD.
- ▶ Rozvíjet stávající síť ucelených tras pro nemotorovou dopravu, zajišťujících relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydlíště na pracoviště nebo do školy.
- ▶ Minimalizovat negativní vlivy hluku a imisí z dopravy, které mají svůj původ v dopravě, a to vhodnými opatřeními na dopravní infrastrukturu
- ▶ Postupně odstraňovat ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou, na stávající infrastrukturu uplatňovat opatření na ochranu před hlukem a vibracemi, a to přednostně v hustě obydlených místech s překročenými hygienickými limity hluku
- ▶ Minimalizovat negativní vlivy dopravy na veřejné zdraví, stabilitu ekosystémů v krajině, jejich struktury, vazby a funkce
- ▶ Při přípravě a realizaci projektů rozvoje dopravní infrastruktury minimalizovat dopady na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví

Cyklistická doprava je v tomto materiálu řešena v rámci specifického cíle 4.5.3 „Využití možností nemotorové dopravy“. Jedno z opatření je spojeno přímo s Cyklostrategií: „...při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.“ Dokument mimo jiné uvádí: „Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky v ČR jsou zatím nedostatečné. Ve většině měst cyklistická infrastruktura úplně chybí, existující vyznačené cyklistické trasy jsou nevyhovující z bezpečnostního hlediska i z hlediska nabídky tras. V oblasti cyklistické dopravy je třeba rozlišovat dvě oblasti:

- ▶ cyklistická doprava plní základní dopravní funkce jako alternativa k hromadné dopravě a k IAD – je v gesci resortu dopravy a musí být zahrnuta do dopravně politického procesu,
- ▶ rekreační doprava, která je v gesci resortu místního rozvoje a je součástí koncepce cestovního ruchu.

Přínosy cyklistické dopravy jsou přitom velmi významné nejen v oblasti environmentální, ale i pro zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva prevencí chronických neinfekčních onemocnění. Cyklistická doprava je nadějnou alternativou v osobní dopravě mezi obcemi i ve městech – do zaměstnání a škol. Pro její rozvoj bude nutné vybudovat hustou síť samostatných cyklistických pruhů a stezek. Při navrhování nových dopravních projektů a při rekonstrukčních akcích je nutné s případnou realizací cyklistických pruhu a stezek počítat.“

Komentář:

Předkládaná koncepce je navržena v souladu s cíli a prioritami Dopravní politiky ČR, významně pozitivní vazbu vykazují především opatření v oblasti rozvoje cyklistické infrastruktury, a tím i zlepšení především bezpečnosti dopravy.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020

Státní politika cestovního ruchu na období 2014-2020

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020, která byla schválena usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programu zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistu a chodců. Tento dokument byl tvořen v souladu s nově schválenou Koncepcí státní politiky cestovního ruchu na období 2014–2020 usnesením vlády č. 220/2013 ze 27. 3. 2013 a Marketingovou strategií CzechTourism. Cykloturistika spolu s dalšími formami aktivní, šetrné turistiky jako pěší turistika, vodáctví, hipoturistika apod. přesně splňuje požadavky na moderní turistický produkt. Na výše uvedené strategické dokumenty Cyklostrategie přímo navazuje a vychází z jejich usnesení.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020

Aktualizace Cyklostrategie vychází z vyhodnocení Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro roky 2004–2011, kterou vláda České republiky přijala usnesením vlády č. 678 ze dne 7. července 2004 (dále jen „Cyklostrategie 2004–2011“).

Základním globálním cílem Cyklostrategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému v městech „krátkých vzdáleností“, tj. ukázat, že cyklistická doprava je konkurenceschopná do vzdálenosti 5 km.

- 1. Zajištění financování cyklistické infrastruktury
 - 1.1. Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury
 - 1.2. Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistu
 - 1.3. Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo
- 2. Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy
 - 2.1. Prevence, aneb realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat
 - 2.2. Kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistu a preventivní opatření proti krádežím kol
 - 2.3. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy
- 3. Realizace projektu cyklistické akademie
 - 3.1. Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy, včetně realizace výzkumných projektu
 - 3.2. Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu
 - 3.3. Vytvoření národní sítě měst přátelských pro cyklisty „Města pro cyklisty“
- 4. Realizace národního produktu Česko jede
 - 4.1. Marketingová podpora produktu Česko jede
 - 4.2. Zajistit potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku
 - 4.3. Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky

Komentář:

Předkládaná koncepce je navržena v souladu s cíli a prioritami Cyklostrategie ČR, významně pozitivní vazbu vykazují především opatření v oblasti rozvoje cyklistické infrastruktury, a tím i zlepšení především bezpečnosti dopravy a rozšíření možností zdravého trávení volného času. Při implementaci koncepce je třeba důsledně dbát na vhodný výběr realizovaných projektů v souladu s kritérii navrženými v rámci SEA.

Státní kulturní politika na léta 2009 – 2014; Aktualizace Státní kulturní politiky na léta 2013 -2014 s výhledem na roky 2015 – 2020); Koncepce památkové péče 2011 – 2016

Státní kulturní politika vymezuje strategické cíle, úkoly a opatření v souvislosti s aktuálními postoji ke kultuře jako významnému sektoru hospodářského života, v podpoře rozvoje kreativity a inovace, a v roli kultury jako fenoménu mezinárodní spolupráce. Dokument byl schválen vládou České republiky dne 19. listopadu 2008.

Na odvětví cestovního ruchu v koncepci Cyklokoncepce se váží tyto úkoly a opatření:

Cíl 1: Využít přínosů umění a kulturního dědictví a s nimi spojené kreativity pro zvýšení konkurenceschopnosti ostatních oborů a činností

- ▶ 1.1. Program zmapování a analýzy potřeb umění, kulturních a kreativních průmyslů v ČR a transfer mezinárodních zkušeností;
- ▶ 1.2. Využití metody otevřené koordinace pro účinnější prosazení ochrany kulturních hodnot a rozvoje kulturní rozmanitosti v koncepčních materiálech krajů a obcí;
- ▶ 1.3. Program vyhodnocování přínosů kultury pro jiné obory včetně evaluace ekonomické;
- ▶ 1.5. Systém využívání potenciálu nemovitých kulturních památek pro intenzivnější poskytování kulturních služeb a služeb pro cestovní ruch s vyšší přidanou hodnotou.

Cíl 3: Poskytovat přímou i nepřímou podporu uchování existujících kulturních hodnot a nakládání s nimi, stejně jako tvorbě hodnot nových

- ▶ 3.5. Program podpory modernizace kulturní infrastruktury pro účely poskytování moderních kulturních služeb s vyšší přidanou hodnotou
- ▶ 3.12. Posilování motivace k soukromé podpoře kultury

Koncepce památkové péče je strategickým dokumentem navazujícím na Státní kulturní politiku, která řeší její dosud nesplněné úkoly.

Koncepce přímo vymezuje opatření vázaná na cestovní ruch:

- ▶ Podpora zpřístupňování památkových objektů, jejich propagace a rozšiřování nabídky kulturních akcí;
- ▶ Využití všestranného potenciálu památek pro poskytování služeb v cestovním ruchu trvale udržitelným způsobem;
- ▶ Zapojení vhodných marketingových nástrojů cestovního ruchu pro únosnou ekonomizaci kulturních památek. Využití části výnosu z cestovního ruchu na obnovu kulturních památek.

Komentář:

Koncepce cykloturistiky PK nemá přímé vazby na Státní politiku rozvoje kultury ani na Koncepci památkové péče. Vlivy podporovaných projektů na kulturní památky ani na rozvoj kultury v regionu se nepředpokládají.

Každý konkrétní projekt s dopadem do konkrétního území je třeba podrobit posouzení vlivů záměru na životní prostředí na projektové úrovni včetně posouzení vlivů na hmotný majetek a kulturní památky.

Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP

NEHAP ČR byl přijat usnesením vlády ČR č. 810 z roku 1998. Dokument obsahuje soubor doporučení směřujících ke zlepšení životního prostředí a zdravotního stavu populace v ČR. Zabývá se širokou škálou problémů životního prostředí a koncepční podpory zdraví. Na NEHAP navazují místní Akční plány zdraví a životního prostředí (NEHAP).

Z analýzy vývoje stavu životního prostředí v České republice vyplývají prioritní problémy politiky životního prostředí trvalého charakteru:

- ▶ Ochrana klimatu cestou snižování emisí "skleníkových" plynů;
- ▶ Ochrana ozónové vrstvy Země;
- ▶ Ochrana biologické a krajinné rozmanitosti;
- ▶ Zvyšování povědomí občanů o významu ochrany životního prostředí.

- ▶ Ve střednědobém horizontu je prvořadou prioritou oblast ochrany vod a půdy a bude narůstat význam dalších aktivit;
- ▶ Postupné zvyšování schopnosti krajiny zadržovat vodu a odolnosti krajiny vůči vodní erozi;
- ▶ Pokračující rekonstrukce lesních porostů v oblastech poškozených emisemi;
- ▶ Pokračující obnova území devastovaných hornickou činností;
- ▶ Zajištění takové struktury využívání území, která povede ke zlepšení přírodní infrastruktury a bude podmínkou efektivní složkové ochrany (ochrana vod, ovzduší, horninového prostředí, půdy a klimatu a snižování hluchosti).

Z výše uvedených priorit vyplývají následující cíle (relevantní vzhledem k SEA Cyklokonceptce):

- ▶ Stanovovat priority ve zlepšování kvality ovzduší ze zdravotního hlediska prostřednictvím hodnocení rizik;
- ▶ Dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin, včetně tzv. skleníkových plynů;
- ▶ Předcházet poškození zdraví z používání a užívání vod;
- ▶ Chránit podzemní i povrchové vody před kontaminací, se zvláštním zaměřením na ochranu zdrojů pitných vod a vod pro rekreaci;
- ▶ Zlepšovat kvalitu a zdravotní nezávadnost pitné vody veřejného zásobování a zabezpečit její stálou jakost;
- ▶ Chránit půdu jako základní složku životního prostředí s důrazem na zabezpečení jejích funkcí;
- ▶ Uplatňovat princip prevence poškozování půdy;
- ▶ Vhodným využíváním půdy zajistit ochranu dalších složek životního prostředí, zejména vody;
- ▶ Omezovat negativní působení hluku na zdraví;
- ▶ Zastavit nárůst hluku, zejména dopravního, a rozšiřovat chráněné zóny;
- ▶ Snižovat expozici hluku prostředky územního plánování;
- ▶ Zabezpečovat prevenci a omezování důsledků velkých průmyslových a jaderných havárií a přírodních katastrof;
- ▶ Soustavně sledovat parametry životního prostředí a ukazatelů zdravotního stavu populace.

Komentář:

V případě NEHAP lze konstatovat, že má vůči předkládané koncepci vazby přímé i nepřímé, převážně pozitivní. Předkládaná koncepce je jako celek v souladu s principy ochrany veřejného zdraví. Dílčí rozpory mohou nastat v oblasti ochrany půdy a retenční schopnosti území v souvislosti s rozvojem cyklistické a in-line infrastruktury v závislosti na konkrétní aplikaci navrhovaných cílů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji.

Dlouhodobý program Zdraví pro všechny v 21. století (Zdraví 21)

Česká republika se v roce 1998 přihlásila k programu „Health for all in the 21st century“, který následně rozpracovala do strategického dokumentu „Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva České republiky: Zdraví pro všechny v 21. století“ (dále jen program ZDRAVÍ 21). Program byl schválen vládou ČR dne 30. října 2002 usnesením č. 1046. Jeho hlavním záměrem je prostřednictvím 21 cílů vybudovat fungující model komplexní péče o zdraví a podpory zdraví celé společnosti. Aktualizaci programu představuje koncepce Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020 viz níže.

Program ZDRAVÍ 21 představuje rozsáhlý soubor aktivit zaměřených na stálé a postupné zlepšování všech ukazatelů zdravotního stavu obyvatelstva a předpokládá účast všech složek společnosti na jeho plnění. Za plnění programu Zdraví 21 odpovídá vláda ČR. Jejím poradním orgánem je Rada pro zdraví a životní prostředí. Program ZDRAVÍ 21 vychází z racionálního, dobře strukturovaného modelu komplexní péče společnosti o zdraví a jeho rozvoj, vypracovaného týmy předních světových odborníků z medicínských oborů a odborníků pro zdravotní politiku a ekonomiku. Navrhuje vlastní cesty ČR, jak směřovat ke splnění 21 cílů společného evropského programu ke zlepšení zdravotního stavu národa a regionu.

Program Zdraví 21 stanovuje následující cíle:

1. CÍL 1: SOLIDARITA VE ZDRAVÍ V EVROPSKÉM REGIONU
2. CÍL 2: SPRAVEDLNOST VE ZDRAVÍ
3. CÍL 3: ZDRAVÝ START DO ŽIVOTA

4. CÍL 4: ZDRAVÍ MLADÝCH
5. CÍL 5: ZDRAVÉ STÁRNUTÍ
6. CÍL 6: ZLEPŠENÍ DUŠEVNÍHO ZDRAVÍ
7. CÍL 7: PREVENCE INFEKČNÍCH ONEMOCNĚNÍ
8. CÍL 8: SNÍŽENÍ VÝSKYTU NEINFEKČNÍCH NEMOCÍ
9. CÍL 9: SNÍŽENÍ VÝSKYTU PORANĚNÍ ZPŮSOBENÝCH NÁSILÍM A ÚRAZY

Komentář:

V případě Programu Zdraví 21 lze konstatovat, že předkládaná koncepce má z pohledu jejího SEA posouzení pouze nepřímou vazbu na Program Zdraví 21 a že předkládaná koncepce je v souladu s principy ochrany veřejného zdraví obecně, především v oblastech zvýšení bezpečnosti, snížení výskytu úrazů, prevence kriminality a sociálně-patologických jevů.

Místní agenda 21

Místní agenda 21, představuje implementaci závěrů konference v Rio de Janeiro v roce 1992, směřované k udržitelnému rozvoji, tvoří komplexní systém sestavený z dílčích součástí, vzájemně propojených. V části, která se týká „Ochrany a podpory lidského zdraví“, vymezuje následující programové oblasti:

- ▶ Uspokojování požadavků základní zdravotní péče, zvláště ve venkovských oblastech;
- ▶ Kontrola přenosných nemocí;
- ▶ Ochrana zdravých a citlivých skupin populace;
- ▶ Řešení problémů zdravotní péče ve městech;
- ▶ Snižování zdravotních rizik vyvolaných znečištěním a riziky životního prostředí.

Další programovou podskupinou Místní agendy 21 je „Podpora udržitelného rozvoje lidských sídel“. V této podskupině jsou zahrnuty následující programové oblasti:

- ▶ Zajištění adekvátního přístřeší pro všechny;
- ▶ Zlepšení řízení lidských sídel;
- ▶ Podpora plánování a řízení udržitelného využívání území;
- ▶ Podpora integrovaného zajišťování environmentální infrastruktury: hospodaření s vodou, péče o hygienu, kanalizaci a nakládání s pevnými odpady;
- ▶ Podpora udržitelných energetických a dopravních systémů v lidských sídlech;
- ▶ Podpora plánování a řízení lidských sídel v oblastech náchylných ke katastrofám;
- ▶ Podpora udržitelného stavebního průmyslu;
- ▶ Podpora rozvoje lidských zdrojů a vytváření kapacit pro rozvoj lidských sídel.

Komentář:

V případě Místní agendy 21, především v ní obsažené priority Podpora udržitelného rozvoje lidských sídel, lze konstatovat, že předkládaná koncepce se s cíli deklarovanými v rámci této priority významně kryje, přičemž byly identifikovány silné pozitivní vazby mezi opatřeními navrhovanými v předkládané koncepci a Místní agendou 21. Jedná se především o plánování a řízení udržitelného využívání území a podpory alternativních druhů dopravy. Pozitivní vazbu lze identifikovat rovněž v případě zvyšování bezpečnosti obyvatel.

Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020

Národní strategie je nástrojem pro realizaci programu Světové zdravotnické organizace (dále jen „SZO“) Zdraví 2020 v ČR. Program Zdraví 2020 byl schválen 62. zasedáním Regionálního výboru SZO pro Evropu v září 2012 a je adaptabilním a praktickým strategickým rámcem umožňujícím specificky zaměřené přístupy. Má za úkol přispět k řešení složitých zdravotních problémů 21. století, se kterými se ČR potýká, spojených s

ekonomickým, sociálním a demografickým vývojem, a to zejména cestou prevence nemocí, ochrany a podpory zdraví.

Účelem Národní strategie je především stabilizace systému prevence nemocí a ochrany a podpory zdraví a nastartování účinných a dlouhodobě udržitelných mechanismů ke zlepšení zdravotního stavu populace. Národní strategie navazuje na „Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví 21“ (dále jen „Zdraví 21“) podpořený vládou ČR v roce 2002 usnesením č. 1046/2002 a je naplněním požadavku vlády na aktualizaci tohoto strategického dokumentu. Ústecký kraj se k programu Zdraví 21 přihlásil v roce 2005 Programem „Zdravý kraj České republiky – Ústecký kraj“.

Hlavním cílem je zlepšit zdravotní stav populace a snižovat výskyt nemocí a předčasných úmrtí, kterým lze předcházet, přičemž hlavní vizí do roku 2020 je především stabilizace systému prevence nemocí a ochrany a podpory zdraví a nastartování účinných a dlouhodobě udržitelných mechanismů ke zlepšení zdravotního stavu populace.

K tomuto cíli vedou dva strategické cíle:

1. zlepšit zdraví obyvatel a snížit nerovnosti v oblasti zdraví
2. posílit roli veřejné správy v oblasti zdraví a přizvat k řízení a rozhodování všechny složky společnosti, sociální skupiny i jednotlivce.

Pro naplnění výše uvedených cílů byly identifikovány čtyři oblasti prioritních politických opatření zaměřených na řešení vybraných dominantních problémů zdravotního stavu populace ČR:

1. realizovat celoživotní investice do zdraví a prevence nemocí, posilovat roli občanů a vytvářet podmínky pro růst a naplnění jejich zdravotního potenciálu;
2. čelit závažným zdravotním problémům v oblasti neinfekčních i infekčních nemocí a průběžně monitorovat zdravotní stav obyvatel;
3. posilovat zdravotnické systémy zaměřené na lidi, zajistit použitelnost a dostupnost zdravotních služeb z hlediska příjemců, soustředit se na ochranu a podporu zdraví a na prevenci nemocí, rozvíjet kapacity veřejného zdravotnictví, zajistit krizovou připravenost, průběžně monitorovat zdravotní situaci a zajistit vhodnou reakci při mimořádných situacích;
4. podílet se na vytváření podmínek pro rozvoj odolných sociálních skupin, tedy komunit žijících v prostředí, které je příznivé pro jejich zdraví.

Prevence nemocí a ochrana a podpora zdraví jsou důležitými prioritami České republiky. Jsou založeny na vědeckých důkazech a mezinárodních zkušenostech o vysokém společenském a ekonomickém přínosu předcházení nemocem a posilování zdraví. Předpokladem efektivního účinku na zdravotní stav populace je spoluúčast všech složek společnosti, občanů, rodin, státní správy a samosprávy, podnikatelské sféry, nevládních organizací a sdělovacích prostředků. Dosavadní zkušenosti vyspělých států i ČR ukazují, že prevence nemocí a ochrana a podpora zdraví mají reálný přínos ke zlepšování zdravotního stavu populace.

Komentář:

V případě Zdraví 2020, především v ní obsažené priority 4. podílet se na vytváření podmínek pro rozvoj odolných sociálních skupin, tedy komunit žijících v prostředí, které je příznivé pro jejich zdraví, lze konstatovat, že Cyklokoncept se s cíli deklarovanými v rámci této priority významně kryje, přičemž byly identifikovány silné pozitivní vazby mezi opatřeními navrhovanými v Cyklokonceptu a Zdraví 2020. Jedná se především o zlepšení možností zdravého trávení volného času.

Celkové shrnutí

Na úrovni posouzení vlivů na životní prostředí (SEA) lze očekávat, že bude docházet především ke kumulaci pozitivních vlivů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji s vlivy ostatních strategických dokumentů. V jednotlivých případech může ale docházet i ke spolupůsobení potenciálních negativních vlivů s nepřímou vazbou na předkládanou koncepci. To znamená, že při realizaci konkrétních projektů na následné strategické resp. projekční úrovni při potenciální negativní kumulaci vlivů na úrovni realizace konkrétních záměrů (např. v případě realizace dopravní infrastruktury na základě Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji ve volné krajině) je třeba důsledně uplatňovat zásady udržitelného rozvoje a ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Obecně je třeba na úrovni následných povolenacích řízení prověřit každý umísťovaný záměr, který to svým rozsahem nebo charakterem vyžaduje pomocí podrobnějších studií (biologické hodnocení, posouzení vlivů na krajinný ráz resp. další cílené analýzy), pokud tak vyplývá z požadavků orgánů ochrany příslušných veřejných zájmů. Dále je třeba podrobit konkrétní záměry procesu posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (EIA) v těch případech, kdy je aplikace EIA relevantní.

5.3 Referenční rámec hodnocení – metoda hodnocení

Vlivy na životní prostředí potenciálně způsobené realizací Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky Pardubického kraje byly hodnoceny v rámci vyhodnocení SEA na základě tzv. referenčních cílů ochrany životního prostředí. Tyto referenční cíle vychází z existujících mezinárodních, národních nebo regionálních koncepčních dokumentů.

Referenční cíle ochrany životního prostředí představují základní rámec pro hodnocení jednotlivých částí předkládané koncepce, slouží zejména k vyhodnocení souladu priorit, opatření a aktivit a jejich specifikací s cíli ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.

Níže uvedená sada referenčních cílů reprezentuje relevantní pozitivní trendy v ochraně životního prostředí dle jeho jednotlivých složek. Jednotlivá opatření a aktivity navrhované v koncepci by měly v optimálním případě přispět k plnění těchto trendů, a z tohoto hlediska jsou v rámci posouzení vlivů na životní prostředí hodnoceny.

Úkolem sady referenčních cílů je shrnout všechny pozitivní trendy životního prostředí resp. přijaté strategické cíle z jiných dokumentů tak, aby byl vytvořen základní rámec pro hodnocení strategické části koncepce, což je klíčová část celého SEA posouzení. K posouzení vlivů návrhové části cyklokoncepce na životní prostředí bude využita tzv. Metoda referenčních cílů. Jedná se o standardní metodu používanou v SEA, která spočívá v sestavení hodnotící matice k posouzení vztahu referenčního rámce, tj. sady referenčních cílů vůči navrhovaným cílům resp. opatřením hodnocené koncepce.

Tab. 19 Referenční cíle ochrany životního prostředí

	Složky ŽP a problémové okruhy ochrany ŽP	Referenční cíl
1.	Ochrana ŽP a krajiny	1.1 Snižovat negativní vlivy rozvoje cyklistické dopravy na přírodně cenné lokality, zvláště chráněné části přírody a volně žijící druhy živočichů a rostlin
		1.2 Chránit krajinný ráz a kulturní i přírodní dědictví
		1.3 Vyvážené posuzování zásahů všech staveb turistické infrastruktury s ohledem na zájmy ochrany přírody a respektování priorit ochrany přírody
2.	Ochrana půdy	2.1 Omezit nové zábory a degradaci půdy
		2.2 Podporovat využívání stávajících cest v krajině pro rozvojové aktivity v oblasti cyklo a in-line turistiky
3.	Ovzduší	3.1 Snižovat emise znečišťujících látek do ovzduší s důrazem na PM ₁₀ a NO _x
4.	Voda	4.1 Snižovat spotřebu vody, efektivně využívat vodní zdroje
		4.2 Zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území
5.	Doprava	5.1 Podporovat ekologicky šetrné formy dopravy
6.	Pohoda bydlení	6.1 Podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl
7.	Odpady, energetické zdroje	7.1 Omezovat množství a zvýšit energetické a materiálové využívání odpadů, snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů
8.	Veřejné zdraví,	8.1 Snižovat zatížení obyvatelstva hlukem

	obyvatelstvo	8.2 Zvyšovat bezpečnost obyvatel
9.	Environmentální vzdělávání	9.1 Posilovat odpovědné chování návštěvníků, poskytovatelů služeb i místních obyvatel k životnímu prostředí, podporovat ekologickou výchovu a vzdělávání

Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji je zpracována pro celé správní území Pardubického kraje. Koncepce vedle strategických cílů a opatření obsahuje rovněž výčet uvažovaných záměrů na rozvoj cyklistické infrastruktury. Jedná se o passport záměrů a idejí jednotlivých aktérů v regionu (mikroregiony, města a soukromí aktéři v oblasti turistiky), které byly v rámci přípravy koncepce posbírány. Na základě této databáze nelze usuzovat na konkrétní trasování ani projektové řešení jednotlivých podnětů. Zároveň není možné predisponovat, které z těchto idejí budou realizovány. Předkládaná koncepce deklaruje pouze zájem jednotlivých aktérů v oblasti cyklosturistiky na realizaci navrhovaných aktivit, nepredisponuje výběr variant ani konkrétního technického řešení projektů s jednoznačnou lokalizací na úrovni záměru. To je úkolem řízení na podrobnější úrovni, ať už v procesu pořizování územních plánů nebo projektové přípravy konkrétních investičních akcí. Konkrétní vlivy jednotlivých projektů na životní prostředí budou nadále posuzovány v rámci řízení podle zvláštních předpisů (především územní řízení či pořizování územně plánovací dokumentace) tak, jak to ukládá zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Z výše uvedených důvodů není možné hodnotit na úrovni SEA předkládané koncepce konkrétní vlivy na jednotlivé složky resp. prvky životního prostředí v konkrétních lokalitách resp. veřejné zdraví konkrétních obyvatel. To bude náplní následujících stupňů přípravy konkrétních opatření, aktivit a projektů, které budou vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí v procesu EIA, a to do hloubky úměrné jejich potenciálním vlivům (zjišťovací řízení).

V rámci vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí tak byly vyhodnoceny jednotlivé strategické návrhy předkládaného dokumentu v podobě strategických cílů a opatření a zároveň i jednotlivé položky pasportu rozvoje cyklistické a in-line turistiky vůči referenčnímu rámci reprezentovanému souborem referenčních cílů, které představují soubor vybraných relevantních žádoucích trendů v životním prostředí regionu stanovených na základě analýzy životního prostředí a veřejného zdraví a analýzy přijatých cílů v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví ostatních souvisejících strategických dokumentů.

V případě jednotlivých návrhů na rozvoj cyklistické infrastruktury byly tyto konfrontovány prostorovou analýzou z hlediska střetů se zájmy ochrany přírody a krajiny a dále vyhodnoceny vůči referenčnímu rámci s doporučením dalšího postupu hodnocení konkrétních projektových záměrů na úrovni EIA. Tj. zařazení záměrů dle přílohy 1 zákona č. 100/2001 Sb. a doporučení dalšího postupu hodnocení včetně odhadu potřeby podrobnějších prověření pomocí specializovaných studií (biologické hodnocení, vyhodnocení dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny atd.),

6 Závažné vlivy (včetně sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, pozitivních a negativních vlivů) navrhovaných variant koncepce na životní prostředí

6.1 Hodnocení Analytické části koncepce

Analytická část koncepce je členěna do pěti tematických podkapitol a celá ústí ve SWOT analýzu. Analytická část byla zpracována selektivně s důrazem na klíčové ukazatele.

Součástí analytické části strategického plánu je i analýza ostatních strategických dokumentů na národní, regionální i místní úrovni (kapitola 2), jejímž cílem je primárně zmapovat strategické dokumenty na úrovni regionů a na úrovních vyšších. Soulad vzájemně souvisejících dokumentů je základním stavebním prvkem úspěšného řízení rozvoje cyklo a in-line turistiky. Tyto dokumenty byly následně zohledněny při prováděných analýzách, zejména při analýze dostupných dat a SWOT analýze včetně návrhu strategických dokumentů vhodných k aktualizaci. Z hlediska zpracovatele SEA je kapitola obsahově vyčerpávající a bez připomínek.

Cyklokonceptce ve své třetí části uvádí příklady dobré praxe jako inspiraci pro jednotlivé aktéry v oblasti cyklo a in-line turistiky.

Následující kapitoly analytické části se věnují průzkumům veřejného mínění, následuje analýza dostupných dat o území a stavu jeho cyklistické a in-line infrastruktury.

Prezentovaná data jsou z pohledu hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dostatečná, a v rámci vlastní SEA jsou dále rozvinuta v analytické části SEA viz kapitola 2 až 5 tohoto dokumentu.

Celá analytická část Strategie ústí ve SWOT analýzu podávající obraz o silných a slabých stránkách rozvoje města jeho příležitostech a hrozbách. Ty jsou následně využity v návrhové části koncepce při stanovení dílčích cílů aktivit a opatření za účelem podpory rozvoje cyklo a in-line turistiky v region.

Celá analytická část koncepce vhodně přispívá k pochopení vzájemných souvislostí, které vedly ke konečnému znění nového programového dokumentu. Analytická část koncepce jako celek je komplexní a kompaktní dokument charakterizující řešené území z hlediska klíčových priorit a strategických cílů a postihující všechna základní specifika oblasti včetně formulování základních syntetických kroků. Zjištěné skutečnosti jsou potom rozpracovány v návrhové části koncepce, která odráží všechny podstatné problémy a příležitosti v návrhu strategických cílů a opatření.

6.2 Hodnocení Návrhové části koncepce

Návrhová část koncepce, tedy návrh Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji je obsažena v kapitole 6 cyklokonceptce a dále je členěna na tři základní části

- ▶ Vize;
- ▶ Strategické cíle a priority;
- ▶ Strategické cíle, priority a opatření.

Již z tohoto výčtu je patrná provázanost a hierarchie prvků návrhové části koncepce, kdy má být navržena Vize naplňována prostřednictvím stanovení priorit a jejich rozvinutí do strategických cílů a opatření.

Naplňováním každého cíle bude region směřovat ke zvýšení své atraktivity a zlepšení jak infrastruktury, tak i nabídky možností cyklo a in-line turistiky jako jednoho z pilířů cestovního ruchu v kraji.

Jako **priority** k dosažení Vize byly zvoleny následující strategické cíle:

1. Dobudovat v koordinaci s ostatními regiony a nadnárodními organizacemi infrastrukturu dálkových cyklotras (koridorů) na území kraje.
2. Dobudovat cyklotrasy, cyklostezky a in-line stezky s cyklodopravním, sportovním nebo rekreačním účelem, vytvořit alespoň jeden in-line produkt národního významu.

3. Vybudovat bike resorty, z nichž minimálně jeden bude atraktivitou tras, zázemím, službami a marketingem patřit mezi špičku v České republice, udržet a vytvořit další MTB trasy a související atraktivitu ve vhodných lokalitách kraje.
4. Optimalizovat síť cyklotras Pardubického kraje včetně dořešení návazností na sousední kraje a Polsko.
5. Vytvořit kvalitní marketing všech cyklo a in-line produktů, podpořit kvalitní služby a rozvoj lidských zdrojů pro cykloprodukty.
6. Nastavit dlouhodobý efektivní systém investování, údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů.

Tyto navrhované cíle jsou tedy nejdůležitějšími rozvojovými tezemi Pardubického kraje v oblasti rozvoje cyklo a in-line turistiky v následujícím programovém období.

Mimo výše uvedené priority navrhuje Cyklokoncepce 15 dílčích strategických cílů dle následujícího schématu:

1. Dobudovat v koordinaci s ostatními regiony a nadnárodními organizacemi infrastrukturu dálkových cyklotras (koridorů) na území kraje	2. Dobudovat cyklotrasy, cyklostezky a in-line stezky s cykloprovozním, sportovním nebo rekreačním účelem, vytvořit alespoň jeden in-line produkt národního významu	3. Vybudovat bike resorty, z nichž minimálně jeden bude atraktivitou tras, zázemím, službami a marketingem patřit mezi špičku v České republice, udržet a vytvořit další MTB trasy a související atraktivitu ve vhodných lokalitách kraje	4. Optimalizovat síť cyklotras Pardubického kraje včetně dořešení návazností na sousední kraje a Polsko, nastavit dlouhodobý efektivní systém údržby a provozu cyklostezek a cyklotras.	5. Vytvořit kvalitní marketing všech cyklo a in-line produktů, podpořit kvalitní služby a rozvoj lidských zdrojů pro cykloprodukty.	6. Nastavit dlouhodobý efektivní systém investování, údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů.
Priority a strategické cíle Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji					
1.1 V koordinaci s ostatními regiony nalézt leadery jednotlivých dálkových cyklotras vedoucích přes území kraje, vytvořit loga a shodnout se na názvech těchto tras Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji.	2.1 Dobudovat cyklostezky pro cykloprovozní, volnočasové, sportovní a rekreační účely v krajině i v příměstských oblastech.	3.1 Vybudovat komplexní infrastrukturu pro bike resorty, z nichž minimálně jeden bude svým rozsahem, kvalitou a zázemím služeb patřit mezi špičku v České republice.	4.1 Optimalizovat síť cyklotras.	5.1 Nastavení systému marketingu, rozdělení rolí a kompetencí.	6.1 Zavedení organizačního a finančního systému údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů.
1.2 Dobudovat infrastrukturu pro dálkové cyklotrasy, jejich spojky a přivaděče, zejména chybějící úseky cyklostezek, rekonstruovat potřebné úseky.	2.2 Dobudovat infrastrukturu pro in-line produkt národního významu.	3.2 Rozvíjet a budovat příměstské bike areály a související aktivity.	4.2 Zvýšit prostupnost hranice pro pěší a cyklisty a propojit české a polské cyklotrasy na hranici.	5.2 V koordinaci s národními organizacemi (Asociace měst pro cyklisty, Nadace Partnerství, Czechtourism) vytvořit komplexní marketingový produkt dálkových cyklotras.	
1.3 Dobudovat podle jednotné národní metodiky doplňkovou infrastrukturu a značení dálkových cyklotras.		3.3 Udržet stávající MTB trasy v souladu s metodikou ČEMBA vytvářet další trasy; využít potenciálu česko-polského příhraničí.		5.3 Podpora tvorby marketingu cyklo, in-line a MTB produktů.	
1.4 Vytvořit monitorovací systém dálkových cyklotras.				5.4 Podpora cyklo, in-line a bike sportovních aktivit a akcí.	

Popisy cílů jsou členěny dle těchto šesti priorit.

Následně jsou přehledně popsány programové cíle a opatření. Jednotlivé cíle jsou navrženy logicky, je možné je vyjádřit heslovitě a přitom jsou v rámci podrobnějšího popisu dostatečně charakterizovány. Dále jsou zde uvedeny strategické cíle, některé z nich postihují obecnější rovinu (Podpora cyklo, in-line a bike sportovních aktivit a akcí), jiné konkrétnější (např. Dobudovat cyklostezky pro cyklodopravní, volnočasové, sportovní a rekreační účely v krajině i v příměstských oblastech).

Z hlediska formálního i obsahového je celá návrhová část koncepce dle názoru SEA týmu zpracována přehledně. Chybí však návrh evaluace a monitoring uplatňování koncepce, stejně jako systém výběru a prioritizování projektů určených k realizaci. Tento nedostatek je možné částečně nahradit navrženým systémem výběru projektů a monitoring koncepce, který je jedním z klíčových výstupů SEA viz kapitola 9 a 11. Jinak lze návrhovou část koncepce považovat za bez významnějších nedostatků. Tato část obsahuje všechny podstatné náležitosti a vztahy v řetězci analýza, syntéza, implementace a je provázána s ostatními částmi koncepce. Návrhová část tak vykazuje zřetelnou návaznost na zjištění identifikovaná v rámci analytické části koncepce a zároveň ústí do praktického systému implementace. Celý strategický dokument je logicky sestaven v jednotlivých vzájemně provázaných krocích strategického plánování.

Tato kapitola Návrhové části cyklokoncepce je z hlediska Vyhodnocení vlivů na životní prostředí klíčová, neboť právě návrh strategických opatření promítnuty do jednotlivých aktivit a možností realizace škály konkrétních projektů generuje potenciální možnost ovlivnění životního prostředí. Z tohoto důvodu je návrh jednotlivých priorit a opatření podroben vyhodnocení vůči zvolenému referenčnímu rámci viz následující podkapitola.

6.2.1 Metoda hodnocení návrhové části koncepce

Pro zjištění, zda a jakým způsobem může návrh Cyklokoncepce Pardubického kraje mít při realizaci závažné vlivy na životní prostředí, bylo provedeno hodnocení navržených priorit rozpracovaných do opatření a jednotlivých cílů opatření vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí, tj. zda a jakým způsobem budou strategické cíle naplňovány pomocí navrhovaných specifických cílů a aktivit resp. projektů přispívat či nikoliv k naplňování referenčních cílů. Pro hodnocení bylo použito následující stupnice:

stupnice významnosti

+2	potenciálně významný pozitivní vliv (velkého rozsahu) opatření na referenční cíl
+1	potenciálně pozitivní (přímý či nepřímý, lokální) vliv opatření na daný referenční cíl
0	zanedbatelný nebo komplikovaně zprostředkovatelný potenciální vliv (velmi malý rozsah)
-1	potenciálně negativní vliv opatření na daný referenční cíl (přímý či nepřímý, lokální)
-2	potenciálně významný negativní vliv opatření na daný referenční cíl (velkého rozsahu)
?	nebyla identifikována potenciální vazba mezi referenčním cílem a navrhovaným opatřením

rozsah vlivu

B	bodový (působící v místě realizovaného opatření)
L	lokální (působící v rámci širšího území např. v rozsahu správního území obce)
R	regionální (působící na území 2 a více obcí)

spolupůsobení vlivu

K	kumulativní působení vzhledem k již existujícím nebo uvažovaným záměrům, opatřením, resp. známým vlivům jiných aktivit na Cyklokoncepte nezávislých
S	synergické působení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným záměrům, opatřením, resp. známým vlivům jiných aktivit na Cyklokoncepte nezávislých

časový horizont působení

kp	krátkodobé působení vlivu resp. působení občasně
dp	dlouhodobé působení vlivu resp. působení kontinuálně

Zejména při potenciálně negativním identifikovaném vlivu je součástí hodnocení i komentář v pravém sloupci hodnotící tabulky.

Kumulativní a synergické vlivy

V případech, kde byly identifikovány potenciálně negativní vlivy, bylo dále zkoumáno, jaké další aktivity mohou mít analogické účinky (kumulativní efekt), anebo jiné účinky pozitivního či negativního charakteru, které mohou vliv daného opatření zesilovat (synergický efekt). Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je zahrnuto do hodnocení vlivu a charakteru vlivu. Zjištěné kumulace resp. synergismus byly v hodnotících tabulkách označeny indexy K a S (viz výše). Kumulativní a synergické vlivy jsou v případech, kde je to

relevantní komentovány jednak v komentářích u jednotlivých sledovaných referenčních cílů, jednak v souhrnných komentářích pod hodnotícími tabulkami.

Hodnocení vlivů na složky životního prostředí:

Referenční cíle ochrany životního prostředí reprezentují jednotlivé složky životního prostředí – v rámci SEA Cyklokoncepce Pardubického kraje byly vyhodnoceny možné vlivy jednotlivých opatření v rámci navrhovaných priorit na úrovni specifikovaných cílů opatření na tyto referenční cíle. Konkrétní vlivy na složky životního prostředí ve specifických územích budou záviset na způsobu realizace konkrétních projektů v rámci realizace cílů a opatření koncepce, tj. implementací Cyklokoncepce Pardubického kraje prostřednictvím resp. výběrem a realizací předkládaných konkrétních projektů. Návrh environmentálních kritérií pro výběr konkrétních projektů v rámci Cyklokoncepce Pardubického kraje tak, jak jej navrhl SEA tým, je uveden v kapitole 12. Vyhodnocení vlivů konkrétních projektů na životní prostředí bude zejména u projektů investičního charakteru předmětem hodnocení v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA), dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Při aktuální míře neznalosti jednotlivých projektů, které budou v rámci Cyklokoncepce Pardubického kraje podpořeny a zejména neznalosti jejich konkrétní lokalizace není možné kvalifikovaně vyhodnotit konkrétní vlivy projektů na životní prostředí reprezentující jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví. Z tohoto důvodu byly hodnoceny vlivy jednotlivých opatření a aktivit na referenční cíle životního prostředí, které mohou potenciálně nastat za určitých podmínek realizace. Výše uvedená stupnice hodnot tedy odpovídá potenciálním vlivům, které zahrnují danou míru neurčitosti.

Posouzení vlivů na životní prostředí bylo provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobně významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených ve strategickém dokumentu, a aby zároveň postihlo specifika regionu. SEA tým rovněž formuloval podmínky, za nichž by mohlo dojít k negativním vlivům realizace Strategie a které by měly být eliminovány výběrem konkrétních projektů. Přitom byl uplatněn princip předběžné opatrnosti založený na „nejhorším možném scénáři“, tj. na situacích při nichž by se negativní vliv projevil s velkou pravděpodobností.

6.2.2 Hodnocení Vize, jednotlivých priorit, strategických cílů a opatření cyklokoncepce

6.2.2.1 Vize

VIZE: „Pardubický kraj bude v roce 2025 patřit mezi nejvyspělejší cyklodestiny České republiky díky atraktivním dálkovým i místním cyklotrasám, unikátním podmínkám pro in-line bruslení a dále díky špičkovým bike resortům. Pardubický kraj bude vynikat v komplexnosti marketingu a služeb těchto produktů a v nabídce zajímavé příhraniční česko – polské oblasti. Cyklostezky a další infrastruktura budou vybudovány velmi efektivně, jak pro rekreační, tak pro cykloprovozní účely a budou mít nastavený optimální režim provozu a údržby. Cykloprodukty se zapojením atraktivit a služeb se stanou výrazným příspěvkem pro ekonomiku, příjmy a zaměstnanost v Pardubickém kraji“.		
Referenční cíl	Vize	Komentář
1.1 Snižovat negativní vlivy rozvoje cyklistické dopravy na přírodně cenné lokality, zvláště chráněné části přírody a volně žijící druhy živočichů a rostlin	-1	Vize tak, jak je formulována akcentuje pouze prvek hospodářského a rekreačního využití cykloprovozu a efektivnost budování infrastruktury při absenci environmentálního pilíře udržitelného rozvoje, kde vzhledem k zaměření koncepce na rozvoj specifické formy turistiky je evidentní, že lze očekávat místní zásah do vymezeného území, a to včetně prvků ochrany přírody a krajiny, jakými jsou například zvláště chráněná území v česko-polské příhraničí, ať už v podobě zvýšení návštěvnosti resp. fyzického zásahu do cenných ekosystémů. V této souvislosti doporučujeme doplnit do návrhu vize rovněž environmentální principy např. v podobě deklarace respektování ochrany přírody a krajiny viz návrh

		doplnění níže.
1.2 Chránit krajinný ráz a kulturní i přírodní dědictví	0	V souvislosti s rozvojem cyklo a in-line turistiky resp. s ní spojené infrastruktury nejsou očekávány významné vlivy na krajinný ráz resp. kulturní a přírodní dědictví. Veškeré stavební aktivity je třeba podrobit posouzení vlivů na životní prostředí dle platné legislativy, pokud tomuto posouzení podléhají.
1.3 Vyvážené posuzování zásahů všech staveb turistické infrastruktury s ohledem na zájmy ochrany přírody a respektování priorit ochrany přírody	0	Tento princip není v rámci návrhu cyklokonceptu obsažen, proto doporučujeme, jednak úpravu vize viz níže a jednak zahrnout princip respektování zájmů ochrany přírody do systému výběru projektů viz kap. 11.
2.1 Omezit nové zábory a degradaci půdy	-1	V důsledku budování cyklo a in-line infrastruktury lze bezpochyby očekávat nové zábory půdy. V této souvislosti je třeba v přípravné fázi projektů budování nových cyklostezek využít tras stávajících cest v krajině tam, kde je to možné a případně nové trasy vést tak, aby znamenaly co nejnižší zábor ZPF a byly umístěny na půdách nižší třídy ochrany a zároveň, aby neznamenal fragmentaci zemědělských pozemků ztěžujících jejich obhospodařování. V této souvislosti lze očekávat budování multifunkčních cyklo a zemědělských účelových komunikací, které budou sloužit jak cyklodopravě, tak zemědělským účelům.
2.2 Podporovat využívání stávajících cest v krajině pro rozvojové aktivity v oblasti cyklo a in-line turistiky	+1	V cyklokonceptu sice chybí akcentování preference využití stávajících stezek v území ať už pro vybudování cyklostezek resp. vedení cyklotras, toto však lze očekávat z podstaty aktivit a opatření v oblasti cyklo a in-line turistiky. Zároveň je tento princip zdůrazněn v rámci návrhu kritérií pro výběr projektů viz kapitola 11.
3.1 Snižovat emise znečišťujících látek do ovzduší s důrazem na PM ₁₀ a NO _x	+1	Rozvoj bezemisní dopravy má bezpochyby pozitivní vliv na snížení emisí znečišťujících látek do ovzduší.
4.1 Snižovat spotřebu vody, efektivně využívat vodní zdroje	0	Bez významných vazeb na spotřebu vody resp. vodní zdroje.
4.2 Zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území	0	Snížení retenční schopnosti území v důsledku naplnění vize předkládané cyklokonceptu bude spíše marginální. Lze očekávat budování cyklostezek na hrázích protipovodňové ochrany bez vlivu na retenční kapacity resp. ekologické funkce toků.
5.1 Podporovat ekologicky šetrné formy dopravy	+1	Rozvoj cyklo a in-line dopravy je v přímém pozitivní vztahu vůči tomuto cíli.
6.1 Podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	+1	Rozvoj cyklo a in-line dopravy je v přímém pozitivní vztahu vůči tomuto cíli.
7.1 Omezovat množství a zvýšit energetické a materiálové využívání odpadů, snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů	+1/-1	Rozvoj cyklo a in-line dopravy bude mít příznivý vliv na snížení spotřeby pohonných hmot, na druhou stranu je jakákoliv stavební aktivita vždy zdrojem zvýšených energo-materiálových toků a zvýšené produkce odpadů.
8.1 Snižovat zatížení obyvatelstva hlukem	+1	Rozvoj cyklo a in-line dopravy je v přímém pozitivní vztahu vůči tomuto cíli.
8.2 Zvyšovat bezpečnost obyvatel	+1	Rozvoj cyklo a in-line infrastruktury, zejména separovaných cyklostezek a cyklotras vedených po

		málo frekventovaných komunikací je v přímém pozitivní vztahu vůči tomuto cíli.
9.1 Posilovat odpovědné chování návštěvníků, poskytovatelů služeb i místních obyvatel k životnímu prostředí, podporovat ekologickou výchovu a vzdělávání	+1	Využívání alternativních druhů dopravy je samo o sobě environmentálně příznivým chováním a v této souvislosti lze rovněž očekávat zvýšení ekologického povědomí obyvatel i návštěvníků turistických atraktivit.
Návrh reformulace: „Pardubický kraj bude v roce 2025 patřit mezi nejvyspělejší cyklodestinace České republiky díky atraktivním dálkovým i místním cyklotrasám, unikátním podmínkám pro in-line bruslení a dále díky špičkovým bike resortům.. Pardubický kraj bude vynikat v komplexnosti marketingu a služeb těchto produktů a v nabídce zajímavé příhraniční česko – polské oblasti. Cyklostezky a další infrastruktura budou vybudovány velmi efektivně <u>při respektování zájmů ochrany přírody a krajiny</u>, jak pro rekreační, tak pro cyklodopravní účely a budou mít nastavený optimální režim provozu a údržby. Cykloprodukty se zapojením atraktivit a služeb se stanou výrazným příspěvkem pro ekonomiku, příjmy a zaměstnanost v Pardubickém kraji.“		
Návrh doplnění:		

Vize tak, jak je formulována akcentuje pouze prvek hospodářského a rekreačního využití cyklodopravy a efektivnost budování infrastruktury při absenci environmentálního pilíře udržitelného rozvoje, kde vzhledem k zaměření koncepce na rozvoj specifické formy turistiky je evidentní, že lze očekávat místní zásah do vymezeného území, a to včetně prvků ochrany přírody a krajiny, jakými jsou například zvláště chráněná území v česko-polském příhraničí, ať už v podobě zvýšení návštěvnosti resp. fyzického zásahu do cenných ekosystémů. V této souvislosti doporučujeme doplnit do návrhu vize rovněž environmentální principy např. v podobě deklarace respektování ochrany přírody a krajiny viz návrh reformulace.

6.2.2.2 Priorita 1

Komentář zpracovatele: Priorita jedna s cílem dobudovat v koordinaci s ostatními regiony a nadnárodními organizacemi infrastrukturu dálkových cyklotras (koridorů) na území kraje je zaměřena především na organizaci cyklistické dopravy v region a jeho napojení na region sousední. Takto koncipovaná priorita zahrnuje environmentální pilíř udržitelného rozvoje v celém rozsahu a je navržena v souladu s principy ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, resp. jsou navrženy takové podmínky pro výběr jednotlivých projektů, aby nedošlo k významnému negativnímu ovlivnění životního prostředí. Jednotlivá navrhovaná opatření jsou hodnocena níže.

Priorita 1 Dobudovat v koordinaci s ostatními regiony a nadnárodními organizacemi infrastrukturu dálkových cyklotras (koridorů) na území kraje					
Opatření:					
1.1 V koordinaci s ostatními regiony nalézt leadery jednotlivých dálkových cyklotras vedoucích přes území kraje, vytvořit loga a shodnout se na názvech těchto tras Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji. 1.2 Dobudovat infrastrukturu pro dálkové cyklotrasy, jejich spojky a přivaděče, zejména chybějící úseky cyklostezek, rekonstruovat potřebné úseky. 1.3 Dobudovat podle jednotné národní metodiky doplňkovou infrastrukturu a značení dálkových cyklotras. 1.4 Vytvořit monitorovací systém dálkových cyklotras.					
Referenční cíl/složka ŽP	Opatření				Komentář
	1.1	1.2	1.3	1.4	
1.1 Snižovat negativní vlivy rozvoje cyklistické dopravy na přírodně cenné lokality, zvláště chráněné části přírody a volně žijící druhy živočichů a rostlin	0	-1/B/ dp	-1/B/ dp	0	V případě, že budou realizovány projekty umístěné v blízkosti přírodně cenných lokalit, např. parkoviště pro motorová vozidla/cyklostezky, mohou tyto mít negativní vliv na ŽP během jejich realizace, sekundárně pak také prostřednictvím vyššího přílivu návštěvníků a zvýšené zátěže citlivých oblastí. V případě podpory takových projektů, je třeba podrobit projektovou dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí resp. biologickému hodnocení.
1.2 Chránit krajinný ráz a kulturní i přírodní dědictví	0	-1/B/ dp	-1/B/	0	V případě nevhodné realizace může dojít při realizaci jednotlivých projektů

Priorita 1 Dobudovat v koordinaci s ostatními regiony a nadnárodními organizacemi infrastrukturu dálkových cyklotras (koridorů) na území kraje					
Opatření: 1.1 V koordinaci s ostatními regiony nalézt leadery jednotlivých dálkových cyklotras vedoucích přes území kraje, vytvořit loga a shodnout se na názvech těchto tras Koncepte rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji. 1.2 Dobudovat infrastrukturu pro dálkové cyklotrasy, jejich spojky a přivaděče, zejména chybějící úseky cyklostezek, rekonstruovat potřebné úseky. 1.3 Dobudovat podle jednotné národní metodiky doplňkovou infrastrukturu a značení dálkových cyklotras. 1.4 Vytvořit monitorovací systém dálkových cyklotras.					
			dp		k zásahům do charakteristik krajinného rázu resp. kulturních památek.
1.3 Vyvážené posuzování zásahů všech staveb turistické infrastruktury s ohledem na zájmy ochrany přírody a respektování priorit ochrany přírody	0	-1/B/ dp	-1/B/ dp	0	V případě, že budou realizovány projekty umístěné v blízkosti přírodně cenných lokalit, jako jsou např. parkoviště pro motorová vozidla/cyklostezky, mohou mít negativní vliv na ŽP během jejich realizace, sekundárně pak také prostřednictvím vyššího přílivu návštěvníků a zvýšené zátěže citlivých oblastí. V případě podpory takových projektů, je třeba koordinovat projektovou přípravu a zejména trasování cyklotras a cyklostezek a umístění doprovodné infrastruktury s příslušnými orgány ochrany přírody.
2.1 Omezit nové zábory a degradaci půdy	0	-1/B/ dp	-1/B/ dp	0	Stavební aktivity spojené s realizací dopravní resp. cyklistické infrastruktury mohou potenciálně znamenat zábor zemědělské půdy.
2.2 Podporovat využívání stávajících cest v krajině pro rozvojové aktivity v oblasti cyklo a in-line turistiky	+1/R/dp /S	+1/R/dp /S	+1/R/dp /S	0	Rozvoj nemotorové dopravy má pozitivní vliv na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí. Dojde k pozitivnímu spolupůsobení se synergickým účinkem. Všechny opatření v rámci priority 1 budou vzájemně spolupůsobit.
3.1 Snižovat emise znečišťujících látek do ovzduší s důrazem na PM ₁₀ a NO _x	0	+1/R/dp /S	+1/R/dp /S	0	Zprostředkovaně pozitivní vliv v kontextu zvýšení využívání nemotorové dopravy, a tím i snížení množství emisí z dopravy. Dojde k pozitivnímu spolupůsobení se synergickým účinkem vzhledem k ostatním souvisejícím navrhovaným strategickým cílům a opatřením (2.1, 2.2, 4.1).
4.1 Snižovat spotřebu vody, efektivně využívat vodní zdroje	0	-1/B/ dp	-1/B/ dp	0	Stavební aktivita téměř vždy znamená zvýšené nároky na spotřebu vody, na druhou stranu lze očekávat využití moderních technologií vedoucích k úsporám zdrojů surovin a energií.
4.2 Zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území	0	-1/B/ dp	-1/B/ dp	0	Místně může dojít v závislosti na realizaci projektů ke snížení retenční schopnosti území s mírně negativním dopadem. Lze očekávat budování cyklostezek na hrázích protipovodňové ochrany bez vlivu na retenční kapacity resp. ekologické funkce vodních toků.
5.1 Podporovat ekologicky šetrné formy dopravy	0	+1/L/dp /S	+1/L/dp /S	0	Zlepšení možností využívání nemotorové dopravy přispěje zprostředkovaně k odpovědnému chování obyvatel vůči životnímu prostředí a zdravému životnímu stylu. Synergické spolupůsobení všech navrhovaných opatření-
6.1 Podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	+1/R/dp /S	+1/L/dp /S	+1/L/dp /S	0	Podpora specifických druhů nemotorové dopravy má pozitivní vliv na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí

Priorita 1 Dobudovat v koordinaci s ostatními regiony a nadnárodními organizacemi infrastrukturu dálkových cyklotras (koridorů) na území kraje					
Opatření: 1.1 V koordinaci s ostatními regiony nalézt leadery jednotlivých dálkových cyklotras vedoucích přes území kraje, vytvořit loga a shodnout se na názvech těchto tras Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji. 1.2 Dobudovat infrastrukturu pro dálkové cyklotrasy, jejich spojky a přivaděče, zejména chybějící úseky cyklostezek, rekonstruovat potřebné úseky. 1.3 Dobudovat podle jednotné národní metodiky doplňkovou infrastrukturu a značení dálkových cyklotras. 1.4 Vytvořit monitorovací systém dálkových cyklotras.					
					prostřednictvím zlepšení možnosti trávení volného času a zdravého životního stylu.
7.1 Omezovat množství a zvýšit energetické a materiálové využívání odpadů, snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů	0	+1/R/dp /S	+1/R/dp /S	0	Zprostředkovaně pozitivní vliv v kontextu zvýšení využívání nemotorové dopravy, a tím i relativnímu snížení množství neobnovitelných zdrojů surovin (paliv). Všechna opatření budou vzájemně pozitivně spolupůsobit. Tam kde dojde ke stavební aktivitě v souvislosti s aktivitami založenými na posuzovaných cílech, je třeba očekávat zvýšené energo-materiálové toky.
8.1 Snižovat zatížení obyvatelstva hlukem	0	+1/R/dp /S	+1/R/dp /S	0	Rozvoj nemotorové dopravy a budování cyklo a in-line infrastruktury mají nepřímou pozitivní vazbu na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí prostřednictvím relativního snížení intenzit individuální automobilové dopravy a s nimi spojené hlukové zátěže.
8.2 Zvyšovat bezpečnost obyvatel	0	+1/R/dp /S	+1/R/dp /S	0	Rozvoj nemotorové dopravy a budování cyklo a in-line infrastruktury včetně optimalizace systému cyklotras mají přímou i nepřímou pozitivní vazbu na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí prostřednictvím relativního snížení intenzit individuální automobilové dopravy a zároveň zvyšování bezpečnosti provozu na nich. Všechny specifické cíle v rámci prioritní oblasti 1 budou vzájemně pozitivně spolupůsobit se synergickým efektem.
9.1 Posilovat odpovědné chování návštěvníků, poskytovatelů služeb i místních obyvatel k životnímu prostředí, podporovat ekologickou výchovu a vzdělávání	0	+1/L/dp	+1/L/dp	0	Zlepšení možností využívání nemotorové dopravy přispěje zprostředkovaně k odpovědnému chování obyvatel vůči životnímu prostředí a zdravému životnímu stylu prostřednictvím vyššího využívání nemotorové dopravy pro každodenní přesun obyvatel na úkor individuální automobilové dopravy.
Návrh reformulace:					
Návrh doplnění:					

Některé opatření navrhované v rámci této priority vykazují potenciální možnost realizace nové dopravní turistické infrastruktury tzv. na zelené louce (cyklostezky), v takovém případě pak lze identifikovat potenciálně negativní vazby na sledované cíle ochrany životního prostředí a veřejného zdraví sloužící jako referenční rámec pro SEA Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji resp. vůči přijatým environmentálním cílům relevantních strategických dokumentů viz kap. 5.2. Jedná se především o možné zvýšení návštěvnosti environmentálně významných oblastí, a s tím spojené disturbance v důsledku lepší dostupnosti těchto území, resp. stavební aktivity v souvislosti s budováním dopravní infrastruktury resp. zvýšenou spotřebu zdrojů a produkci odpadů spojenou s výstavbou.

Lze očekávat mírně pozitivní působení navrhovaných cílů v kontextu ostatních strategických opatření v rámci navrhovaných cílů se synergickým působením především z hlediska snížení emisí spojených s dopravou, a tím i pozitivního ovlivnění veřejného zdraví, a to jak z hlediska fyzikálních determinant tak ovlivnění pohody

bydlení a zdravého využití volného času spojené mimo jiné s rozvojem cyklistické dopravy. Z hlediska vzájemného spolupůsobení ve vztahu k životnímu prostředí jsou klíčové především opatření 1.1 a 1.2, které potenciálně predisponují stavební aktivitu.

Každý jednotlivý projekt s konkrétním územním průmětem musí být podroben posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni (EIA) pokud svým charakterem tomuto posouzení podléhá.

6.2.2.3 Priorita 2

Komentář zpracovatele: Priorita dva je zaměřena na cyklistickou infrastrukturu regionálního významu. Cílem priority je dobudovat cyklotrasy, cyklostezky a in-line stezky s cykloopravním, sportovním nebo rekreačním účelem, vytvořit alespoň jeden in-line produkt národního významu. Takto koncipovaná priorita zahrnuje environmentální pilíř udržitelného rozvoje především v podobě rozšíření možností zdravého trávení volného času a je navržena v souladu s principy ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, resp. jsou navrženy takové podmínky pro výběr jednotlivých projektů, aby nedošlo k významnému negativnímu ovlivnění životního prostředí. Jednotlivá navrhovaná opatření jsou hodnocena níže.

Priorita 2 Dobudovat cyklotrasy, cyklostezky a in-line stezky s cykloopravním, sportovním nebo rekreačním účelem, vytvořit alespoň jeden in-line produkt národního významu			
Opatření:			
2.1 Dobudovat cyklostezky pro cykloopravní, volnočasové, sportovní a rekreační účely v krajině i v příměstských oblastech			
2.2 Dobudovat infrastrukturu pro in-line produkt národního významu			
Referenční cíl/složka ŽP	Opatření		Komentář
	2.1	2.2	
1.1 Snižovat negativní vlivy rozvoje cyklistické dopravy na přírodně cenné lokality, zvláště chráněné části přírody a volně žijící druhy živočichů a rostlin	-1/B/ dp	-1/B/ dp	V případě, že budou realizovány projekty umístěné v blízkosti přírodně cenných lokalit, jako jsou např. parkoviště pro motorová vozidla/cyklostezky, mohou mít negativní vliv na ŽP během jejich realizace, sekundárně pak také prostřednictvím vyššího přílivu návštěvníků a zvýšené zátěže citlivých oblastí. V případě podpory takových projektů, je třeba podrobit projektovou dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí resp. biologickému hodnocení.
1.2 Chránit krajinný ráz a kulturní i přírodní dědictví	-1/B/ dp	-1/B/ dp	V případě nevhodné realizace může dojít při realizaci jednotlivých projektů k zásahům do charakteristik krajinného rázu resp. kulturních památek.
1.3 Vyvážené posuzování zásahů všech staveb turistické infrastruktury s ohledem na zájmy ochrany přírody a respektování priorit ochrany přírody	-1/B/ dp	-1/B/ dp	V případě, že budou realizovány projekty umístěné v blízkosti přírodně cenných lokalit, jako jsou např. parkoviště pro motorová vozidla/cyklostezky, mohou mít negativní vliv na ŽP během jejich realizace, sekundárně pak také prostřednictvím vyššího přílivu návštěvníků a zvýšené zátěže citlivých oblastí. V případě podpory takových projektů, je třeba koordinovat projektovou přípravu a zejména trasování cyklotras a cyklostezek a umístění doprovodné infrastruktury s příslušnými orgány ochrany přírody.
2.1 Omezit nové zábory a degradaci půdy	-1/B/ dp	-1/B/ dp	Stavební aktivity spojené s realizací dopravní resp. cyklistické infrastruktury mohou potenciálně znamenat zábor zemědělské půdy.
2.2 Podporovat využívání stávajících cest v krajině pro rozvojové aktivity v oblasti cyklo a in-line turistiky	+1/R/dp /S	+1/R/dp/ S	Podpora specifických druhů nemotorové dopravy má pozitivní vliv na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí. Dojde k pozitivnímu spolupůsobení se synergickým účinkem. Všechna opatření v rámci priority 2 budou vzájemně spolupůsobit.
3.1 Snižovat emise znečišťujících látek do ovzduší s důrazem na PM ₁₀ a NO _x	+1/R/dp /S	+1/R/dp/ S	Zprostředkovaně pozitivní vliv v kontextu zvýšení využívání nemotorové dopravy, a tím i snížení množství emisí z dopravy. Dojde k pozitivnímu spolupůsobení se synergickým účinkem vzhledem k ostatním souvisejícím navrhovaným strategickým cílům a opatřením (2.1, 2.2, 4.1).
4.1 Snižovat spotřebu vody, efektivně využívat vodní zdroje	-1/B/ dp	-1/B/ dp	Stavební aktivita téměř vždy znamená zvýšené nároky na spotřebu vody, na druhou stranu lze očekávat využití

Priorita 2 Dobudovat cyklotrasy, cyklostezky a in-line stezky s cyklodopravním, sportovním nebo rekreačním účelem, vytvořit alespoň jeden in-line produkt národního významu			
Opatření:			
2.1 Dobudovat cyklostezky pro cyklodopravní, volnočasové, sportovní a rekreační účely v krajině i v příměstských oblastech			
2.2 Dobudovat infrastrukturu pro in-line produkt národního významu			
		dp	moderních technologií vedoucích k úsporám zdrojů surovin a energií.
4.2 Zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území	-1/B/ dp	-1/B/ dp	Místně může dojít v závislosti na realizaci projektů ke snížení retenční schopnosti území s mírně negativním dopadem. Lze očekávat budování cyklostezek na hrázích protipovodňové ochrany bez vlivu na retenční kapacity resp. ekologické funkce vodních toků.
5.1 Podporovat ekologicky šetrné formy dopravy	+1/L/dp /S	+1/L/dp/ S	Zlepšení možností využívání nemotorové dopravy přispěje zprostředkovaně k odpovědnému chování obyvatel vůči životnímu prostředí a zdravému životnímu stylu. Synergické spolupůsobení všech navrhovaných opatření-
6.1 Podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	+1/L/dp /S	+1/L/dp/ S	Rozvoj nemotorové dopravy má pozitivní vazbu na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí prostřednictvím zlepšení možností trávení volného času a zdravého životního stylu.
7.1 Omezovat množství a zvýšit energetické a materiálové využívání odpadů, snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů	+1/R/dp /S	+1/R/dp/ S	Zprostředkovaně pozitivní vliv v kontextu zvýšení využívání nemotorové dopravy, a tím i relativnímu snížení množství neobnovitelných zdrojů surovin (paliv). Všechna opatření budou vzájemně pozitivně spolupůsobit. Tam kde dojde ke stavební aktivitě v souvislosti s aktivitami založenými na posuzovaných cílech, je třeba očekávat zvýšené energo-materiálové toky.
8.1 Snižovat zatížení obyvatelstva hlukem	+1/R/dp /S	+1/R/dp/ S	Rozvoj nemotorové dopravy a budování cyklo a in-line infrastruktury mají nepřímou pozitivní vazbu na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí prostřednictvím relativního snížení intenzit individuální automobilové dopravy a s nimi spojené hlukové zátěže.
8.2 Zvyšovat bezpečnost obyvatel	+1/R/dp /S	+1/R/dp/ S	Rozvoj nemotorové dopravy a budování cyklo a in-line infrastruktury včetně optimalizace systému cyklotras mají přímou i nepřímou pozitivní vazbu na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí prostřednictvím relativního snížení intenzit individuální automobilové dopravy a zároveň zvyšování bezpečnosti provozu na nich. Všechny specifické cíle v rámci prioritní oblasti 1 budou vzájemně pozitivně spolupůsobit se synergickým efektem.
9.1 Posilovat odpovědné chování návštěvníků, poskytovatelů služeb i místních obyvatel k životnímu prostředí, podporovat ekologickou výchovu a vzdělávání	+1/L/dp	+1/L/dp	Zlepšení možností využívání hromadné a nemotorové dopravy přispěje zprostředkovaně k odpovědnému chování obyvatel vůči životnímu prostředí a zdravému životnímu stylu prostřednictvím vyššího využívání nemotorové dopravy pro každodenní přesun obyvatel na úkor individuální automobilové dopravy.
Návrh reformulace:			
Návrh doplnění:			

Některé cíle navrhované v rámci této prioritní oblasti vykazují potenciální možnost realizace nové dopravní turistické infrastruktury tzv. na zelené louce (cyklostezky), v takovém případě pak lze identifikovat potenciálně negativní vazby na sledované cíle ochrany životního prostředí a veřejného zdraví sloužící jako referenční rámec pro SEA Konceptce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji resp. vůči přijatým environmentálním cílům relevantních strategických dokumentů viz kap. 5.2. Jedná se především o možné zvýšení návštěvnosti environmentálně významných oblastí, a s tím spojené disturbance v důsledku lepší dostupnosti těchto území, resp. stavební aktivity v souvislosti s budováním dopravní infrastruktury resp. zvýšenou spotřebu zdrojů a produkci odpadů spojenou s výstavbou.

Lze očekávat mírně pozitivní působení navrhovaných cílů v kontextu ostatních strategických opatření v rámci následujících cílů se synergickým působením především z hlediska snížení emisí spojených s dopravou, a tím i pozitivního ovlivnění veřejného zdraví, a to jak z hlediska fyzikálních determinant tak ovlivnění pohody bydlení a zdravého využití volného času spojené mimo jiné s rozvojem cyklistické dopravy.

Každý jednotlivý projekt s konkrétním územním průmětem musí být podroben posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni (EIA) pokud svým charakterem tomuto posouzení podléhá.

6.2.2.4 Priorita 3

Komentář zpracovatele: Třetí priorita se zaměřuje na specifickou oblast cykloturistiky, kterou je cyklistika na horských kolech v přírodním terénu resp. uměle vybudovaných terénních trasách. Priorita řeší rozvoj infrastruktury pro MTB a zvýšení tohoto specifického druhu zážitkové turistiky. Takto koncipovaná priorita zahrnuje environmentální pilíř udržitelného rozvoje především v podobě rozšíření možností zdravého trávení volného času a je navržena v souladu s principy ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, resp. jsou navrženy takové podmínky pro výběr jednotlivých projektů, aby nedošlo k významnému negativnímu ovlivnění životního prostředí. Jednotlivá navrhovaná opatření jsou hodnocena níže.

Priorita 3 Vybudovat bike resorty, z nichž minimálně jeden bude atraktivitou tras, zázemím, službami a marketingem patřit mezi špičku v České republice, udržet a vytvořit další MTB trasy a související atraktivitu ve vhodných lokalitách kraje				
Opatření:				
3.1 Vybudovat komplexní infrastrukturu pro bike resorty, z nichž minimálně jeden bude svým rozsahem, kvalitou a zázemím služeb patřit mezi špičku v České republice				
3.2 Rozvíjet a budovat příměstské bike areály a související aktivity				
3.3 Udržet stávající MTB trasy v souladu s metodikou ČEMBA vytvářet další trasy; využít potenciálu česko-polského příhraničí				
Referenční cíl/složka ŽP	Opatření			Komentář
	3.1	3.2	3.3	
1.1 Snižovat negativní vlivy rozvoje cyklistické dopravy na přírodně cenné lokality, zvláště chráněné části přírody a volně žijící druhy živočichů a rostlin	-1/B/ dp	-1/B/ dp	-1/B/ dp	V případě, že budou realizovány projekty umístěné v blízkosti přírodně cenných lokalit, jako jsou např. parkoviště pro motorová vozidla/singltreky v citlivých lokalitách apod, mohou mít negativní vliv na ŽP během jejich realizace, sekundárně pak také prostřednictvím vyššího přílivu návštěvníků a zvýšené zátěže citlivých oblastí. V případě podpory takových projektů, je třeba podrobit projektovou dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí resp. biologickému hodnocení.
1.2 Chránit krajinný ráz a kulturní i přírodní dědictví	-1/B/ dp	-1/B/ dp	-1/B/ dp	V případě nevhodné realizace může dojít při realizaci jednotlivých projektů k zásahům do charakteristik krajinného rázu.
1.3 Vyvážené posuzování zásahů všech staveb turistické infrastruktury s ohledem na zájmy ochrany přírody a respektování priorit ochrany přírody	-1/B/ dp	-1/B/ dp	-1/B/ dp	V případě, že budou realizovány projekty umístěné v blízkosti přírodně cenných lokalit, jako jsou např. parkoviště pro motorová vozidla/singltreky, mohou mít negativní vliv na ŽP během jejich realizace, sekundárně pak také prostřednictvím vyššího přílivu návštěvníků a zvýšené zátěže citlivých oblastí. V případě podpory takových projektů, je třeba koordinovat projektovou přípravu a zejména trasování cyklotras a cyklostezek a umístění doprovodné infrastruktury s příslušnými orgány ochrany přírody.
2.1 Omezit nové zábory a degradaci půdy	-1/B/ dp	-1/B/ dp	-1/B/ dp	Stavební aktivity spojené s realizací dopravní resp. cyklistické infrastruktury mohou potenciálně znamenat zábor zemědělské půdy.
2.2 Podporovat využívání stávajících cest v krajině pro rozvojové aktivity v oblasti cyklo a in-line turistiky	+1/B/dp	+1/B/dp	+1/B/dp	Rozvoj MTB turistiky lze předpokládat převážně v místech stávacích cest v krajině, přičemž vliv na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí může být jak pozitivní tak i negativní v případě, že budou MTB trasy umístěny na obtížně schůdných pěších stezkách a dojde k ohrožení pěších turistů.
3.1 Snižovat emise znečišťujících látek do ovzduší s důrazem na PM ₁₀ a NO _x	0	0	0	V případě MTB turistiky nelze očekávat významnější ovlivnění ovzduší, a to ani zprostředkovaně.
4.1 Snižovat spotřebu vody, efektivně využívat vodní zdroje	-1/B/ dp	-1/B/ dp	-1/B/ dp	Stavební aktivita téměř vždy znamená zvýšené nároky na spotřebu vody, na druhou stranu lze očekávat využití moderních technologií vedoucích k úsporám zdrojů surovin a energií.
4.2 Zlepšovat stav a ekologické funkce	-1/B/ dp	-1/B/ dp	-1/B/ dp	Místně může dojít v závislosti na realizaci projektů ke

Priorita 3 Vybudovat bike resorty, z nichž minimálně jeden bude atraktivitou tras, zázemím, službami a marketingem patřit mezi špičku v České republice, udržet a vytvořit další MTB trasy a související atraktivity ve vhodných lokalitách kraje					
Opatření:					
3.1 Vybudovat komplexní infrastrukturu pro bike resorty, z nichž minimálně jeden bude svým rozsahem, kvalitou a zázemím služeb patřit mezi špičku v České republice					
3.2 Rozvíjet a budovat příměstské bike areály a související aktivity					
3.3 Udržet stávající MTB trasy v souladu s metodikou ČEMBA vytvářet další trasy; využít potenciálu česko-polského příhraničí					
vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území	dp	dp	dp	snížení retenční schopnosti území s mírně negativním dopadem.	
5.1 Podporovat ekologicky šetrné formy dopravy	+1/L/dp/S	+1/L/dp /S	+1/L/dp /S	V případě MTB turistiky nelze očekávat významnější vliv na ekologicky šetrné formy dopravy, a to ani zprostředkované.	
6.1 Podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	+1/L/dp/S	+1/L/dp /S	+1/L/dp /S	Podpora specifických cykloturistiky má pozitivní vazbu na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí prostřednictvím zlepšení možností trávení volného času a zdravého životního stylu.	
7.1 Omezovat množství a zvýšit energetické a materiálové využívání odpadů, snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů	-1/B/ dp	-1/B/ dp	-1/B/ dp	Tam kde dojde ke stavební aktivitě v souvislosti s aktivitami založenými na posuzovaných cílech, je třeba očekávat zvýšené ergo-materiálové toky.	
8.1 Snižovat zatížení obyvatelstva hlukem	0	0	0	V případě MTB turistiky nelze očekávat významnější ovlivnění hlukové situace v území, a to ani zprostředkované.	
8.2 Zvyšovat bezpečnost obyvatel	+1/- 1/B/dp	+1/- 1/B/dp	+1/- 1/B/dp	Rozvoj MTB turistiky lze předpokládat převážně v místech stávajících cest v krajině, přičemž vliv na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí může být jak pozitivní tak i negativní v případě, že budou MTB trasy umístěny na obtížně schůdných pěších stezkách a dojde k ohrožení pěších turistů.	
9.1 Posilovat odpovědné chování návštěvníků, poskytovatelů služeb i místních obyvatel k životnímu prostředí, podporovat ekologickou výchovu a vzdělávání	+1/B/dp	+1/L/dp	+1/L/dp	Zlepšení možností cykloturistiky v přírodě zprostředkované přispěje při vhodné realizaci a informovanosti turistů k odpovědnému chování vůči životnímu prostředí a zdravému životnímu stylu.	
Návrh reformulace:					
Návrh doplnění:					

Některé cíle navrhované v rámci této prioritní oblasti vykazují potenciální možnost realizace specifické turistické infrastruktury tzv. na zelené louce (zázemí MTB areálů), v takovém případě pak lze identifikovat potenciálně negativní vazby na sledované cíle ochrany životního prostředí a veřejného zdraví sloužící jako referenční rámec pro SEA Koncepte rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji resp. vůči přijatým environmentálním cílům relevantních strategických dokumentů viz kap. 5.2. Jedná se především o možné zvýšení návštěvnosti environmentálně významných oblastí, a s tím spojené disturbance v důsledku lepší dostupnosti těchto území, resp. stavební aktivity v souvislosti s budováním dopravní infrastruktury resp. zvýšenou spotřebu zdrojů a produkci odpadů spojenou s výstavbou.

Každý jednotlivý projekt musí před svým schválením projít systémem výběru projektů včetně environmentálních kritérií tak, jak byl navržen v rámci SEA. Zároveň musí být každý projekt s konkrétním územním průmětem podroben posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni (EIA) pokud svým charakterem tomuto posouzení podléhá.

6.2.2.5 Priorita 4

Komentář zpracovatele: Priorita čtyři má za cíl optimalizovat síť cyklotras Pardubického kraje včetně dořešení návazností na sousední kraje a Polsko, nastavit dlouhodobý efektivní systém údržby a provozu cyklostezek a cyklotras. Takto koncipovaná priorita zahrnuje environmentální pilíř udržitelného rozvoje především v otázce bezpečnosti a rozšíření možností zdravého trávení volného času tedy determinant veřejného zdraví. Významné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku realizace tohoto cíle se nepředpokládá. Jednotlivá navrhovaná opatření jsou hodnocena níže.

Priorita 4 Optimalizovat síť cyklotras Pardubického kraje včetně dořešení návazností na sousední kraje a Polsko			
Opatření:			
4.1 Optimalizovat síť cyklotras			
4.2 Zvýšit prostupnost hranice pro pěší a cyklisty a propojit české a polské cyklotrasy na hranici			
Referenční cíl/složka ŽP	Opatření		Komentář
	4.1	4.2	
1.1 Snižovat negativní vlivy rozvoje cyklistické dopravy na přírodně cenné lokality, zvláště chráněné části přírody a volně žijící druhy živočichů a rostlin	-1/B/ dp	-1/B/ dp	V případě, že budou realizovány nějaké stavební projekty umístěné v blízkosti přírodně cenných lokalit, jako je např. doprovodná cyklistická infrastruktura, mohou mít negativní vliv na ŽP během jejich realizace, sekundárně pak také prostřednictvím vyššího přílivu návštěvníků a zvýšené zátěže citlivých oblastí. V případě podpory takových projektů, je třeba podrobit projektovou dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí resp. biologickému hodnocení.
1.2 Chránit krajinný ráz a kulturní i přírodní dědictví	0	0	Vlivy na krajinný ráz se realizací této priority neočekávají.
1.3 Vyvážené posuzování zásahů všech staveb turistické infrastruktury s ohledem na zájmy ochrany přírody a respektování priorit ochrany přírody	-1/B/ dp	-1/B/ dp	V případě, že budou realizovány stavební projekty umístěné v blízkosti přírodně cenných lokalit, jako je například doprovodná cyklistická infrastruktura, mohou mít negativní vliv na ŽP během jejich realizace, sekundárně pak také prostřednictvím vyššího přílivu návštěvníků a zvýšené zátěže citlivých oblastí. V případě podpory takových projektů, je třeba koordinovat projektovou přípravu a zejména trasování cyklotras a umístění doprovodné infrastruktury s příslušnými orgány ochrany přírody.
2.1 Omezit nové zábory a degradaci půdy	0	0	Stavební aktivity spojené s realizací cyklistické infrastruktury mohou potenciálně znamenat zábor zemědělské půdy. Významné vlivy se však v tomto případě neočekávají, lze předpokládat, že cyklotrasy i případná doprovodná infrastruktura budou realizovány v rámci stávajících dopravních koridorů resp. veřejných prostranství.
2.2 Podporovat využívání stávajících cest v krajině pro rozvojové aktivity v oblasti cyklo a in-line turistiky	+1/R/dp	+1/L/dp	Významné vlivy se však v tomto případě neočekávají, lze předpokládat, že cyklotrasy i případná doprovodná infrastruktura budou realizovány v rámci stávajících dopravních koridorů resp. veřejných prostranství.
3.1 Snižovat emise znečišťujících látek do ovzduší s důrazem na PM ₁₀ a NO _x	+1/R/dp /S	+1/L/dp/ S	Zprostředkovaně pozitivní vliv v kontextu zvýšení využívání nemotorové dopravy, a tím i snížení množství emisí z dopravy. Dojde k pozitivnímu spolupůsobení se synergickým účinkem vzhledem k ostatním souvisejícím navrhovaným strategickým cílům a opatřením (2.1, 2.2, 1.2. 1.3).
4.1 Snižovat spotřebu vody, efektivně využívat vodní zdroje	0	0-	Bez vlivu.
4.2 Zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území	0	0	Místně může dojít v závislosti na realizaci projektů ke snížení retenční schopnosti území bez významného dopadu. Významné vlivy se však v tomto případě neočekávají, lze předpokládat, že cyklotrasy i případná doprovodná infrastruktura budou realizovány v rámci stávajících dopravních koridorů resp. veřejných prostranství.
5.1 Podporovat ekologicky šetrné formy dopravy	+1/R/dp /S	+1/R/dp/ S	Zlepšení možností využívání nemotorové dopravy přispěje zprostředkovaně k odpovědnému chování obyvatel vůči životnímu prostředí a zdravému životnímu stylu. Synergické spolupůsobení všech navrhovaných opatření-
6.1 Podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	+1/R/dp /S	+1/L/dp/ S	Podpora specifických druhů nemotorové dopravy má pozitivní vazbu na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí prostřednictvím zlepšení možností trávení volného času a zdravého životního stylu.
7.1 Omezovat množství a zvýšit energetické a materiálové využívání odpadů, snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů	+1/R/dp /S	+1/L/dp/ S	Zprostředkovaně pozitivní vliv v kontextu zvýšení využívání nemotorové dopravy, a tím i relativnímu snížení množství neobnovitelných zdrojů surovin (paliv). Všechna opatření budou vzájemně pozitivně spolupůsobit. Tam kde dojde ke stavební aktivitě v souvislosti s aktivitami založenými na posuzovaných cílech, je třeba očekávat zvýšené energo-

Priorita 4 Optimalizovat síť cyklotras Pardubického kraje včetně dořešení návazností na sousední kraje a Polsko			
Opatření:			
4.1 Optimalizovat síť cyklotras			
4.2 Zvýšit prostupnost hranice pro pěší a cyklisty a propojit české a polské cyklotrasy na hranici			
			materiálové toky.
8.1 Snižovat zatížení obyvatelstva hlukem	+1/R/dp /S	+1/L/dp/ S	Rozvoj cyklodopravy má nepřímou pozitivní vazbu na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí prostřednictvím relativního snížení intenzit individuální automobilové dopravy a s nimi spojené hlukové zátěže.
8.2 Zvyšovat bezpečnost obyvatel	+1/R/dp /S	+1/L/dp/ S	Optimalizace systému cyklotras má přímou i nepřímou pozitivní vazbu na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí prostřednictvím relativního snížení intenzit individuální automobilové dopravy a zároveň zvyšování bezpečnosti provozu na nich. Všechny specifické cíle v rámci prioritní oblasti 1 budou vzájemně pozitivně spolupůsobit se synergickým efektem.
9.1 Posilovat odpovědné chování návštěvníků, poskytovatelů služeb i místních obyvatel k životnímu prostředí, podporovat ekologickou výchovu a vzdělávání	+1/R/dp /S	+1/L/dp/ S	Zlepšení možností využívání nemotorové dopravy přispěje zprostředkovaně k odpovědnému chování obyvatel vůči životnímu prostředí a zdravému životnímu stylu prostřednictvím vyššího využívání nemotorové dopravy pro každodenní přesun obyvatel na úkor individuální automobilové dopravy.
Návrh reformulace:			
Návrh doplnění:			

Některé opatření navrhované v rámci této priority vykazují potenciální možnost realizace nové doprovodné infrastruktury tzv. na zelené louce (např. parkoviště u nástupních míst), v takovém případě pak lze identifikovat potenciálně negativní vazby na sledované cíle ochrany životního prostředí a veřejného zdraví sloužící jako referenční rámec pro SEA Konceptu rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji resp. vůči přijatým environmentálním cílům relevantních strategických dokumentů viz kap. 5.2. Jedná se především o možné zvýšení návštěvnosti environmentálně významných oblastí, a s tím spojené disturbance v důsledku lepší dostupnosti těchto území, resp. stavební aktivity v souvislosti s budováním dopravní infrastruktury resp. zvýšenou spotřebu zdrojů a produkci odpadů spojenou s výstavbou.

Lze očekávat mírně pozitivní působení navrhovaných cílů v kontextu ostatních strategických opatření v rámci ostatních navrhovaných cílů se synergickým působením především z hlediska snížení emisí spojených s dopravou, a tím i pozitivního ovlivnění veřejného zdraví, a to jak z hlediska fyzikálních determinant tak ovlivnění pohody bydlení a zdravého využití volného času spojené mimo jiné s rozvojem cyklistické dopravy.

Každý jednotlivý projekt musí před svým schválením projít systémem výběru projektů včetně environmentálních kritérií tak, jak byl navržen v rámci SEA. Zároveň musí být každý projekt s konkrétním územním průmětem podroben posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni (EIA) pokud svým charakterem tomuto posouzení podléhá.

6.2.2.6 Priorita 5

Komentář zpracovatele: Priorita pět má spíše organizační charakter bez přímého vlivu na životní prostředí. Cílem priority je vytvořit kvalitní marketing všech cyklo a in-line produktů, podpořit kvalitní služby a rozvoj lidských zdrojů pro cykloprodukty. Jednotlivá navrhovaná opatření jsou hodnocena níže.

Priorita 5 Vytvořit kvalitní marketing všech cyklo a in-line produktů, podpořit kvalitní služby a rozvoj lidských zdrojů pro cykloprodukty.		
Opatření:		
5.1 Nastavení systému marketingu, rozdělení rolí a kompetencí		
5.2 V koordinaci s národními organizacemi (Asociace měst pro cyklisty, Nadace Partnerství, Czechtourism) vytvořit komplexní marketingový produkt dálkových cyklotras		
5.3 Podpora tvorby marketingu cyklo, in-line a MTB produktů		
5.4 Podpora cyklo, in-line a bike sportovních aktivit a akcí		
Referenční cíl/složka ŽP	Opatření	Komentář

Priorita 5 Vytvořit kvalitní marketing všech cyklo a in-line produktů, podpořit kvalitní služby a rozvoj lidských zdrojů pro cykloprodukty.					
Opatření: 5.1 Nastavení systému marketingu, rozdělení rolí a kompetencí 5.2 V koordinaci s národními organizacemi (Asociace měst pro cyklisty, Nadace Partnerství, Czechtourism) vytvořit komplexní marketingový produkt dálkových cyklotras 5.3 Podpora tvorby marketingu cyklo, in-line a MTB produktů 5.4 Podpora cyklo, in-line a bike sportovních aktivit a akcí					
	5.1	5.2	5.3	5.4	
1.1 Snižovat negativní vlivy rozvoje cyklistické dopravy na přírodně cenné lokality, zvláště chráněné části přírody a volně žijící druhy živočichů a rostlin	0	0	0	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl. .
1.2 Chránit krajinný ráz a kulturní i přírodní dědictví	0	0	0	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl. .
1.3 Vyvážené posuzování zásahů všech staveb turistické infrastruktury s ohledem na zájmy ochrany přírody a respektování priorit ochrany přírody	0	0	0	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl. .
2.1 Omezit nové zábory a degradaci půdy	0	0	0	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl. .
2.2 Podporovat využívání stávajících cest v krajině pro rozvojové aktivity v oblasti cyklo a in-line turistiky	0	0	0	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl. .
3.1 Snižovat emise znečišťujících látek do ovzduší s důrazem na PM ₁₀ a NOx	0	0	0	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl.
4.1 Snižovat spotřebu vody, efektivně využívat vodní zdroje	0	0	0	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl. .
4.2 Zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území	0	0	0	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl. .
5.1 Podporovat ekologicky šetrné formy dopravy	+1/R/dp	+1/R/dp	+1/R/dp	+1/R/dp	Podpora cyklodopravy včetně její marketingové podpory a propagace přispěje zprostředkovaně k odpovědnému chování obyvatel vůči životnímu prostředí a zdravému životnímu stylu. Synergické spolupůsobení všech navrhovaných opatření-
6.1 Podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	+1/R/dp /S	+1/R/dp /S	+1/R/dp /S	+1/R/dp /S	Podpora specifických druhů nemotorové dopravy má pozitivní vazbu na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí prostřednictvím zlepšení možnosti trávení volného času a zdravého životního stylu.
7.1 Omezovat množství a zvýšit energetické a materiálové využívání odpadů, snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů	+1/R/dp /S	+1/R/dp /S	+1/R/dp /S	+1/R/dp /S	Zprostředkovaně pozitivní vliv v kontextu zvýšení využívání nemotorové dopravy, a tím i relativnímu snížení množství neobnovitelných zdrojů surovin (paliv). Všechna opatření budou vzájemně pozitivně spolupůsobit.
8.1 Snižovat zatížení obyvatelstva hlukem	0	0	0	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl.
8.2 Zvyšovat bezpečnost obyvatel	0	0	0	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl. .
9.1 Posilovat odpovědné chování návštěvníků, poskytovatelů služeb i místních obyvatel k životnímu	+1/R/dp	+1/R/dp	+1/R/dp	+1/R/dp	Podpora cyklodopravy včetně její marketingové podpory a propagace

Priorita 5 Vytvořit kvalitní marketing všech cyklo a in-line produktů, podpořit kvalitní služby a rozvoj lidských zdrojů pro cykloprodukty.						
Opatření:						
5.1 Nastavení systému marketingu, rozdělení rolí a kompetencí						
5.2 V koordinaci s národními organizacemi (Asociace měst pro cyklisty, Nadace Partnerství, Czechtourism) vytvořit komplexní marketingový produkt dálkových cyklotras						
5.3 Podpora tvorby marketingu cyklo, in-line a MTB produktů						
5.4 Podpora cyklo, in-line a bike sportovních aktivit a akcí						
prostředí, podporovat ekologickou výchovu a vzdělávání	IS	IS	IS	IS	příspěje zprostředkovaně k odpovědnému chování obyvatel vůči životnímu prostředí a zdravému životnímu stylu prostřednictvím vyššího využívání nemotorové dopravy pro každodenní přesun obyvatel na úkor individuální automobilové dopravy.	
Návrh reformulace:						
Návrh doplnění:						

Opatření navrhovaná v rámci této priority mají organizační charakter, jedná se o marketing a propagaci cykloturistiky bez přímého dopadu na životní prostředí.

Lze očekávat mírně pozitivní působení navrhovaných cílů v kontextu ostatních strategických opatření v rámci navrhovaných cílů cílů se synergickým působením především z hlediska environmentálního vzdělávání, informovanosti a propagace environmentálně šetrných druhů dopravy.

6.2.2.7 Priorita 6

Komentář zpracovatele: Priorita šest má opět organizační charakter bez přímého vlivu na životní prostředí. Cílem priority je především systém provozu a údržby cyklistické infrastruktury. Jednotlivá navrhovaná opatření jsou hodnocena níže.

Priorita 6 Nastavit dlouhodobý efektivní systém investování, údržby a provozu cyklostezek, inline stezek, cyklotras a bike resortů.		
Opatření: 6.1 Zavedení organizačního a finančního systému údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů		
Referenční cíl/složka ŽP	Opatření 6.1	Komentář
1.1 Snižovat negativní vlivy rozvoje cyklistické dopravy na přírodně cenné lokality, zvláště chráněné části přírody a volně žijící druhy živočichů a rostlin	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl.
1.2 Chránit krajinný ráz a kulturní i přírodní dědictví	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl.
1.3 Vyvážené posuzování zásahů všech staveb turistické infrastruktury s ohledem na zájmy ochrany přírody a respektování priorit ochrany přírody	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl.
2.1 Omezit nové zábory a degradaci půdy	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl.
2.2 Podporovat využívání stávajících cest v krajině pro rozvojové aktivity v oblasti cyklo a in-line turistiky	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl.
3.1 Snižovat emise znečišťujících látek do ovzduší s důrazem na PM ₁₀ a NOx	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl.
4.1 Snižovat spotřebu vody, efektivně využívat vodní zdroje	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl.
4.2 Zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl.
5.1 Podporovat ekologicky šetrné formy dopravy	+1/R/dp	Podpora cyklodopravy včetně údržby cyklistické infrastruktury zprostředkovaně k odpovědnému chování obyvatel vůči životnímu prostředí a zdravému životnímu stylu. Synergické

Priorita 6 Nastavit dlouhodobý efektivní systém investování, údržby a provozu cyklostezek, inline stezek, cyklotras a bike resortů.		
Opatření:		
6.1 Zavedení organizačního a finančního systému údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů		
		spolupůsobení všech navrhovaných opatření-
6.1 Podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	+1/R/dp/S	Podpora specifických druhů nemotorové dopravy má pozitivní vazbu na sledovaný referenční cíl ochrany životního prostředí prostřednictvím zlepšení možností trávení volného času a zdravého životního stylu.
7.1 Omezovat množství a zvýšit energetické a materiálové využívání odpadů, snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů	+1/R/dp/S	Zprostředkovaně pozitivní vliv v kontextu zvýšení využívání nemotorové dopravy, a tím i relativnímu snížení množství neobnovitelných zdrojů surovin (paliv). Všechna opatření budou vzájemně pozitivně spolupůsobit.
8.1 Snižovat zatížení obyvatelstva hlukem	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl.
8.2 Zvyšovat bezpečnost obyvatel	0	Jedná se o organizační opatření v oblasti marketingu bez vlivu na sledovaný referenční cíl.
9.1 Posilovat odpovědné chování návštěvníků, poskytovatelů služeb i místních obyvatel k životnímu prostředí, podporovat ekologickou výchovu a vzdělávání	+1/R/dp/S	Podpora cyklo dopravy včetně její marketingové podpory a propagace přispěje zprostředkovaně k odpovědnému chování obyvatel vůči životnímu prostředí a zdravému životnímu stylu prostřednictvím vyššího využívání nemotorové dopravy pro každodenní přesun obyvatel na úkor individuální automobilové dopravy.
Návrh reformulace:		
Návrh doplnění:		

Opatření navrhovaná v rámci této priority mají organizační charakter, jedná se o marketing a propagaci cykloturistiky bez přímého dopadu na životní prostředí.

Lze očekávat mírně pozitivní působení navrhovaných cílů v kontextu ostatních strategických opatření v rámci navrhovaných cílů se synergickým působením především z hlediska environmentálního vzdělávání, informovanosti a propagace environmentálně šetrných druhů dopravy.

6.3 Hodnocení pasportu uvažovaných cyklostezek a ostatní infrastruktury

Cyklostrategie Pardubického kraje obsahuje mimo návrhu priorit, strategických cílů a opatření rovněž soubor informací a podnětů na realizaci cyklostezek a MTB areálů získaný v průběhu zpracování koncepce oslovením obcí, svazků obcí, místních akčních skupin a soukromých subjektů na území kraje angažujících se, či participujících na cyklistické dopravě v regionu.

Tento soubor informací je nástrojem strategického plánování obsahující soubor záměrů a ideí v oblasti rozvoje cyklo a in-line turistiky, jejichž realizace povede k naplnění cílů stanovených v rámci Cyklokonceptu Pardubického kraje. V zásadě se jedná pouze o podněty v různé fázi realizace od projekčně připravených záměrů včetně posouzení vlivů na životní prostředí až po idee nepodložené ani studií proveditelnosti. Výše uvedený soubor podnětů je tedy databází, resp. zásobníkem projektů, jež usnadní výběr konkrétních prioritních akcí a napomůže případnému sdružování projektů (z hlediska věcného i územního). Sdružování projektů přispěje ke snížení nákladů na přípravu a administraci projektů, a také zvýší jejich šanci na úspěch při podávání žádosti o spolufinancování. Při realizaci projektů by mělo být přihlédnuto k jejich příspěvku k naplnění pokud možno všech tzv. horizontálních témat udržitelného rozvoje, mezi nimiž je jedním z témat také ochrana přírody.

V přílohové části Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém je uveden tabulkový přehled, který obsahuje seznam jednotlivých záměrů na úpravy či vybudování cyklostezek, bike areálů a tras a cyklotras na území Pardubického kraje. Příloha 7a tak obsahuje 162 úseků cyklostezek k realizaci či úpravě, příloha 7b obsahuje 9 bike resortů, které by měly být na území kraje realizovány či rozvíjeny a příloha 7c 67 úseků cyklotras určených k vyznačení nebo přeznačení. Předložený seznam má za úkol pouze informovat o projektech, které mohou být podpořeny mimo jiné na základě Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji a jejich charakteru. Projekty jsou součástí širší databáze – zásobníku projektů, která je tvořena seznamem dosud nepodpořených projektů zvažovaných k předložení ze strany jednotlivých aktérů,

především místních samospráv. To, že jsou projekty uvedeny v přílohové části cyklokoncepce neznamená, že tyto konkrétní projekty budou v rámci implementace koncepce podpořeny, resp. že nebudou podpořeny projekty jiné. Tento zásobník projektů tak, jak je navržen v přílohové části Koncepce (viz příloha 7a-7c) slouží především k vytvoření rámcového odhadu potřeby finančních prostředků a zdrojů financování pro implementaci koncepce. V mapové příloze koncepce je potom graficky znázorněno vedení jednotlivých úseků cyklostezek v mapovém měřítku neumožňujícím přesnou geografickou analýzu jednotlivých úseků tras.

V následujících tabulkách je tak vyhodnocen potenciální vliv možného vedení navrhovaných úseků v rámci vymezených směrů resp. koridorů a možných střetů s hodnotami životního prostředí v řešeném území včetně návrhu opatření pro další fázi projektové přípravy staveb na základě geografické analýzy grafického výstupu koncepce.

Výše uvedená analýza byla provedena pro výčet navrhovaných úseků cyklostezek a bike resortů. V případě značení cyklotras lze konstatovat, že samotné přeznačení cyklotras v krajině neznamená žádné významné vlivy na životní prostředí, a to ani pozitivní ani negativní.

Každý jednotlivý projekt musí před svým schválením projít systémem výběru projektů včetně environmentálních kritérií tak, jak byl navržen v rámci SEA předkládané cyklokoncepce. Zároveň musí být každý projekt s konkrétním územním průmětem podroben posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni (EIA) pokud svým charakterem tomuto posouzení podléhá.

Především v případě investičních projektů s průmětem do území je třeba vyhodnotit dopady jednotlivých projektů z hlediska zásahu do krajiny a možných střetů se zvláště chráněnými územími resp. biotopy zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. V následující tabulce uvádíme stručnou charakteristiku potenciálních vlivů projektů uvedených v Cyklostrategii Pardubického kraje a dalšího postupu z hlediska posouzení vlivů realizace záměrů na životní prostředí.

Tab. 20 Soubor cyklostezek navrhovaných k realizaci

Cyklostezky									
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
1	Pardubická Labská	Chvaletice - Týnec nad Labem	3		5,7	5,7	0,0	Navržené vedení cyklostezky po levém břehu Labe umožní její využívání hlavně pro potřeby individuální cyklistické dopravy za zaměstnáním a do cílů občanské vybavenosti a zároveň poslouží pro rekreační jízdy turistů. Konstrukce vozovky s asfaltovým povrchem je navržena pro pojezd cyklistů a bruslařů a pro občasný pojezd vozidel správce toku Labe, Povodí Labe, s. p. (část cyklostezky je vedena po „potahové stezce“ určené pro údržbu doku) a příjezdy na okolní zemědělsky využívané pozemky. Potenciální střet s PR Týnecké mokřiny. Střet se záplavovým územím.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Labe a jeho slepých ramen a PR Týnecké Mokřiny – lužní a mokřadní porosty, rozvolněné písčiny s porosty psamofytů. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
2	Přelouč - Chvaletice	Lhota - Chvaletice	2,5	v ÚPD jako VPS	5,5	5,5	0,0	Trasa se předpokládá jižně od Labe, kde napojí Přelouč, Labětín, Řečany nad Labem, Chvaletice, vedena podél železniční trati. Střet se záplavovým územím.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Labe a jeho slepých ramen. Doporučujeme hutnější povrch bez asfaltu – např. šotolina.
3	Pardubická Labská	Přelouč - Trnávka	3		10,2	10,2	0,0	Součást Eurovelo, po levém břehu Labe vede paralelně s navrhovanou cyklostezkou v úseku Chvaletice – Přelouč vedenou podél železniční trati (úseky 2 a 4),	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben

Cyklostezky								
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
								z pohledu SEA se zbytečně dubuluje. Potenciální střet s PP Labské rameno – Votoka. Střet se záplavovým územím. Okrajový střet s EVL Louky u Přelouče.
4	Přelouč - Chvaletice	Přelouč - Lhota	2,5	v ÚPD jako VPS	1,6	1,6	0,0	posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout břehovým porostům podél Labe a jeho slepých ramen a zásahu do PP Slepé rameno – Votoka – staré labské rameno a doprovodné porosty. Zároveň je třeba se vyhnout EVL Louky u Přelouče, nezasahovat do lučních biotopů v rámci EVL, a to ani při výstavbě. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody. Doporučujeme hutněný povrch bez asfaltu – např. šotolina. Doporučujeme realizovat pouze jednu z cyklostezek v úseku Přelouč – Chvaletice., tj. pouze 3 nebo 2+4 (ta však není kompletní).
5	Přelouč - Lohenice - Mělice	Přelouč - Lohenice	2,5	v ÚPD jako VPS	1,5	1,5	0,0	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Labe a jeho slepých ramen. Doporučujeme hutněný povrch bez asfaltu – např. šotolina.
6	Přelouč - Lohenice - Mělice	Lohenice - Mělice	2,5	v ÚPD jako VPS	1,8	1,8	0,0	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Labe a jeho slepých ramen či přítoků. Zároveň je třeba se vyhnout EVL Louky u Přelouče, nezasahovat do lučních biotopů v rámci EVL, a to ani při výstavbě. Případnou realizaci koordinovat

Cyklostezky								
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
								s příslušným orgánem ochrany přírody Doporučujeme hutněný povrch bez asfaltu – např. šotolina. V případě úseku Přelouč – Lohenice lze předpokládat okrajový střet s EVL Louky u Přelouče. Doporučujeme realizovat pouze jedno z ramen cyklostezek, tj. 7 nebo 5+6.
7	Přelouč - Valy - Mělice	Přelouč - Valy	2,5	v ÚPD jako VPS	2,0	2,0	0,0	Součást Eurovelo, zdvojená s úsekem 8 vedeným jižně a dále s úsekem 5+6. Realizovat pouze jedno z ramen cyklostezek. Asfalt, určená pro in-line. Střet se záplavovým územím. Doporučujeme realizovat pouze jedno z ramen cyklostezek, tj. 7 resp. 8 nebo 5+6.
8	Přelouč -Valy - Mělice	Valy - Mělice	2,5	v ÚPD jako VPS	1,1	1,1	0,0	Zdvojená s úsekem 8 vedeným severně a dále s úsekem 5+6. Realizovat pouze jedno z ramen cyklostezek. Asfalt, určená pro in-line. Doporučujeme realizovat pouze jedno z ramen cyklostezek, tj. 7 resp. 8 nebo 5+6.
9	Pardubická Labská	Pardubice - Přelouč	3		12,5	12,5	0,0	Součást Eurovelo, jižně od Labe spojující Valy, Opočíněk, Lány na Důlku, Krchleby a Srnojedy. Určená pro in-line – asfalt. Potenciální střet s PP Labiště pod Opočínkem a Mělické Labiště. Střet se záplavovým územím. Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout břehovým porostům podél Labe a jeho slepých ramen a zásahu do PP Labiště pod Opočínkem a Mělické Labiště – staré říční rameno a doprovodné porosty. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
10	Rohovládova Bělá - Vyšehněvice		2,5	záměr	0,9	0,9	0,0	Systém cyklostezek s centrálním bodem v Rohovládově Bělé. Vedené vesměs podél stávajících cest. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
11	Rohovládova Bělá - Pravy	přes Kasalice	2,5	záměr	2,9	2,4	0,5	
12	Rohovládova Bělá - Vlčí Habřina		2,5	záměr	1,7	1,7	0,0	

Cyklostezky								
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
13	Rohovládova Bělá - Lázně Bohdaneč	přes Bukovku	2,5	záměr	4,7	3,9	0,8	Nová cyklostezka z Rohovládky Bělé na Lázně Bohdaneč, střeť s VKP – rybníky, nivy, lesí celky. Potenciální střeť s EVL Bohdanečský rybník. Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahu do EVL Bohdanečský rybník zejména minimalizovat kácení dřevin. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
14	Lázně Bohdaneč - Dolany	oprava povrchu stávající cyklotrasy č. 4040	3	záměr	3,3	3,3	0,0	Úprava stávající cyklotrasy. Potenciální střeť s EVL Bohdanečský rybník. Střeť s EVL, PO Bohdanečský rybník - rekonstrukce stávající stopy cyklostezky; V rámci rekonstrukce nezasahovat do okolních biotopů; Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany. Zařízení staveniště umisťovat mimo vlhké bezkolencové louky.
15	Lázně Bohdaneč II.	od golfu k hájovně	3	je v ÚPD, záměr	2,0	2,0	0,0	Cyklostezky napojující golfové hřiště. Možný střeť s biotopy zvláště chráněných druhů. Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody.
16	Lázně Bohdaneč I.	spojka ke golfu	3	je v ÚPD, DSP 2015	1,4	1,4	0,0	
17	Lázně Bohdaneč	spojka na sídliště Na Lužci (uvnitř města)	2	záměr	0,6	0,5	0,1	Doplnění chybějícího úseku stávajících cyklostezek. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
18	Živanice - Mělice		2,5	v ÚPD, záměr	3,1	3,1	0,0	Propojka Eurovelo cyklostezky a obce Živanice. Střeť se záplavovým územím. Je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Labe, jeho přítoků resp. jeho slepých ramen.
19	Pardubice, Svítkov - Láňy na Důlku	Láňy na Důlku - spojka na Labskou	2,5		0,5	0,5	0,0	Propojka Eurovelo cyklostezky a obce Láňy na Důlku. Střeť se záplavovým územím. Je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Labe resp. jeho slepých ramen.

Cyklostezky									
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
20	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	průmyslová zóna Staré Čivice - žel. st. Opočínec	2,5		1,0	1,0	0,0	Doplnění chybějícího úseku stávajících cyklostezek.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
21	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	Pardubice, Staré Čivice - průmyslová zóna	2,5		1,0	1,0	0,0	Doplnění chybějícího úseku stávajících cyklostezek.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
22	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	odbočka Barchov	2,5		1,0	1,0	0,0	Doplnění chybějícího úseku stávajících cyklostezek.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
23	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	odbočka Starý Mateřov - severní část	2,5		0,4	0,4	0,0	Doplnění chybějícího úseku stávajících cyklostezek.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
24	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	odbočka Starý Mateřov - jižní část	2,5	DÚR	1,0	1,0	0,0	Drobná propojka cyklostezek.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
25	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	odbočka St. Mateřov - Třebosice	2,5		1,6	1,6	0,0	Drobná propojka cyklostezek.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
26	Staré Jesenčany - Třebosice		2,5	studie území, výběr variant	1,0	1,0	0,0	Drobná propojka cyklostezek.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
27	Pardubice - Hrádek	průjezd alejí k obci Hrádek	3	záměr	2,3	1,0	1,3	Doplnění chybějícího úseku stávajících cyklostezek.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.

Cyklostezky									
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
28	Pardubice - Hrádek	odbočka na pískník Hrádek	2,5	záměr	0,7	0,3	0,4	Doplnění chybějícího úseku stávajících cyklostezek.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
29	Pardubice - Hrádek	Doubřavice - Hrádek	0		2,5	2,5	0,0	Doplnění chybějícího úseku stávajících cyklostezek. Potenciální střet s PP a EVL U Pohránovského rybníka.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahu do PP resp. EVL U Pohránovského rybníka – cyklostezka kopíruje podél silnice jz. hranici EVL, přítomny borové porosty. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
30	Pardubice - Hrádek	Pardubice, Labe - Rosice nad Labem	0		1,6	1,6	0,0	Doplnění chybějícího úseku stávajících cyklostezek. Možný střet se záplavovým územím.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
31	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	Pardubice, K Vápence - Paramo	2,5		0,4	0,4	0,0	Doplnění chybějícího úseku stávajících cyklostezek.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
32	Pardubice - Heřmanův Městec	Staré Jesenčany - Medlešice	2,5		3,5	3,5	0,0	Doplnění cyklostezek na předměstí Pardubic.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
33	Pardubice - Březhrad	Srč - Stéblová	2,5		2,3	2,0	0,3	Doplnění cyklostezek na předměstí Pardubic.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
34	Pardubice - Březhrad	Staré Hradiště - pod Srchem	2,5		1,0	1,0	0,0	Doplnění cyklostezek ve vnitřním městě v Pardubicích.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
35	Pardubice - Březhrad	Pardubice, Cihelna -	2,5		0,7	0,7	0,0	Doplnění cyklostezek ve vnitřním městě v Pardubicích.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.

Cyklostezky								
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
		Staré Hradiště						viz kap. 11.
36	Pardubice, Severovýchodní tangenta	Pardubice, u Kalvodů - u věznice	2,5		3,9	3,9	0,0	Doplnění cyklostezek ve vnitřním městě v Pardubicích. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
37	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Pardubice, lávka přes Labe	3		0,1	0,1	0,0	Doplnění cyklostezek ve vnitřním městě v Pardubicích. Je třeba se vyhnout zásahům do koryta a břehových porostů podél Labe.
38	Pardubická Labská	Pardubice, nábřeží u stadionu	3		0,7	0,7	0,0	Propojka Eurovelo cyklostezky v Pardubicích. Střet se záplavovým územím. Je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Labe.
39	Pardubice - Chrudim	Pardubice - Dražkovice	2,5		0,5	0,5	0,0	Doplnění cyklostezek na předměstí Pardubic. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
40	Pardubice - Chrudim	Mikulovice, průjezd	2,5		0,7	0,0	0,7	Doplnění cyklostezek na předměstí Pardubic. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
41	Heřmanův Městec - Chrudim	Heřmanův Městec - Bylany - Markovice	2,5	DÚR, část i ÚR	8,3	8,3	0,0	Cyklostezka spojující Heřmanův Městec a Chrudim. Již prošla povolením řízením. Střet s Přírodní památkou a přírodním parkem Heřmanův Městec. Vzhledem k fázi přípravy je již posouzení na úrovni SEA bezpředmětné. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
42	Chrudimka, odb. Rabštejská Lhota	Podhůra - Rabštejská Lhota	2,5		1,3	0,9	0,4	Napojení systému cyklostezek z Chrudimi na Slatiňany. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
43	Chrudimka, odb. Rabštejská Lhota	Chrudim - Podhůra	2,5		1,9	1,2	0,7	
44	Orel	místní řešení	2,5	záměr	0,4	0,4	0,0	Místní úprava cykloprovozu. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.

Cyklostezky								
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
45	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Opatovice n. Labem, k Železnému mostu	3		1,1	1,1	0,0	Místní úprava vedení Eurovelo cyklostezky severně od Opatovic nad Labem. Potenciální střet se záplavovým územím. Vedení v nivě Labe. Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Labe a jeho přítoků a slepých ramen.
46	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	odbočka Hrobice - Čeperka	2,5		0,8	0,8	0,0	Propojka k Eurovelo cyklostezce. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11
47	Dříteč - Sezemice	Dříteč - Dražkov - Lukovna - Sezemice	2,5	zpracována projektová dokumentace	5,3	2,8	2,5	Napojení Sezemic na Eurovelo cyklostezku. Střet se záplavovým územím. Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Orlice.
48	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Bukovina n. L - Dříteč - Němčice	4	záměr	6,4	4,1	2,3	Napojení Eurovelo cyklostezky na Bukovinu n. Labem. Potenciální střet se záplavovým územím. Okrajový zásah do EVL Orlice a Labe – přemostění toku. Okrajový střet s EVL Orlice a Labe - okrajový zásah, přemostění toku; při výstavbě je třeba minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména břehových porostů; Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutnější povrch bez užití asfaltu, např. šotolina. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
49	Kunětický most - Sezemice II.	Počaply - Sezemice	2,5	zpracována projektová dokumentace	0,9	0,3	0,6	Doplnění cyklostezek ve mezi Počaply a Sezemicemi. Střet se záplavovým územím. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.

Cyklostezky									
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
50	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Němčice - Hrobice	2,5		2,0	2,0	0,0	Propojka k Eurovelo cyklostezce. Střet se záplavovým územím.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11
51	Dříteč - Borek		2,5	záměr	3,7	3,7	0,0	Propojení mezi Dřítečí a Borkem přes golfové hřiště.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11
52	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	okolo Kunětické hory a napojení na Ráby	4	záměr	1,3	0,8	0,5	Systém cyklostezek mezi Ráby a Kunětickou horou, součást Eurovelo. Potenciální střes s PP a EVL Kunětická hora a se záplavovým územím.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému průzkumu lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahu do PP a EVL Kunětická hora – především staré sady a staré doupné stromy. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
53	Ráby - Kunětice		2,5	záměr	1,6	1,1	0,5		
54	Pardubice - Ostřešany	Nemošice - Ostřešany	2,5	před realizací	0,7	0,7	0,0	Doplnění cyklostezek na předměstí v Pardubicích. Vzhledem k fázi realizaci je posouzení na úrovni SEA již bezpředmětné.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
55	Pardubice - Březhrad	odbočka Psinek	2,5		0,9	0,5	0,4	Doplnění cyklostezek na předměstí v Pardubicích.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
56	Pardubice - Březhrad	odbočka Brozany	2,5		0,6	0,6	0,0	Doplnění cyklostezek na předměstí v Pardubicích.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
57	Pardubice - Sezemice	Spojil - Malé Koloděje	2,5		3,5	3,5	0,0	Cyklostezka v trase cyklotrasy 4193 ze sídliště Dubina v Pardubicích přes Bělobranskou Dubinu na Malé Koloděje, potenciální dotčení PP Vesecký kopec.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku

Cyklostezky									
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
									příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahu do PP Vesecký kopec – písečný přesyp a na něj vázaná společenstva. Případnou realizaci koorginovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
58	Pardubice - Staročernsko	Staročernsko	2,5		0,3	0,3	0,0	Doplnění cyklostezek na předměstí v Pardubicích.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
59	Pardubice - Lány u Dašic	Pardubice - Černá za Bory	2,5	v ÚPD	1,1	1,1	0,0	Doplnění cyklostezek na předměstí východně od Pardubic .	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
60	Pardubice - Lány u Dašic	Černá za Bory - Zminný	2,5	v ÚPD	2,4	1,6	0,8	Doplnění cyklostezek na předměstí východně od Pardubic .	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
61	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	odbočka S.K.Neumann	2,5		0,5	0,5	0,0	Doplnění cyklostezek ve na předměstí Pardubic.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
62	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Pardubice, Vinice - Stará vojenská plovárna	2,5		0,7	0,7	0,0	Doplnění cyklostezek ve na předměstí Pardubic .	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
63	Pardubice - Mnětice	Pardubičky - Černá za Bory 1/4	2,5		0,2	0,2	0,0	Doplnění cyklostezek na předměstí Pardubic .	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
64	Pardubice - Mnětice	odbočka Průmyslová	2,5		1,0	0,3	0,7	Doplnění cyklostezek na předměstí Pardubic .	Při realizaci je třeba se vyhnout zásahu do břehových porostů podél Chrudimky.
65	Pardubice - Ostřešany	odbočka vojenský prostor	2,5	PD, před realizací	0,6	0,6	0,0	Doplnění cyklostezek na předměstí v Pardubicích. Vzhledem k fázi realizace je posouzení na úrovni SEA již bezpředmětné.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
66	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Pardubice, vojenský prostor - Mnětice	2,5		3,8	3,8	0,0	Doplnění cyklostezek na předměstí v Pardubicích. Potenciální dotčení EVL Dolní Chrudimka.	EVL Dolní Chrudimka - okrajový zásah, přemostění toku. Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do toku a břehových porostů. Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina.

Cyklostezky								
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
								Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK. Při realizaci je třeba se vyhnout zásahu do koryta toku a břehových porostů podél Chrudimky. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle § 45i ZOPK.
67	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Tuněchody - Chrudim	2,5		2,9	2,9	0,0	Součást propojení Pardubic a Slatiňan podél Chrudimky. Potenciální dotčení EVL Dolní Chrudimka. Střet se záplavovým územím. Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Chrudimky. Doporučujeme hutněný povrch bez asfaltu – např. šotolina. Při realizaci je třeba se vyhnout zásahu do koryta toku a břehových porostů podél Chrudimky. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle § 45i ZOPK.
68	Pardubice - Sezemice	Počapelské Chalupy - Počaply	2,5		0,8	0,8	0,0	Doplnění cyklostezek východně od Pardubic mezi Počaply a Počapelskými Chalupami. Střet se záplavovým územím. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
69	Pardubice - Sezemice	Velké Koloděje - Lány u Dašic	2,5		1,2	1,2	0,0	Odbočka na Lány u Dašic, rozšíření stávající cyklostezky. Střet se záplavovým územím Loučné. Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Loučné. Doporučujeme hutněný povrch bez asfaltu – např. šotolina.
70	Pardubice - Sezemice	odbočka Veská	2,5		0,6	0,6	0,0	Napojení obce Veská na novou cyklostezku. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů

Cyklostezky									
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
									viz kap. 11.
71	Pardubice - Mnětice	odbočka Žižín	2,5		0,7	0,5	0,2	Napojení obce Žižín na novou cyklostezku.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
72	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Mnětice - Štětín	2,5		1,5	1,5	0,0	Součást propojení Pardubic a Slatiňan podél Chrudimky. Potenciální dotčení EVL Dolní Chrudimka. Střet se záplavovým územím. Z pohledu SEA se zbytečně dubluje s částí úseku 151.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Chrudimky. Doporučujeme hutněný povrch bez asfaltu – např. šotolina. Při realizaci je třeba se vyhnout zásahu do koryta toku a břehových porostů podél Chrudimky. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle § 45i ZOPK. Doporučujeme realizovat buď úsek 72 nebo 151 (mezi Hostovicemi a Žižínem). Přičemž vzhledem k blízkosti EVL doporučujeme spíše 151.
73	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	odbočka na Hostovice	2,5		1,0	1,0	0,0	Součást propojení Pardubic a Slatiňan podél Chrudimky. Potenciální dotčení EVL Dolní Chrudimka. Střet se záplavovým územím.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Chrudimky. Doporučujeme hutněný povrch bez asfaltu – např. šotolina. Při realizaci je třeba se vyhnout zásahu do koryta toku a břehových porostů podél Chrudimky. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle § 45i ZOPK.

Cyklostezky								
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
74	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Štětín - Tuněchody	2,5		4,3	4,3	0,0	Součást propojení Pardubic a Slatiňan podél Chrudimky. Potenciální dotčení EVL Dolní Chrudimka. Střet se záplavovým územím. Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Chrudimky. Doporučujeme hutněný povrch bez asfaltu – např. šotolina. Při realizaci je třeba se vyhnout zásahu do koryta toku a břehových porostů podél Chrudimky. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle § 45i ZOPK.
75	Tuněchody - Vejvanovice	Tuněchody - Úhřetice	2,5	záměr	1,4	1,4	0,0	Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Chrudimky. Doporučujeme hutněný povrch bez asfaltu – např. šotolina. Při realizaci je třeba se vyhnout zásahu do koryta toku a břehových porostů podél Chrudimky. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle § 45i ZOPK.
76	Tuněchody - Vejvanovice	Úhřetice - Vejvanovice	2,5	záměr	0,7	0,7	0,0	Napojení obce Vejvanovice na novou cyklostezku. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
77	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Tuněchody, k lávce	2,5		0,2	0,2	0,0	Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Chrudimky. Doporučujeme hutněný povrch bez asfaltu – např. šotolina. Při realizaci je třeba se vyhnout zásahu do koryta toku a břehových porostů podél Chrudimky. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle § 45i ZOPK.
78	Chvojenec - Býšť		3	DÚR	2,7	2,0	0,7	Cyklostezka spojující Chvojenec a Býšť tak, aby se bylo možné vyhnout hlavní silnici. Vzhledem ke stavu přípravy stavby je její posouzení na úrovni SEA již bezpředmětné. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.

Cyklostezky								
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
79	Holice - Chvojenec		3	DÚR	4,9	4,6	0,3	Cyklostezka spojující Chvojenec a Holice tak, aby se bylo možné vyhnout hlavní silnici. Vzhledem ke stavu přípravy stavby je její posouzení na úrovni SEA již bezpředmětné. Při realizaci je třeba se vyhnout ovlivnění PR a EVL Žernov, tj. především mokřadním společenstvům a lesním celkům.
80	Horní Ředice	spojka na R35	3	záměr	1,1	1,1	0,0	Spojka mezi Horní Ředicí a novou cyklostezkou mezi Holicemi a Chvojencem. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
81	Holice - Veliny		3	DÚR	0,8	0,8	0,0	Nový menší úsek cyklostezky vedoucí z Velin směrem na Holice. Vzhledem ke stavu přípravy stavby je její posouzení na úrovni SEA již bezpředmětné. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
82	Holice - Dolní Roveň		3	záměr	4,6	4,6	0,0	Cyklostezka spojující Holice a Dolní Roveň podél stávající komunikace a železniční trati. Průchod cyklostezky PO Komárov. Dochází ke střetu s Ptačí oblastí Komárov, v rámci přípravy záměru je třeba si vyžádat stanovisko dle § 45i ZOPK, a případně záměr posoudit z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000. Minimalizovat zásahy do krajinné zeleně.
83	Ostřetín - Horní Jelení		3	záměr	1,6	1,6	0,0	Cyklostezka spojující Ostřetín a Horní Jelení. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
84	Skuteč - Hroubovice	Skuteč - Skutíčko - Hroubovice	2,5	záměr	5,3	4,8	0,5	Nová cyklostezka mezi Skutčí a Hroubovicemi, Střet s EVL a PR Anenské Údolí. Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Cyklostezku na území EVL realizovat na stávajících cestách v krajině, minimalizovat zásah do okolních biotopů, a to včetně fáze výstavby – zařízení staveníště. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Chrudimky. Doporučujeme hutnější povrch bez asfaltu – např. šotolina. Při realizaci je třeba se vyhnout zásahu do předmětů ochrany chráněného území – v tomto případě asi hlavně vlhkých pcháčových luk a údolních jasanovo-olšových luk a

Cyklostezky									
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
									na ně vázané druhy. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle § 45i ZOPK.
85	Skuteč - Předhradí	Skuteč - Lažany - Předhradí	2,5	záměr	2,5	1,7	0,8	Nová cyklostezka mezi Skutčí a Předhradím. Součást Eurovelo.V trase současné cyklotrasy.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
86	Hlinsko - Veselý kopec	Hlinsko - Rváčov - Veselý kopec	2,5	záměr	4,7	3,0	1,7	Nová cyklostezka mezi Hlinskem a Veselým Kopcem. Na území CHKO Žďárské Vrchy. Vedená z části po stávajících cestách.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody.
87	Vitanov - Chlum		2,5	záměr	3,6	3,6	0,0	Nová cyklostezka mezi Vitarovem a Chlumem. Na území CHKO Žďárské Vrchy.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
88	Hlinsko - Jeníkov		2,5	záměr	2,6	2,3	0,3	Nová cyklostezka mezi Hlinskem a Jeníkovem. Na území CHKO Žďárské Vrchy. Vedená z části po stávajících cestách.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
89	Čertovina - Krouna		2,5	záměr	6,3	6,0	0,3	Nová cyklostezka vedená převážně po stávajících komunikacích mezi Čertovinou a Krounou. Vede po hranici s CHKO Žďárské vrchy.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
90	Perálec - Zderaz - Proseč		2,5	záměr	2,4	2,4	0,0	Nová cyklostezka mezi Perálcem a Prosečí.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
91	Česká Rybná - Proseč		2,5	záměr	1,9	1,9	0,0	Nová cyklostezka z České Rybné do Proseče.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
92	Litomyšl - Proseč		3	studie a rešerše pozemků	20,3	12,6	7,7	Nová cyklostezka z Litomyšle přes Dolní Újezd, Budislav do Proseče. Vedená z části po stávajících komunikacích. Částečné	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr

Cyklostezky									
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
								dotčení PR Maštale.	by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody.
93	Vysoké Mýto - Cerekvice n. Loučnou	Vysoké Mýto - Hrušová	2,5	záměr	6,9	6,9	0,0	Nové úseky cyklostezky podél Loučné z Vysokého Mýta do Tržku a dále po existující cyklostezce do Litomyšle. Střet se záplavovým územím.	Při výstavbě je třeba se vyhnout zásahu do koryta a doprovodných porostů podél Loučné. Konstrukci cyklostezky doporučujeme realizovat bez asfaltového povrchu, pouze s hutněným povrchem např. šotolino u..
94	Litomyšl - Cerekvice nad Loučnou	Tržek - Cerekvice nad Loučnou	2,5	DÚR	4,5	4,5	0,0		
95	Kamenec u Poličky	průjezd obcí	3	záměr, v ÚPD	0,9	0,9	0,0		
96	Polička - Bořiny		3	záměr	2,0	2,0	0,0	Cyklostezky s ústředním bodem v Poličce řešící převedení cyklistů mimo hlavní silnice.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
97	Polička - masokombinát		3	ÚPD, projektová dokumentace	1,7	1,7	0,0		
98	Svitavy - Polička	Vendolí - Pomezí	2,5	záměr	7,2	6,2	1,0	Nová cyklostezka spojující Vendolí a Pomezí, tak aby se při cestě mezi Poličkou a Svitavami dalo vyhnout hlavní silnici.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
99	Sopotnice	průjezd Sopotnicí	2,5	záměr	0,8	0,8	0,0	Nová cyklostezka umožňující bezpečný průjezd cyklistů přes Sopotnici.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
100	České Libchavy - Sopotnice		2,5	záměr	1,4	1,4	0,0	Menší úsek cyklostezky mezi Českými Libchavami a Sopotnicí, součást Eurovelo.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
101	Brandýs nad Orlicí	přeložka kolem Perné	2,5	záměr	1,6	1,6	0,0	Přeložka stávající cyklostezky kolem Perné. Střet s přírodním parkem a EVL Orlice. Střet se záplavovým územím.	Přeložka cyklostezky vedoucí v nivě Orlice v oblasti Perné. Střet s EVL Brandýs – okrajový zásah. Výstavby by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému

Cyklostezky									
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
									posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při výstavbě je třeba se vyhnout zásahu do koryta a doprovodných porostů podél Orlice a jejích přítoků. Cyklostezku vést v rámci EVL po stávajících cestách vyhnout se zásahu do okolních biotopů. Z pohledu SEA není žádoucí umisťovat do nivy Orlice další komunikaci.
102	Hrádek - Řetůvka		2,5	záměr	1,4	1,4	0,0	Pokračování plánované cyklostezky směrem z Litomyšle na Hrádek. Střet s přírodním parkem Orlice.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody.
103	Žamberk - Písečná	Žamberk - Dlouhoňovice	2,5	záměr	2,9	2,9	0,0	Cyklostezka propojující Žamberk a Dlouhoňovice.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
104	Žamberk - průjezd		3	v ÚPD, DSP, hotové do r. 2018	2,2	1,8	0,4	Nová cyklostezka umožňující bezpečný průjezd cyklistů přes Žamberk.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
105	Žamberk - Nekoř	Žamberk - hráz Pastvinské přehrady	2,5	záměr	7,1	4,9	2,2	Cyklostezka spojující žamberk a hráz VN Pastviny. Vedená částečně po stávajících komunikacích. Střet se záplavovým územím a s Přírodním parkem Orlice.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Orlice. Doporučujeme hutnější povrch bez asfaltu – např. šotolina.
106	Líšnice	spoinka Líšnice - cyklostezka Letohrad -	2,5	záměr	2,6	2,6	0,0	Propojka ke stávající cyklostezce na Letohrad. Potenciální kontakt se záplavovým územím. Průchod PP Orlice.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben

Cyklostezky								
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
		Žamberk						posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahům do břehových porostů podél Orlice. Doporučujeme hutněný povrch bez asfaltu – např. šotolina.
107	Letohrad - Líšnice	Letohrad - Šedivec - Líšnice	2,5	záměr, DÚR od Letohradu po Šedivec	3,5	3,5	0,0	Spojka mezi plánovanou cyklostezkou Žamberk – Pastviny a Letohradem. Vzhledem k pokročilosti přípravy je posouzení na úrovni SEA již bezpředmětné.
108	Letohrad - Králíky	Letohrad - Jablonné n. Orlicí - Králíky	2,5	záměr	29,8	16,8	13,0	Nová cyklostezka umožňující bezpečný průjezd cyklistů mezi Letohradem a Králíky, vedená přes Jablonné nad Orlicí, cyklostezka je vedena údolím Tiché Orlice. Částečně po stávajících komunikacích. Střet se záplavovým územím Tiché Orlice. Průchod Přírodním parkem Orlice a Suchý vrch – Buková hora. Střet s EVL Tichá Orlice a PO Králický Sněžník.
109	Dolní Morava - Jodlow	Dolní Morava - Horní Morava - Jodlow	2,5	záměr	4,1	2,5	1,6	Propojení Dolní a Horní Moravy. Vedené částečně po stávajících komunikacích. Vedené v Ptačí oblasti Králický Sněžník a Přírodním parku Králický Sněžník.
110	Česká Třebová -	Česká Třebová -	2,5	záměr	0,9	0,9	0,0	Drobné úseky cyklostezek jako součást Eurovelo mezi Českou Třebovou a

Cyklostezky								
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
	Lanškroun	Rybník						Rudolticemi. viz kap. 11.
111	Česká Třebová - Lanškroun	Rybník - meandr Třebovky	2,5	záměr	1,5	1,5	0,0	
112	Česká Třebová - Lanškroun	Třebovice - Rudoltice	2,5	záměr	4,1	4,1	0,0	
113	Lanškroun - Dlouhý rybník		2,5	studie	1,0	1,0	0,0	Úseky cyklostezek s ústředním bodem v Lanškrouně. Již částečně v realizaci. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
114	Lanškroun - Luková		2,5	studie	2,8	2,8	0,0	
115	Lanškroun - Sázava		2,5	DÚR, DSP v 2016	1,0	1,0	0,0	
116	Lanškroun - Žichlínek		2,5	DÚR, DSP v 2016	1,1	1,1	0,0	
117	Tatenice - Hoštejn	Tatenice - Popelák	2,5	záměr	1,8	1,8	0,0	Nová cyklostezka mezi Tatenicemi a Popelákem. Součást Eurovelo. Střet s Přírodním parkem Březná. Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody.
118	Svitavy - Opatov	Svitavy - Valdek	2,5	záměr	4,4	4,4	0,0	Nová cyklostezka propojující Svitavy – Lačov a Valdek v tak, aby bylo možné se vyhnout hlavní silnici a bezpečně překonat I/35. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
119	Svitavy I.	připojení na cyklostezku Svitavy - Vendolí	2,5	schválený projekt	0,7	0,7	0,0	Úsek cyklostezky propojující již existující cyklostezky. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
120	Svitavy II.	připojení na cyklostezku SY -	2,5	schválený projekt	0,7	0,7	0,0	Úsek cyklostezky propojující již existující cyklostezky. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.

Cyklostezky									
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
		Vendolí							
121	Svitavy I.	připojení inline okruhu	2,5	schválený projekt	0,3	0,3	0,0	Úsek cyklostezky propojující již existující cyklostezky resp. in-line okruh.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
122	Svitavy I.	připojení inline okruhu	2,5	schválený projekt	0,2	0,2	0,0	Úsek cyklostezky propojující již existující cyklostezky resp. in-line okruh.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
123	Svitavy - Koclířov	Svitavy - Spáleníště	2,5	záměr	3,2	3,2	0,0	Nová cyklostezka propojující Svítavy a Koclířov.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
124	Moravská Třebová - Hřebeč I.		2,5	záměr	2,9	2,9	0,0	Úseky nových cyklostezek s ústředním bodem v Moravské Třebové napojující ji na okolní obce.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
125	Moravská Třebová - Útěchov II.		2,5	záměr	1,3	1,3	0,0		
126	Moravská Třebová - Kunčina		2,5	záměr	1,4	1,4	0,0		
127	Moravská Třebová - Staré Město		2,5	DSP	1,5	1,5	0,0		
128	Městečko Trnávka - Jevíčko	Městečko Trnávka - Lazy	2,5	záměr	0,9	0,9	0,0	Nové úseky cyklostezky, která propojí Městečko Trnávku přes Lazy, Chornici a Vísku u Jevíčka na Jevíčko. Cyklostezka vede údolím z větší části Jevíčky. Střet se záplavovým územím.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při výstavbě je třeba se vyhnout zásahu do koryta a doprovodných porostů podél Jevíčky a jejích přítoků. Konstrukci cyklostezky doporučujeme realizovat bez asfaltového povrchu, pouze s hutnějším povrchem např. šotolinou..
129	Městečko Trnávka - Jevíčko	Lazy - Chornice	2,5	záměr	2,9	2,9	0,0		
130	Městečko Trnávka - Jevíčko	Chornice - Jevíčko	2,5	záměr	3,3	3,3	0,0		

Cyklostezky									
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
131	Jevíčko - Eden		2,5	ÚPD, studie	1,9	1,9	0,0	Nová cyklostezka směrem na Eden.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody.
132	Jevíčko - Velké Opatovice II.	Jevíčko - do půli cesty k V. Opatovicím	2,5	ÚPD, studie	1,8	1,8	0,0	Nová cyklostezka propojující Jevíčko a Velké Opatovice.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody.
133	Jevíčko - Velké Opatovice I.	Jevíčko - k podjezdu R43	2,5	záměr	0,9	0,9	0,0		
134	Letohrad	průjezd městem	2,5	studie	1,9	0,8	1,1	Nová cyklostezka umožňující bezpečný průjezd Letohradem.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
135	Chrast - Hroubovice	Podlažice - Hroubovice	2,5	záměr	2,6	2,6	0,0	Nově budovaná cyklostezka spojující Chrast a Hroubovice. Využívá směru stávajících cyklotras.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
136	Chrast - Horka		2,5	záměr	1,4	1,4	0,0	Nově budovaná cyklostezka spojující Chrast a Horku. Využívá směru stávajících cyklotras.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
137	Chrast - Zaječice		2,5	záměr	2,6	2,6	0,0	Nově budovaná cyklostezka spojující Chrast a Zaječice. Využívá směru stávajících cyklotras.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
138	Horní Jelení - Dolní Jelení		2,5	záměr	0,9	0,9	0,0	Krátká cyklostezka spojující Dolní a Horní Jelení.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
139	Hrádek - Litomyšl		2,5	studie	21,8	11,0	10,8	Pokračování stávající cyklostezky směrem z Litomyšle na Hrádek. Vedeno z části po stávajících komunikacích.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben

Cyklostezky									
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
									posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody.
140	Rosice - Chrást		2,5	záměr	1,9	1,9	0,0	Prodloužení nové cyklostezky z Hrochova Týnce přes Rosice do Chrástu.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
141	Rosice - Hrochův Týnec		2,5	záměr	4,5	4,5	0,0	Propojení Hrochova Týnce a Rosic.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
142	Nové Hradky - Hrochův Týnec	údolím Novohradky	2,5	studie	25,8	8,0	17,8	Nová cyklostezka vedoucí údolím Novohradky z Hrochova Týnce do Nových hradů, částečně vedená po stávajících komunikacích. Prochází Přírodním parkem Údolí Krounky a Novohradky. Střet se záplavovým územím.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Doporučujeme realizovat jako zpevněné cesty bez asfaltového povrchu – např. šotolina.
143	Choteč - Horní Ředice		2,5	záměr	7,2	2,0	5,2	Nová cyklostezka spojující Horní Ředici a Choteč tak, aby se bylo možné vyhnout hlavní silnici. Vedená částečně po stávajících komunikacích.	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
144	Valy - Seč		2,5	studie	25,3	12,0	13,3	Součást Eurovelo,. Dle konkrétního trasování může potenciálně dojít ke střetu s Potenciální střet s PP Meandry struhy, PP a EVL Heřmanův Městec a přírodním parkem Heřmanův Městec. Jižní část zasahuje do CHKO Železné hory. Vedená částečně po stávajících komunikacích.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Při stavbě je třeba se vyhnout zásahu do PP Meandry Struhy – mokřadní louky a luhy podél Struhy. Případnou realizaci koordinovat s příslušnými orgány ochrany přírody a správou CHKO a provést posouzení vlivů dle §45i ZOPK. Vyhnout se zásahu do porostů starších dřevin s možností výskytu páchníka

Cyklostezky								
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
								hnědé.
145	Přelouč - Ronov nad Doubravou		2,5	studie	18,3	9,0	9,3	Nová cyklostezka mezi Přeloučí a Ronovem vedená z části po stávajících komunikacích. Vede po hranici s CHKO Železné hory. Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody.
146	Chvojenec - Choteč	Chvojenec - Rokytno - Choteč	2,5	záměr	6,5	6,5	0,0	Úseky nové cyklostezky spojující Chvojenec přes Rokytno do Choteče s odbočkou na Drahoš. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
147	Rokytno - Drahoš		2,5	záměr	1,6	1,6	0,0	
148	Chvojenec - Velké Koloděje		2,5	záměr	9,6	8,0	1,6	Cyklostezka spojující Chvojenec a Velké Koloděje vedená z části po stávajících komunikacích. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
149	Sezemice - Býšť	Sezemice - Rokytno	2,5	záměr	6,9	3,0	3,9	Cyklostezka spojující Rokytno a Sezemice vedená z části po stávajících komunikacích. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
150	Pardubice - Staročernsko	Černá za Bory - ke Staročernsku	2,5	záměr	0,9	0,9	0,0	Cyklostezka na předměstí Pardubic napojující Staročernsko. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
151	Pardubice - Dašice	Dašice - Hostovice - Žižín	2,5	záměr	6,0	6,0	0,0	Součást propojení Pardubic a Dašic. Střet se záplavovým územím. Z pohledu SEA se zbytečně dubluje s úsekem 72. Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Doporučujeme hutnější povrch bez asfaltu – např. šotolina. Doporučujeme realizovat buď úsek 72 nebo 151 (mezi Hostovicemi a Žižínem). Přičemž vzhledem k blízkosti EVL doporučujeme spíše 151.

Cyklostezky									
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
152	Útěchov - Křenov	Útěchov - Dlouhá Loučka	2,5	záměr	2,2	2,2	0,0	Úseky nové cyklostezky spojující Útěchov a Křenov	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11.
153	Útěchov - Křenov	Dlouhá Loučka - Křenov	2,5	záměr	2,0	2,0	0,0		
154	Městečko Trnávka - Vranová Lhota	Městečko Trnávka - Pěčíkov	2,5	záměr	4,6	4,6	0,0	Úseky cyklostezky spojující i Městečko Trnávka s Vranovou Lhotou přes Mezihoří a Pěčíkov. Sřítet s přírodním parkem Hartinkov Pěčíkov a možný kontakt s EVL Bohdalov. Kontakt se záplavovým územím.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Konstrukci cyklostezky doporučujeme realizovat bez asfaltového povrchu, pouze s hutněným povrchem např. šotolinou.. Při stavbě je třeba se vyhnout ovlivnění předmětů ochrany EVL Bodalov. Cyklostezku doporučujeme vést v úseku Pěčíkov – Hraničky podél silnice II/644, minimalizovat zásahy do okolních biotopů. Případnou realizaci koordinovat s příslušnými orgány ochrany přírody a provést posouzení dle § 45i ZOPK.
155	Městečko Trnávka - Vranová Lhota	Pěčíkov - Vranová Lhota	2,5	záměr	2,7	2,7	0,0		
156	Městečko Trnávka - Moravská Třebová	Městečko Trnávka - Rozstání	2,5	záměr	2,3	2,3	0,0	Nová cyklostezka spojující Městečko Trnávka s Moravskou Třebovou přes Rozstání a Linhartice. Kontakt se záplavovým územím.	Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Konstrukci cyklostezky doporučujeme realizovat bez asfaltového povrchu, pouze s hutněným povrchem např. šotolinou..
157	Městečko Trnávka - Moravská Třebová	Rozstání - Linhartice	2,5	záměr	1,7	1,7	0,0		
158	Městečko Trnávka - Moravská Třebová	Linhartice - Moravská Třebová	2,5	záměr	2,1	2,1	0,0		
159	Moravská Třebová -	podél R35	2,5	záměr	1,4	1,4	0,0	Cyklostezka umožňující bezpečné převedení cyklistů mezi Moravskou Třebovou	Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů

Cyklostezky								
Číslo v mapě	Název	Úsek	Šířka (m)	Stav přípravy (2014)	Délka (km)	Novostavb a (km)	Po stávající komunikac i (km)	Ostatní zjištění v rámci SEA Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
	odbočka Linhartice							a Linharticemi. viz kap. 11
160	Moravská Třebová - Krasíkov	Staré Město – Třebařov	2,5	záměr	2,6	2,6	0,0	Úseky cyklostezky spojující Staré Město u Moravské Třebové a Krasíkov přes Třebařov. Kontakt se záplavovým územím. Výstavba cyklostezky či doprovodné infrastruktury by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a k zásahu do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Konstrukci cyklostezky doporučujeme realizovat bez asfaltového povrchu, pouze s hutněným povrchem např. šotolinou..
161	Moravská Třebová - Krasíkov	Třebařov - Krasíkov	2,5	záměr	1,0	1,0	0,0	
162	Sezemice - Býšť	Rokytno - Býšť	2,5	záměr	3,3	3,3	0,0	Cyklostezka vedoucí z Rokytna do Býště. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklostezek a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11

Tab. 21 Soubor bikeresortů navrhovaných k realizaci

Bikeresorty						
Dok. číslo	Název projektu	Dotčená obec/obce	Kvantifikace (např. délka v km)	Bližší popis projektu	Stádium připravenosti	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
1	Dolní Morava	Dolní Morava	Značení tras pro horská, treková kola i silniční kola. Budování Single Trails - jednosměrných cyklostezek pro horská kola. Traily s různou obtížností od dětského trailu po expert. Pořádání závodů v kategoriích: XC, Enduro, dětské závody.	Stávající stav: Počet cyklotras: 8 Počet Single Trailů: 4 (8,2km) Nový stav - plán: Single trails - 5 až 16 - 20 km 2015 - 2016 a další rozšiřování 20-30 km 2016 - 2020	idea/záměr a studie	Již částečně funguje, jedná se o rozšíření stávajícího bike resortu. Střet s ptačí oblastí a EVL Králícký sněžník a přírodním parkem Králícký sněžník. Realizace záměru by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a rovněž zásah do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Vzhledem k umístění v ptačí oblasti v lokalitách, které jsou vhodnými biotopy pro předměty ochrany PO, je třeba zajistit, že nedojde

Bikeresorty						
Dok. číslo	Název projektu	Dotčená obec/obce	Kvantifikace (např. délka v km)	Bližší popis projektu	Stádium připravenosti	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
						k negativnímu vlivu na lokality soustavy Natura 2000. V rámci projektové přípravy je třeba provést posouzení dle § 45i ZOPK. Podléhá posouzení dle bodu 10.10 ZOPV, příloha I. Záměr graficky vymezen 2 plochami (1a, 1b) uvnitř PO Králický Sněžník. Větší plocha (1a -Slaměnka) zasahuje i do jižní části EVL Králický Sněžník. Plocha 1b (Větrný vrch) z části navazuje na stávající bike areál v rámci sjezdovky. Plocha 1a - rozšíření o další cyklotrasy a single trek. V lesnaté oblasti Slamníku a Podbělky četné a plošně významné zastoupení bučin, smrčin (9110 a 9410) a biotopů silikátových skal s chasmoofytickou vegetací (8220), které jsou předmětem ochrany EVL. V oblasti Dolní Moravy již značná koncentrace rekreačních aktivit (sjezdovky, hotely, penziony) vč. tras cyklostezek-Všechny trasy vest důsledně v rámci stávající cestní sítě. Minimalizovat úpravy stávajících cest a stezek na nezbytně nutné minimum. Minimalizovat zásahy do okolních biotopů. Záměr musí být předložen v konkrétnější podobě, přičemž doporučujeme plochu vymezit tak, aby nezahrnovala předmětnou část území EVL;Případnou realizaci záměru bude nutno koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
2	Suchý vrch - Buková hora	k.ú. Těchonín, Jamné	20 km	12 úseků ,malá až střední obtížnost, stavební povolení vydáno	projektová dokumentace	Již v realizaci, tudíž je posouzení na úrovni SEA bezpředmětné.
3	Voděradý - Džbánov	k.ú. Voděradý, Džbánov	cca. 30 km, oprava infrastruktury, nástupní místo, rozhledna	kombinace singltreku a nových tras MTB s dovybavením infrastruktury a ubytovací kapacity	záměr	Podléhá posouzení dle bodu 10.10.8 ZOPV. Realizace záměru by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a rovněž zásah do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody.

Bikeresorty						
Dok. číslo	Název projektu	Dotčená obec/obce	Kvantifikace (např. délka v km)	Bližší popis projektu	Stádium připravenosti	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
4	Bike resort Orlicko Třebovsko	<u>SÚ - Ústí nad Orlicí</u> k.ú. – Řetová, Dlouhá Třebová, Řetůvka - Husí Krk , Hrádek, Ústí nad Orlicí - Hylváty , <u>SÚ Česká Třebová</u> k.ú. – Přívrat, Česká Třebová – Parník, Česká Třebová, Rybník, Třebovice, <u>SÚ Litomyšl</u> k.ú.Kozlov, Strakov, Janov – Sloupnice MTB, Pazucha, <u>SÚ Lanškroun</u> k.ú. – Rudoltice, Damníkov	Stávající stav - pouze omezené trasy ve středisku Peklák. <u>Nové bike trasy</u> - dle návrhu studie, která bude v dalších stupních upřesňována - singltrailly 89 km, MTB 2,2 km, MTB značení a bezpečnost 57 km, nástupní místa a parkoviště 3 x	Vybudování jednosměrných terénních stezek - trailů pro horská kola ve 3 stupních obtížnosti, dále speciální sjezdové tratě vč. dovybavení střediska Peklák. Doplnění bezpečnostních prvků a vybavení na MTB trasách. Vybudování 3 nástupních míst a 4 infosystémů. Plánované rozšíření 4.a - Sloupnice - 10 km , 4.b - Řetová Mandl - 20 km, 4.c - Litomyšl - Kozlov Strakov.	podrobná studie I. etapy, záměr II etapy	Podléhá posouzení dle bodu 10.8 ZOPV. Realizace záměru by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a rovněž zásah do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Potenciální střet s EVL Psí kuchyně a PR Králova zahrada. Při konkrétním plánování treků je třeba se vyhnout území zvláště chráněným dle zákona o ochraně přírody a krajiny. Projektovou přípravu koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody. Záměr je graficky vymezen 5 plochami (4a, 4b, 4c, 4d a 4e), přičemž plochy 4a, 4b, 4d a 4e leží mimo území soustavy Natura 2000. Plocha 4c zahrnuje jižní část EVL Psí kuchyně, tvořící plochý hřbet který souvisle pokrývají bučiny (9130), které jsou jedním z předmětů ochrany; potenciálně negativní vliv, jehož významnost však nelze v této fázi posoudit. Vzhledem k obecnosti a neznalosti konkrétního řešení, nelze významnost vlivu objektivně vyhodnotit. Záměr musí být předložen v konkrétnější podobě, přičemž doporučujeme plochu vymezit tak, aby nezahrnovala území EVL, tj. její jižní část. Případnou realizaci záměru bude nutno koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK;

Bikeresorty						
Dok. číslo	Název projektu	Dotčená obec/obce	Kvantifikace (např. délka v km)	Bližší popis projektu	Stádium připravenosti	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
5	Choceň	k.ú. Choceň, Újezd u Chocně, Jelení, Jaroslav, Dobříkov	samostatné jednosměrné terénní stezky – spíše střední a lehké obtížnosti – v délce cca. 20 km, Bike aréna ve městě – příměstský cyklopark – lokalita pod vodojemem s možností vybavení a vhodnými aktivitami pro všechny skupiny cyklistů, ale zejména pro děti a dospívající. Základem by byly cca. 4 sjezdové traily s různými výzvami, 2 stoupající traily, které by se vzájemně dle příhodných terénních podmínek i mimoúrovňově křížily a především pumpтрек.	přírodní bike areál směrem k Horní Jelení a bike arénu ve městě – v lokalitě směrem na Horní Jelení je naplánován pro r. 2015 druhý ročník OrliceCupu, který má i bikovou část v délce 30km, která je vyznačena. Možnost rozdělení do jednotlivých etap. Bike park by měl být realizován najednou. Vzhledem k atraktivnosti lze s jistotou předpokládat významnou návštěvnost, postupná realizace by naopak zvyšovala bezpečnostní riziko pro uživatele.	záměr	Podléhá posouzení dle bodu 10.8 ZOPV. Realizace záměru by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a rovněž zásah do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Potenciální střet s PP Pětinocha. Při konkrétním plánování treků je třeba se vyhnout území zvláště chráněným dle zákona o ochraně přírody a krajiny. Projektovou přípravu koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
6	Svitavy	k.ú. Svitavy, Javorník, Mikuleč, Gajer	terénní stezky - traily 15 - 20 km, MTB trasy 20 - 30 km ,	Sněžník 569 m - Javornický hřeben, napojení - typu flowtrail na Resort Orlicko Třebovsko - Litomyšlsko , MTB klub Svitavy pořádá v lokalitě cyklistické závody	idea	Podléhá posouzení dle bodu 10.8 ZOPV. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklistické infrastruktury a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11
7	Podhůra	Město Chrudim - k.ú. Slatiňany	Plánovaná délka cca 13 km, Obtížnost červená – střední, pro zkušenější cyklisty, studie, odhadované náklady 6 mil. Kč s DPH	Stávající stav - délka stezky 1580 m, šířka stezky 0,7-0,9 m, Náklady 710 000 Kč s DPH. Plánovaná délka cca 13 km - Obtížnost červená – střední, pro zkušenější cyklisty - V současnosti se řeší technická studie, odhadované náklady 6 mil. Kč s DPH. Plán - 2015 10 - 20 km, možný výhled 2020 - 20 - 30 km	idea/záměr - studie	Zasahuje do CHKO Železné hory. Realizace záměru by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a rovněž zásah do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Podléhá posouzení dle bodu 10.10 ZOPV, příloha I., Kategorie II. Je třeba koordinovat případnou realizaci záměru se Správou CHKO Železné hory. Plocha je vymezena tak, že v ní leží EVL Kochánovické rybníky a tůně. Vzhledem k předmětům ochrany vázaných na vodní prostředí, není předpokládáno významnější ovlivnění EVL cyklo aktivitami. Případné úpravy stávajících stezek v okolí rybníků a prostoru nivy Podhůry provádět tak, aby byly zachovány stávající

Bikeresorty						
Dok. číslo	Název projektu	Dotčená obec/obce	Kvantifikace (např. délka v km)	Bližší popis projektu	Stádium připravenosti	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
						hydrologické poměry, nedošlo ke znečištění vod a omezení migrační prostupnosti v území. V rámci výstavby nových stezek tyto neumisťovat do území EVL, zejména nivy; doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina. Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
8	Hlinsko	Hlinsko – Kouty – propojení – Veselý Kopec – skansen Vysočina – Rvačov – Srní – Babákov - Včelákov - Ctětín	terénní stezky 30 - 50 km, cyklostezka v terénním provedení - Veselý Kopec 4 km, Skiareál cca. 7 km , Hamřík cca. 6, Rataje cca. 5, Hlinsko Traily 29 km	Lokalita Ctětín – Včelákov je vhodná lokalita pro možný návrh stezek v rozsahu cca. 20 - 30 km s lehčími stezkami a částí těžší obtížnosti - severní část CHKO Železné hory. Na jih od města - CHKO Žďárské vrchy Podrobněji ve zprávě - 8.a - Skiareál, 8.b - Hamřík, 8.c - Rataje, 8.d Hlinsko-Traily	idea	Zasahuje do CHKO Žďárské vrchy. Realizace záměru by mohla znamenat zásah do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin resp. živočichů a rovněž zásah do krajinného rázu území. Záměr by měl být v rámci projektové přípravy stavby podroben posouzení vlivů na krajinný ráz území, resp. biologickému posouzení lokality pro výstavbu dle případného požadavku příslušného orgánu ochrany přírody. Podléhá posouzení dle bodu 10.10 ZOPV, příloha I., Kategorie II. Je třeba koordinovat případnou realizaci záměru se správou CHKO Žďárské vrchy a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK. Záměr je graficky vymezen 4 plochami (8a, 8b, 8c a 8d). Plocha 8c okrajově zasahuje do jižní části EVL Ratajské rybníky. Plocha 8d významně zabírá východní částí EVL Hubský – Strádovka. Vzhledem k charakteru bioty předmětů ochrany) vázané na vodní, mokřadní až vlhkomilné prostředí tj. oblast rybníků s vodními toky a její přilehlé okolí, tedy na zvodnělé plochy, není předpokládáno významnější ovlivnění EVL cyklo aktivitami. Nástupní prostor s parkovišti směřovat mimo EVL. Pro přístup do areálu využít stávající zpevněné komunikace, přes území EVL pouze cyklostezkou č.4115). V rámci následných fází přípravy projektů je třeba vymezit hranice areálu tak, aby ležely mimo EVL. Vzhledem k předmětům ochrany vázaných na bezkolencové louky a rašeliniště, není předpokládáno významnější ovlivnění EVL cyklo aktivitami. Případné úpravy stávajících stezek a budování stezek nových provádět tak, aby byly zachovány stávající hydrologické poměry a nedošlo ke znečištění vod. V rámci výstavby nových stezek tyto

Bikeresorty						
Dok. číslo	Název projektu	Dotčená obec/obce	Kvantifikace (např. délka v km)	Bližší popis projektu	Stádium připravenosti	Potenciální vlivy na životní prostředí a doporučení pro další fázi realizace
						neumísťovat do území EVL. Minimalizace zásahů do okolních biotopů, zejména bezkolencových luk, vyskytujících se i mimo území EVL.
9	Moravská Třebová	Moravská Třebová	Pastvisko. Sigltrek a sjezdová trať 10 až 15 km	jedná se o součást rekreačního areálu, komplexní areál outdoorových sportů. Zpracován záměr a diplomová práce.	záměr	Podléhá posouzení dle bodu.10.8 a 10.11 ZOPV. Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec obecných pravidel pro realizaci cyklistické infrastruktury a kritérií pro výběr projektů viz kap. 11

6.4 Hodnocení implementační části koncepce

Implementační část završuje Konceptci rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji v podobě návrhu systému provozu a údržby cyklistické infrastruktury v kraji včetně nabídky produktů a marketingové podpory cyklo a in-line turistiky. Jedná se spíše o návrh optimalizovaného způsobu provozu cyklistické infrastruktury a rozvoje na něj vázaného turismu jako podnět pro jednotlivé aktéry v kraji, kteří se stanou realizátory navrhovaných cílů a opatření koncepce.

Místní samosprávy mají roli investorů a provozovatelů infrastruktury, Pardubický kraj roli spolufinancujícího subjektu prostřednictvím uvažovaného krajského grantu, kterým podpoří přípravu a realizaci cyklostezek pro dálkové cyklotrasy a dalších významných cyklostezek a bike resortů. Pardubický kraj má navrženu dle uvážení a priorit roli financujícího pořizovatele a správce značení vybraných dálkových cyklotras, včetně doplňkové infrastruktury a správce veškerého cykloturistického značení (lokální sítě).

Poměrně podrobně je v koncepci specifikován způsob a rozsah provozu jednotlivých typů infrastruktury pro cykloprodukty a jeho náklady. Samostatná kapitola se věnuje doporučeným službám jednotlivých typů cykloproduktů (většinou věcí privátních subjektů) a marketingu. Návrh marketingu je soustředěn zejména na rozdělení rolí jednotlivých typů subjektů a úrovní. Pro silné produkty jednotlivých připravených dálkových cyklotras a pro potenciální in-line produkt národní úrovně je navrženo zřízení zcela samostatné webové stránky pro každý produkt a zřízení pozice marketingového leadera se stálou péčí až po obchodování produktu přes cestovní kanceláře a agentury. Samostatný primární silný marketing se očekává také u bike resort prostřednictvím jejich provozovatelů. Co se týká lokálních cyklotras a běžných cyklostezek, zde je primární role přiřazena oblastním destinačním společnostem se silnou rolí mikroregionů (typy na výlety). Vyšší úrovně (regionální destinační společnost Východní Čechy, Česko jede a Czechtourism apod.) potom vytváří podpůrnou propagace a marketing.

Návrh implementace Koncepce se zabývá podrobným rozбором disponibilních dotačních zdrojů Evropské unie a státu. Z orientační úvahy teoretických dotačních zdrojů do infrastruktury pro cykloprodukty na území kraje vyplývá pravděpodobný několikanásobný převis požadavků a záměrů Koncepce Pardubického kraje nad těmito zdroji.

Součástí Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji je rovněž návrh grantového programu na podporu přípravy, realizace a zavedení marketingu cyklostezek, bike resortů a cyklotras. Co se týká práce s Koncepcí, cílovým řešením je zřízení pozice krajského cyklokoordinátora, který by se měl starat o aktualizaci strategie a koordinaci její implementace.

Z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí nemá zpracovatel SEA k této části koncepce připomínky. Zároveň nelze v kontextu této části strategie usuzovat na žádné významné vlivy na životní prostředí.

Implementací rozumíme v obecné rovině uskutečňování, naplňování, realizaci. Ve vazbě na návrhovou část jsou v rámci realizace formulovány procesy a jejich nositelé vztahující se k uskutečňování strategie a zejména ke sledování výstupů, výsledků a dopadů rozvojových aktivit a k jejich vyhodnocování.

Zpracovatel SEA nemá k navrhovanému systému implementace vážné připomínky. Vzhledem k absenci systému monitoringu implementace koncepce doporučuje zpracovatel SEA využít systém monitoringu a výběru projektů navržený v rámci SEA viz kapitoly 9 a 11. Dále doporučujeme do systému implementace koncepce zahrnout, v souladu s ustanovením §10h zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 163/2006 Sb., v rozsahu dle uvážení předkladatele rovněž systém monitoringu vlivu koncepce na životní prostředí (viz kap. 9) tak, aby byly splněny zákonné podmínky monitoringu a zároveň se sledování plnění cílů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji zbytečně neduplikovalo a bylo tak optimalizováno z hlediska lidských zdrojů i efektivnosti.

6.5 Hodnocení kumulativních vlivů

Návrhová část koncepce v konkrétnějších územních souvislostech navrhuje doplnění cyklistické infrastruktury, zejména 162 cyklostezek a 9 tematických areálů MTB a bike resortů. Z pohledu rozmístění cyklostezek se tyto koncentrují do rovinaté oblasti Pardubické sídelní aglomerace, jinde na území kraje jsou rozmístěny rovnoměrněji.

Z hlediska kumulativního resp. synergického působení lze očekávat negativní vlivy na životní prostředí u navrhovaných koridorů cyklistické infrastruktury resp. bikeresortů, u kterých nastává územní střet se stávajícími záměry, nebo které se nacházejí v blízkosti stávajících záměrů. Dále mohou kumulativní resp. synergické vlivy hrát významnou roli v některých specifických územích (např. v intenzivně rekreačně využívaných územích či v územích s výskytem zvláště chráněných druhů).

Tyto kumulace je třeba hodnotit na úrovni projektové přípravy jednotlivých záměrů v koordinaci s příslušnými orgány ochrany přírody.

Na obecné úrovni, která odpovídá hierarchické úrovni předkládané koncepce v rámci řetězce přípravy konkrétních projektů je potom možné identifikovat dva typy možných kumulativních resp. synergických efektů implementace koncepce v kontextu stávajících resp. uvažovaných aktivit v území.

První typ identifikovaných kumulativních resp. synergických vlivů vychází z koncentrace rozvojových záměrů v rámci území kraje. Zde lze konstatovat, že rozmístění cyklostezek vychází z převažující rovinaté konfigurace kraje v této souvislosti je potom patrná vyšší koncentrace navrhovaných opatření v nížinách a blízkosti významnějších urbanizačních center. Z koncepce plynoucí podpora cyklodopravy a cykloaktivit, se tedy vzhledem k převažujícímu rovinatému území může rovnoměrněji rozprostřít po celém území kraje. Zlepšení kvality infrastruktury, tedy zejména realizace četné sítě cyklostezek, bude představovat natolik velké zvýšení komfortu, že se může odrazit i na statisticky vyšším podílu využívání alternativních a vůči přírodě šetrnějších způsobů dopravy. Zejména na Pardubicku a v dalších příměstských oblastech, kde je velká dojíždka za prací, a z pohledu městského obyvatelstva i vyšší poptávka po zdravějším životnímu stylu, může větší využívání hromadné dopravy zejména v kombinaci s využitím dopravy veřejné (vlak) mít synergicky pozitivní dopad na dopravu jako celek a může přispět ke zlepšení její plynulosti s nižší intenzitou a četností doprovodných negativních efektů z dopravy, jako jsou dopravní fluktuace a zácpy s efektem snížení dopravní zátěže v území exponovaném z hlediska hluku a znečištění ovzduší, které se rovněž v zásadě kryje s prostorem největšího soustředění navrhovaných aktivit (nížiny, blízkost větších měst).

Druhým typem potenciálního synergického resp. kumulativního působení aktivit v rámci připravované koncepce je koncentrace využití turisticky atraktivních míst kraje, které se z části překrývají s environmentálně nejvýznamnějšími oblastmi především zvláště chráněnými územími resp. lokalitami soustavy Natura 2000. Jedná se především o návrhy MTB resortů v prostorech často využívaných i pro jiné outdoorové activity např. sjezdovky.

Určitá rizika možnosti generování kumulativních vlivů pak nelze vyloučit v některých oblastech, kde se v současné době koncentruje větší množství aktivit, např. v oblasti cestovního ruchu a rekreace. Jedná se zejména o oblast Králického Sněžníku. Zde je potřeba každý záměr v tomto kontextu posoudit.

Celkově však předmětná koncepce neimplikuje nějaké výrazné efekty kumulativního charakteru. Spíše lze předpokládat, že aktivity v oblasti rozvoje cyklodopravy, se na pozadí naplňování koncepce budou odehrávat v koncepčně řízeném prostředí a nebudou probíhat živelně, neboť živelnost aktivit obecně generuje větší množství negativních efektů.

7 Plánovaná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzací všech závažných negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z provedení koncepce

S ohledem na charakter Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji, která je základním koncepčním dokumentem v oblasti cyklo a in-line turistiky, avšak nevymezuje konkrétní územní průmět či technické řešení navrhovaných aktivit a opatření, nelze vzhledem k vysoké míře nejistot konkrétně identifikovat případné specifické negativní vlivy na životní prostředí. Vyhodnocení vlivů Cyklokoncepce PK na životní prostředí si v první řadě klade za cíl zhodnotit, zda návrh koncepce dostatečně zohledňuje problematiku životního prostředí a jeho ochrany, resp. zda jeho realizace nebude představovat potenciální významná rizika pro životní prostředí a zdraví obyvatelstva, a zároveň navrhnout takový systém implementace koncepce ve formě výběru realizovaných projektů, aby byla eliminována potenciální rizika identifikovaná u jednotlivých opatření v hodnocení v rámci kapitoly 6.2.

Předmětem SEA hodnocení bylo rovněž zjištění, zda a do jaké míry návrh koncepce zahrnuje environmentální pilíř udržitelného rozvoje. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci všech závažných negativních vlivů životního prostředí lze tedy chápat jako způsob a míru zohlednění problematiky životního prostředí a jeho ochrany v jednotlivých částech Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji.

Na základě hodnocení návrhu opatření a aktivit koncepce a vyhodnocení jejich vlivu na referenční cíle ochrany životního prostředí (viz kapitola 6) byly v relevantních případech doporučeny podmínky jejich realizace resp. formulační úpravy dokumentu. Jedná se o následující doporučené úpravy:

Za účelem zamezení identifikovaným potenciálním negativním vlivům a zpřehlednění koncepce byla na úrovni SEA Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji navrženo reformulovat vizi obsaženou v návrhové části koncepce, tak aby obsahovala všechny pilíře udržitelného rozvoje, tedy včetně pilíře environmentálního. Jedná se o následující úpravu:

- **Vize: „Pardubický kraj bude v roce 2025 patřit mezi nejvyspělejší cyklo destinace České republiky díky atraktivním dálkovým i místním cyklotrasám, unikátním podmínkám pro in-line bruslení a dále díky špičkovým bike resortům. Pardubický kraj bude vynikat v komplexnosti marketingu a služeb těchto produktů a v nabídce zajímavé příhraniční česko – polské oblasti. Cyklostezky a další infrastruktura budou vybudovány velmi efektivně při respektování zájmů ochrany přírody a krajiny, jak pro rekreační, tak pro cyklodopravní účely a budou mít nastavený optimální režim provozu a údržby. Cykloprodukty se zapojením atraktivit a služeb se stanou výrazným příspěvkem pro ekonomiku, příjmy a zaměstnanost v Pardubickém kraji.“**

Nedílnou součástí opatření pro zamezení významných negativních dopadů realizace Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na životní prostředí je navržený soubor environmentálních kritérií, která by měla v rámci předprojektové přípravy projektů vést k relativnímu upřednostnění environmentálně šetrných projektů a projektů, které by mohly přispět ke zlepšení stavu životního prostředí v kraji, a zároveň by měla zamezit podpoře projektů s potenciálně významnými negativními vlivy na životní prostředí.

Pomocí indikátorů pro hodnocení implementace předkládané koncepce bude možné monitorovat přínosy jeho realizace pro životní prostředí a vyvodit důsledky pro další návrhová období.

Na základě hodnocení návrhu priorit, opatření a aktivit koncepce a vyhodnocení jejich vlivu na referenční cíle ochrany životního prostředí (viz kapitola 6) nebyly identifikovány žádné významné negativní vlivy na životní prostředí vyplývající z provedení koncepce. V této souvislosti tedy nejsou navrhována žádná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných negativních vlivů.

V rámci předběžného zhodnocení možný potenciálních střetů s principy ochrany životního prostředí v souvislosti s pasportem cyklostezek, cyklotras a bike resortů obsažených v přílohové části koncepce byly navrženy následující úpravy resp. podmínky pro realizaci koncepce.

Doporučení dalšího nesledování resp. upřednostnění jednotlivých konkrétních úseků cyklostezek:

- ▶ Doporučujeme realizovat pouze jednu z cyklostezek v úseku Přelouč – Chvaletice., tj. pouze úsek označený v mapové příloze cyklokonceptce 3 nebo úseky 2+4
- ▶ Doporučujeme realizovat pouze jedno z ramen cyklostezek mezi Přeloučí, Lohenicemi a Valy, tj. pouze úsek označený v mapové příloze 7 resp. 8 nebo úseky 5+6.
- ▶ Doporučujeme realizovat pouze jeden úsek cyklostezky mezi Hostovicemi a Žižínem tzn. buď úsek označený v mapové příloze 72 nebo 151. Přičemž vzhledem k blízkosti EVL Dolní Chrudimka upřednostňujeme spíše 151.

Obscná doporučení pro všechny realizované projekty rozvoje cyklo a in-line infrastruktury včetně bike resortů, která by měla být uplatněna v předprojektové fázi přípravy záměrů (Pozn.: konkrétní opatření pro konkrétní úseky navrhovaných cyklostezek resp. jednotlivé bike resorty jsou obsažena v hodnotících tabulkách viz kapitola 6.3):

- ▶ Vždy upřednostnit trasování cyklostezky resp. singletreků po či v souběhu se stávající cestní sítí v krajině.
- ▶ Tam kde jsou plánovány cyklostezky v nivách vodních toků je třeba se vyhnout zásahu do koryt vodních toků a břehových porostů.
- ▶ Upřednostňovat realizaci cyklostezek s hutněným nezpevněným povrchem před asfaltovým povrchem, a to i tam, kde mají cyklostezky sloužit rovněž k obsluze zemědělských pozemků, především ve všech členitějších terénech, kde nelze cyklostezky využít pro in-line turistiku.
- ▶ V případě realizace cyklostezek ve volné krajině mimo stávající systém cest v území doporučujeme prověřit řešení pomocí vyhodnocení vlivů na krajinný ráz území.
- ▶ Provéřít trasování cyklostezek a umístění doprovodné infrastruktury ve volné krajině mimo stávající systém cest v odůvodněných případech pomocí biologických průzkumů, z hlediska možných zásahů do biotopů chráněných druhů, a to včetně zhodnocení budoucího provozu infrastruktury ve formě rušení zvýšeným přílivem návštěvníků.
- ▶ V případě střetu či kontaktu plánovaných tras cyklostezek či singletreků se zvláště chráněnými územími resp. evropsky významnými lokalitami konzultovat projektové řešení s příslušnými orgány ochrany přírody a upřednostnit zájmy ochrany přírody před rekreačním využitím území. Dále je třeba provést příslušná podrobná hodnocení např. vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i ZOPK, biologické hodnocení dle § 68 ZOPK či hodnocení na krajinný ráz dle případného požadavku orgánu ochrany přírody.
- ▶ Neumísťovat cyklostezky s nepropustným povrchem v záplavových územích vodních toků pokud se nejedná o využití stávajících zpevněných cest či hrází protipovodňové ochrany. Jakékoliv zásahy do záplavových území projednat s příslušným správcem povodí.
- ▶ Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury v záplavových územích zajistit, aby nedocházelo ke zhoršování odtokových poměrů v území během povodňových průtoků.
- ▶ Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury vyloučit, případně minimalizovat zásah do biocenter ÚSES, křížení s biokoridory ÚSES vyřešit tak, aby byla co možná nejméně ovlivněna funkčnost biokoridoru.
- ▶ V rámci projektové přípravy staveb, zpracovat rovněž projekt řešení zeleně, doprovodné výsadby podél cyklostezek realizovat z místně původních druhů rostlin.
- ▶ Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.
- ▶ Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury minimalizovat zábor a zásah do PUPFL.
- ▶ Před realizací cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury zasahujících do chráněných ložiskových území, prognózních zdrojů surovin, poddolovaných území, či na území se sesuvy a svahovými deformacemi zpracovat podrobný inženýrsko-geologický průzkum a navržené řešení koordinovat s příslušnými orgány ochrany nerostného bohatství – báňský úřad.

- ▶ V odůvodněných případech (např. v blízkosti zdrojů podzemních vod) doporučujeme zpracovat hydrogeologický průzkum, který stanoví možné ohrožení podzemních vod včetně návrhu opatření k minimalizaci vlivů.
- ▶ Věnovat pozornost architektonickému ztvárnění doprovodných drobných staveb a to především v místech se zvýšenou ochrannou krajinného rázu (přírodní parky, CHKO).
- ▶ Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury minimalizovat vznik odpadů, v maximální míře využívat recyklované materiály.
- ▶ Při výběru projektů zohlednit problematiku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, a to zpracováním environmentálních kritérií podle kapitoly 11 vyhodnocení do celkového systému hodnocení a výběru projektů
- ▶ Sledovat vývoj kvality životního prostředí na území Pardubického kraje dle odpovídajících indikátorů. Návrh indikátorů je uveden v kapitole 9 vyhodnocení.

Podmínky realizace koncepce z hlediska lokalit soustavy Natura 2000

- ▶ Při přípravě konkrétních činností a záměrů podle této koncepce respektovat vymezení lokalit soustavy Natura 2000, usilovat o přípravu řešení s minimálními negativními vlivy na předměty ochrany těchto lokalit, v ideálním případě vlivy zcela eliminovat.
- ▶ Při výběru nových tras cyklostezek a cyklotras se pokud možno vyhýbat území lokalit soustavy Natura 2000 a jejich bezprostřednímu okolí, případně zde volit trasy využívající stávajících cest a tyto cesty nepeřevňovat ani jinak stavebně neupravovat. Minimalizovat zásahy v okolí cyklotras a cyklostezek.
- ▶ Prvky ostatní infrastruktury jako jsou např. parkoviště umisťovat mimo území lokalit soustavy Natura 2000 a jejich bezprostřední okolí, doplňkový mobiliář cyklotras a cyklostezek (odpočívadla, lavičky, infotabule apod.) realizovat s ohledem na ochranu lokalit.
- ▶ Při přípravě a pořádání sportovních a cykloturistických akcí respektovat vymezení lokalit soustavy Natura 2000 a zajistit jejich ochranu.
- ▶ Všechny konkrétní činnosti a připravované záměry s potenciálním vlivem na lokality soustavy Natura 2000 posoudit v procesu dle §45i zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, a to vždy včetně kumulativních vlivů.
- ▶ U 6 opatření ve strategické části koncepce (1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2 a 4.2) a u 2 záměrů v části návrhové (bikeresorty 1a a 4b) **nebylo možné vyhodnotit jeho významnost (?)** a to vzhledem k absenci konkrétní územní identifikace a obecnosti záměru (neznalosti konkrétního řešení), přičemž **potenciálně negativní vlivy u těchto opatření a záměrů nelze vyloučit**.
- ▶ U 13 záměrů v části návrhové pak byl **vliv předběžně vyhodnocen jako oscilující mezi indiferentním až potenciálně mírně pozitivním (0 až +1)**, u 7 záměrů pak jako **mírně negativní (-1)** (cyklostezky 3,5, 48, 52, 66, 67, 74, 75, 77, 82, 84, 101, 108, 109, 144, 155, a MTB resorty 1b, 7, 8c, 8d).
- ▶ Ty opatření a záměry, u nichž nebyl vyloučen potenciálně mírně negativní vliv resp. oscilace k němu a potenciálně negativní vliv s tím, že v současnosti nelze určit jeho významnost (0 až -1, -1, ?), musí být v dalších fázích (v územně plánovací dokumentaci a ve fázi záměru) detailně posouzeny dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., resp. pokud není vliv na soustavu Natura 2000 předem vyloučen stanoviskem orgánu ochrany přírody.

Návrh konkrétních opatření je uveden v následujících tabulkách:

Č. v mapě	Název	Návrh opatření
3	Pardubická Labská	- EVL Louky u Přelouče - Minimalizovat zásah do lučních biotopů v rámci výstavby; - Neumisťovat na louky zařízení staveníště; - Doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
5	Přelouč - Lohenice - Mělice	- EVL Louky u Přelouče - Minimalizovat zásahy do břehových porostů v rámci výstavby.
13	Rohovládova Bělá - Lázně Bohdaneč	- EVL, PO Bohdanečský rybník - Minimalizovat kácení dřevin. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.

Č. v mapě	Název	Návrh opatření
14	Lázně Bohdaneč - Dolany	- EVL, PO Bohdanečský rybník - V rámci rekonstrukce nezasahovat do okolních biotopů; - Zařízení staveníště umisťovat mimo vlhké bezkolencové louky.
29	Pardubice - Hrádek	- EVL U Pohránovského rybníka - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
48	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	- EVL Orlice a Labe - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména břehových porostů; - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
52	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	- EVL Kunětická hora - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do starších dřevinných porostů (sady, doupné stromy); - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
66	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	- EVL Dolní Chrudimka - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do toku a břehových porostů; - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
67	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	- EVL Dolní Chrudimka - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména břehových porostů; - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
72	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	- Cyklostezka se v blízkosti EVL napojuje na stávající komunikaci; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
73	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	- Cyklostezka se v blízkosti EVL napojuje na stávající komunikaci; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
74	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	- EVL Dolní Chrudimka - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména břehových porostů; - Doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
75	Tuněchody - Vejvanovice	- EVL Dolní Chrudimka - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do toku a břehových porostů. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
77	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	- EVL Dolní Chrudimka - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do toku a břehových porostů. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
82	Holice - Dolní Roveň	- PO Komárov - V rámci výstavby minimalizovat zásahy do krajinné zeleně. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody
84	Skuteč - Hroubovice	- EVL Anenské údolí - Cyklostezku vést v rámci EVL po stávajících komunikacích (cestách); - Minimalizace zásahů do okolních biotopů; - Zařízení staveníště neumisťovat do lučních porostů; - Doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
101	Brandýs nad Orlicí	- EVL Brandýs - Cyklostezku vést v rámci EVL pokud možno po stávajících komunikacích (cestách); - Minimalizace zásahů do okolních biotopů; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
108	Letohrad - Králíky	- EVL Tichá Orlice, PO Králický Sněžník - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů (břehové porosty, louky apod.); - Nezasahovat do vodního toku - Během realizace zamezit znečištění toku - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.

Č. v mapě	Název	Návrh opatření
109	Dolní Morava - Jodlow	- PO Králický Sněžník - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména lučních; - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
144	Valy - Seč	- EVL Heřmanův Městec - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do starších dřevinných porostů (doupné stromy); - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
155	Městečko Trnávka - Vranová Lhota	- EVL Bohdalov - Cyklostezku doporučujeme vést v úseku Pěčíkov- Hraničky pokud možno podél silnice II/644; - Minimalizace zásahů do okolních biotopů; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.

Tab. 22 Opatření pro nvaržené MTB a bike resorty

Č. v mapě	Název	Návrh opatření
1 (1a, 1b)	Dolní Morava	- EVL, PO Králický Sněžník - plocha 1a - Minimalizovat úpravy stávajících cest a stezek na nezbytně nutné minimum; - Minimalizovat zásahy do okolních lesních biotopů; - Záměr musí být předložen v konkrétnější podobě, přičemž doporučujeme plochu vymezit tak, aby nezahrmovala předmětnou část území EVL; - Případnou realizaci záměru bude nutno koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK. - PO Králický Sněžník - plocha 1b (Větrný vrch) - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů; - Záměr musí být předložen v konkrétnější podobě, přičemž případnou realizaci záměru bude nutno koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
4	Bike resort Orlicko Třebovsko	- EVL Psí kuchyně - plocha 4c - Minimalizovat úpravy stávajících cest a stezek na nezbytně nutné minimum; - Minimalizovat zásahy do okolních lesních biotopů; - Záměr musí být předložen v konkrétnější podobě, přičemž doporučujeme plochu vymezit tak, aby nezahrmovala území EVL, tj. její jižní část; - Případnou realizaci záměru bude nutno koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK;
7	Podhůra	- EVL Kochánovické rybníky a tůň. - Případné úpravy stávajících stezek v okolí rybníků a prostoru nivy Podhůry provádět tak, aby byly zachovány stávající hydrologické poměry, nedošlo ke znečištění vod a omezení migrační prostupnosti v území; - V rámci případné výstavby nových stezek tyto neumísťovat do území EVL, zejména nivy; - Doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina. - Minimalizace zásahů do okolních biotopů, nezasahovat do nivy stavebními aktivitami; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
8 (8c, 8d)	Hlinsko	- EVL Ratajské rybníky - plocha 8c - Případné úpravy stávajících stezek a budování stezek nových provádět tak, aby byly zachovány stávající hydrologické poměry a nedošlo ke znečištění vod; - V rámci případné výstavby nových stezek tyto neumísťovat do území EVL; - Doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Minimalizace zásahů do okolních biotopů, zejména bezkolencových luk, vyskytujících se i mimo území EVL; - V rámci následných fází projektu vymezit hranice areálu tak, aby ležely mimo EVL; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK. - EVL Hubský - Strádovka - plocha 8d - Nástupní prostor s parkovišti směřovat mimo EVL. - Pro přístup do areálu využít stávající zpevněné komunikace, přes území EVL pouze cyklostezkou č.4115; - Případné úpravy stávajících stezek a budování stezek nových provádět tak, aby byly zachovány stávající hydrologické poměry a nedošlo ke znečištění vod; - Minimalizace zásahů do okolních biotopů; - V rámci případné výstavby nových stezek tyto neumísťovat do území EVL; - Doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - V rámci následných fází projektu vymezit hranice areálu tak, aby ležel mimo EVL, tj. nezasahoval do východní části EVL; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.

Shrnutí

Při výstavbě infrastruktury cestovního ruchu je nutné respektovat zvláště chráněná území, významnější centra biodiverzity, místa s vyšším podílem přírodních biotopů a výskytem zvláště chráněných a ohrožených druhů a respektovat co nejvíce krajinný ráz. Pokud vlivy záměrů nelze zcela eliminovat, je třeba vybrat variantu s nejmenším možným vlivem.

Při rozšíření a modernizaci infrastruktury cyklo a in-line turistiky a rovněž při realizaci organizačních opatření v cykloturistice, je třeba minimalizovat vlivy na životní prostředí volbou vhodné trasy a konkrétního technického řešení, resp. stanovením maximální únosnosti z hlediska návštěvnosti atraktivit cestovního ruchu. Zvláštní pozornost je třeba věnovat kromě zvláště chráněných území, přírodních biotopů a biotopů významných druhů, prvků ÚSES, VKP, také okolí shromaždišť vodních ptáků, hnízdišť dravců, přechodům přes vodní toky a lesní komplexy apod.

Obyčejně je potřebné při plánování investic zahrnujících výstavbu upřednostňovat řešení minimalizující nároky na zázemí půdy a vytvářet podmínky pro šetrné využívání surovin, včetně recyklace a druhotného využívání (např. stavebních surovin). Případnou výstavbu objektů a zařízení cestovního ruchu a související infrastruktury včetně liniových staveb je vhodné situovat mimo zvláště chráněná území a lokality soustavy Natura 2000. Jednotlivé záměry výstavby těchto objektů je třeba podrobit procesu hodnocení dle §45i resp. §67 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, eventuálně dalším legislativním procesům, pokud se prokáže tato potřeba.

Každý jednotlivý projekt musí před svým schválením projít systémem výběru projektů včetně environmentálních kritérií tak, jak byl navržen v rámci SEA. Zároveň musí být každý projekt s konkrétním územním průmětem podroben posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni (EIA) pokud svým charakterem tomuto posouzení podléhá.

8 Výčet důvodů pro výběr zkoumaných variant a popis, jak bylo posuzování provedeno, včetně případných problémů při shromažďování požadovaných údajů (např. Technické nedostatky nebo nedostatečné know-how)

8.1 Výběr zkoumaných variant

Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji je předkládána jako jednovariantní. Varianty optimálního řešení navrhovaných cílů, opatření resp. aktivit byly předmětem diskuze v rámci diskusních skupin při samotné přípravě koncepce a při připomínkovém řízení.

Alternativy mohou nastat při implementaci koncepce a při realizaci konkrétních projektů. Vzhledem k tomu je nutné, aby systém hodnocení projektů a monitoringu strategie obsahoval i environmentální kritéria a indikátory dle návrhu SEA týmu.

8.2 Popis provedení posouzení vlivů Cyklokoncepce na životní prostředí

Vyhodnocení vlivů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na životní prostředí bylo zpracováno v souladu s přílohou č. 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a v rozsahu stanoveném v závěru zjišťovacího řízení dle § 10d zákona který byl vydán odborem posuzování vlivů na životní prostředí Ministerstva životního prostředí dne 18. 8. 2015 pod číslem jednacím č.j.: 56813/ENV/15.

Hodnocení vlivů na životní prostředí se opírá o následující kroky:

- ▶ Charakteristika hlavních trendů v oblasti životního prostředí;
- ▶ Analýza relevantních strategických koncepčních rozvojových dokumentů na národní a regionální úrovni;
- ▶ Stanovení referenčního rámce pro hodnocení (sada referenčních cílů ochrany životního prostředí) na základě současných mezinárodních, národních a regionálních environmentálních trendů;
- ▶ Hodnocení analytické části koncepce;
- ▶ Hodnocení návrhové části koncepce vůči zvolenému referenčnímu rámci, hodnocení priorit, opatření a cílů opatření navrhovaných v rámci koncepce;
- ▶ Hodnocení jednotlivých cyklostezek a bikeresortů obsažených v přílohové části koncepce
- ▶ Hodnocení implementační části koncepce včetně části přílohové;
- ▶ Návrhy úprav a doplnění dokumentu na základě provedeného hodnocení;
- ▶ Návrh environmentálních indikátorů pro sledování vlivů implementace koncepce na životní prostředí;
- ▶ Hodnocení vlivů na veřejné zdraví;
- ▶ Návrh environmentálních kritérií pro výběr projektů.

Při zpracování SEA nenarazil zpracovatel na žádné neočekávané problémy při shromažďování požadovaných údajů, které by bránily ve vyhodnocení, resp. snižovaly jeho kvalitu.

9 Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí

Výchozí předpoklady pro navržený systém sledování vlivů implementace Cyklokoncepce

Návrh systému sledování vlivů implementace Cyklokoncepce na životní prostředí vychází z předpokladu, že nástrojem implementace budou navržená opatření realizované pomocí jednotlivých podpořených projektů. Navrhovaný systém zohledňuje skutečnost, že při sledování indikátorů nelze odlišit dopady Cyklokoncepce na tyto indikátory od vlivu jiných aktivit/intervencí.

Je nezbytné, aby systém monitoringu implementace koncepce obsahoval i environmentální indikátory a hlediska. Navrhovaný systém monitoringu koncepce, stejně jako kritérií pro výběr projektů, je navržen tak, aby byl snadno adaptovatelný a rovněž kompatibilní se schématem kohezní politiky EU v následujícím programovém období.

Níže uvedený návrh monitorovacích ukazatelů vlivu koncepce na životní prostředí je třeba přizpůsobit způsobu implementace Cyklokoncepce, charakteru předkládaných projektů a kapacitním možnostem realizačního týmu Cyklokoncepce a vhodně jej zakomponovat do systému evaluace koncepce v průběhu jejího návrhového období, resp. při vyhodnocování uplatnění Cyklokoncepce na konci návrhového období.

Vazba monitoringu vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí

Na základě analýzy cílů specifikovaných v koncepčních dokumentech na národní, mezinárodní i regionální úrovni (viz kapitola 2.7), analýzy stavu životního prostředí a hlavních problémů životního prostředí v regionu byla stanovena sada referenčních cílů, které jsou relevantní vzhledem k náplni opatření a aktivit a zaměření projektů uvažovaných dle Cyklokoncepce, a které tak posloužily jako základní referenční rámec pro hodnocení vlivu koncepce na životní prostředí.

Uvedená sada referenčních cílů reprezentuje relevantní žádoucí trendy v ochraně životního prostředí. Jednotlivé cíle a opatření navrhované v koncepci by měly v optimálním případě přispět k plnění těchto trendů, a z tohoto hlediska jsou v rámci posouzení vlivů na životní prostředí hodnoceny.

Některé z referenčních cílů tak mohou být využity v rámci sledování dopadů implementace Cyklokoncepce na životní prostředí tak, že může být monitorována míra ovlivnění těchto cílů prostřednictvím indikátorů. Monitorování a vyhodnocování implementace strategie pomůže zamezit případným negativním vlivům koncepce na životní prostředí a v neposlední řadě může být determinantem, který povede ke kvalitativně vyšší úrovni realizovaných projektů.

Systém monitorování vlivů realizace aktivit Cyklokoncepce na životní prostředí

Dle ustanovení § 10h zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 163/2006 Sb., musí být v rámci implementace Cyklokoncepce prováděno sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví. Předkladatel koncepce je povinen zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví. V případě, že zjistí nepředvídané závažné negativní vlivy provádění koncepce na životní prostředí nebo veřejné zdraví, musí zajistit přijetí opatření k odvrácení nebo zmírnění takových vlivů, informovat příslušný úřad (MŽP) a dotčené správní úřady a současně rozhodnout o změně Strategie.

Pro sledování míry vlivu Cyklokoncepce na jednotlivé referenční cíle navrhnul zpracovatel SEA základní sadu environmentálních indikátorů, které mohou být využity pro monitoring environmentálních dopadů realizace koncepce. Pro zajištění dostatečné účinnosti sledování vlivů Cyklokoncepce na životní prostředí je nutné environmentální indikátory navržené v rámci SEA zapracovat do celkového systému sledování dopadů implementace koncepce.

Doporučení zpracovatele SEA Cyklokoncepce k monitoringu

Organizace monitoringu:

- Zahrnout environmentální indikátory, navržené v rámci SEA Cyklokoncepce, do celkového systému sledování dopadů implementace koncepce a koncepcí z ní vycházejících;

- Provádět vyhodnocování implementace Cyklokoncepce a jeho výsledky zveřejnit;
- V rámci monitoringu zajistit a vyhodnocovat informační kampaň o činnostech v rámci Cyklokoncepce;
- Koordinovat monitorování vlivů realizace Cyklokoncepce na životní prostředí s příslušnými orgány ochrany přírody a Krajským úřadem a přizpůsobit jej vzhledem k charakteru předkládaných projektů;
- Zefektivnit realizaci Cyklokoncepce pomocí provázání environmentálních kritérií pro hodnocení projektů a systému monitoringu implementace koncepce;
- Iniciovat příslušné kroky při zjištění negativních dopadů realizace Cyklokoncepce na životní prostředí.

Naplnění výše uvedených doporučení přispěje k zamezení celkových negativních dopadů Cyklokoncepce na životní prostředí a zároveň napomůže zvýšení pozitivních vlivů. Ponecháváme ke zvážení předkladateli koncepce způsob zajištění výše uvedených doporučení.

Zpracovatelem SEA navržená níže uvedená základní sada indikátorů vychází z vybraných referenčních cílů, jež byly použity pro hodnocení vlivů Cyklokoncepce na životní prostředí. Lze předpokládat, že indikátory i environmentální kritéria, jejich obsah i rozsah, mohou doznat změn v závislosti na charakteru a průběhu realizační fáze koncepce koncepce.

Tab. 23 Základní soubor environmentálních indikátorů pro monitoring implementace Cyklokoncepce relevantní vůči vybraným referenčním cílům

	Referenční cíl	Indikátory	Jednotka	Zdroj dat
1.1	Snižovat negativní vlivy rozvoje cyklistické dopravy na přírodně cenné lokality, zvláště chráněné části přírody a volně žijící druhy živočichů a rostlin.	Počet projektů zaměřených na snižování negativních vlivů na přírodně cenné lokality Indikátor 270100 - Celkové výdaje na ochranu životního prostředí Indikátor 260810 - Počet vybudovaných naučných stezek a dalších objektů návštěvnické infrastruktury (např. informační body, ptačí pozorovatelný atd.)	Počet projektů Kč Počet projektů	Aktéři – města, obce, soukromé subjekty v oblasti cykloturistiky
1.3	Vyvážené posuzování zásahů všech staveb turistické infrastruktury s ohledem na zájmy ochrany přírody a respektování priorit ochrany přírody.	Počet projektů, v jejichž projektové přípravě bylo využito konzultací s orgány ochrany přírody resp. bylo podrobeno posouzení EIA nebo vyhodnocení dle § 45i ZOPK.	Počet projektů	Aktéři – města, obce, soukromé subjekty v oblasti cykloturistiky Správy CHKO, KÚ
2.1	Omezit nové zábory a degradaci půdy	Plocha nově vyňaté zemědělské (ZPF) nebo lesní (LPF) půdy Indikátor 240100 - Plocha revitalizovaných území (km ²).	ha vyňaté půdy	Projektová dokumentace Aktéři
3.1	Snižovat emise znečišťujících látek do ovzduší s důrazem na PM ₁₀ a NO _x	Emise znečišťujících látek, zejména NO ₂ a tuhé znečišťující látky, a dále VOC, CO Indikátor 211400 - Snížení emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic (tun/rok).	t.rok ⁻¹ .km ⁻²	Projektová dokumentace MŽP ČHMÚ
4.2	Zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území	Plocha nově vybudovaných zpevněných povrchů	m ²	Projektová dokumentace

	Referenční cíl	Indikátory	Jednotka	Zdroj dat
5.1	Podporovat ekologicky šetrné formy dopravy	Podíl cyklodopravy na celkovém podílu dopravy Indikátor 373300 - Počet projektů zaměřených na environmentálně šetrné formy dopravy	Počet projektů	Kraj, Aktéři – města, obce, soukromé subjekty v oblasti cykloturistiky
6.1	Podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	Objem investovaných peněz v oblasti cyklodopravy Indikátor 761 00 - Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras Indikátor 762 00 - Délka rekonstruovaných cyklostezek a cyklotras	Počet projektů Kč Změna délky cyklostezek,	Aktéři – města, obce, soukromé subjekty v oblasti cykloturistiky
7.1	Omezovat množství a zvýšit energetické a materiálové využívání odpadů, snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů	Snížení spotřeby paliv v dopravě, využití recyklovaných materiálů Indikátor 371800 - Spotřeba energie v dopravě celkem Indikátor 221700 - Množství využitých recyklátů	v tis. tun PJ	MŽP ČSÚ
8.1	Snižovat zatížení obyvatelstva hlukem	Počet obyvatel vystavených nadměrnému hluku Indikátor 653107 Snížení hlukové zátěže obyvatelstva	Počet obyvatel	MŽP SZÚ KHS
8.2	Zvyšovat bezpečnost obyvatel	Investice do bezpečnosti cyklistické dopravy Indikátor 373113 - Počet nehod cyklisté/region	Kč Počet	ČSÚ Ministerstvo dopravy
9.1	Posilovat odpovědné chování návštěvníků, poskytovatelů služeb i místních obyvatel k životnímu prostředí, podporovat ekologickou výchovu a vzdělávání	Projekty zaměřující se na osvětu a zvyšování odpovědnosti veřejnosti vůči životnímu prostředí Indikátor 060100 - Počet projektů v oblasti environmentálního vzdělávání	Počet projektů	Projektová dokumentace Aktéři – města, obce, soukromé subjekty v oblasti cykloturistiky

10 Popis plánovaných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů zjištěných při provádění koncepce

Na základě hodnocení návrhu cílů, opatření a aktivit Cyklokoncepce pro období 2015 – 2020 a posouzení jejich vlivů na referenční cíle ochrany životního prostředí byly v relevantních případech doporučeny úpravy ve formě změny či doplnění formulací obsažených ve vlastní koncepci.

Pro lepší zahrnutí všech rozvojových charakteristik v souladu s principem udržitelného rozvoje doporučujeme přeformulovat vizi následovně:

- **Vize: „Pardubický kraj bude v roce 2025 patřit mezi nejvyspělejší cyklo destinace České republiky díky atraktivním dálkovým i místním cyklotrasám, unikátním podmínkám pro in-line bruslení a dále díky špičkovým bike resortům.. Pardubický kraj bude vynikat v komplexnosti marketingu a služeb těchto produktů a v nabídce zajímavé příhraniční česko – polské oblasti. Cyklostezky a další infrastruktura budou vybudovány velmi efektivně při respektování zájmů ochrany přírody a krajiny, jak pro rekreační, tak pro cyklodopravní účely a budou mít nastavený optimální režim provozu a údržby. Cykloprodukty se zapojením atraktivit a služeb se stanou výrazným příspěvkem pro ekonomiku, příjmy a zaměstnanost v Pardubickém kraji.“**

Nedílnou součástí opatření pro zamezení významných negativních dopadů realizace Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na životní prostředí je navržený soubor environmentálních kritérií, která by měla v rámci předprojektové přípravy projektů vést k relativnímu upřednostnění environmentálně šetrných projektů a projektů, které by mohly přispět ke zlepšení stavu životního prostředí v kraji, a zároveň by měla zamezit podpoře projektů s potenciálně významnými negativními vlivy na životní prostředí.

Pomocí indikátorů pro hodnocení implementace předkládané koncepce bude možné monitorovat přínosy jeho realizace pro životní prostředí a vyvodit důsledky pro další návrhová období.

Na základě hodnocení návrhu priorit, opatření a aktivit koncepce a vyhodnocení jejich vlivu na referenční cíle ochrany životního prostředí (viz kapitola 6) nebyly identifikovány žádné významné negativní vlivy na životní prostředí vyplývající z provedení koncepce.

V rámci předběžného zhodnocení možných potenciálních střetů s principy ochrany životního prostředí v souvislosti s pasportem cyklostezek, cyklotras a bike resortů obsažených v přílohové části koncepce byly navrženy následující úpravy resp. podmínky pro realizaci koncepce.

Doporučení upřednostnění jednotlivých konkrétních úseků cyklostezek:

- ▶ Doporučujeme realizovat pouze jednu z cyklostezek v úseku Přelouč – Chvaletice., tj. pouze úsek označený v mapové příloze cyklokoncepce 3 nebo úseky 2+4.
- ▶ Doporučujeme realizovat pouze jedno z ramen cyklostezek mezi Přeloučí, Lohenicemi a Valy, tj. pouze úsek označený v mapové příloze 7 resp. 8 nebo úseky 5+6.
- ▶ Doporučujeme realizovat pouze jeden úsek cyklostezky mezi Hostovicemi a Žižínem tzn. buď úsek označený v mapové příloze 72, nebo 151. Přičemž vzhledem k blízkosti EVL Dolní Chrudimka upřednostňujeme spíše 151.

Obsah doporučení pro všechny realizované projekty rozvoje cyklo a in-line infrastruktury včetně bike resortů, která by měla být uplatněna v předprojektové fázi přípravy záměrů (Pozn.: konkrétní opatření pro konkrétní úseky navrhovaných cyklostezek resp. jednotlivé bike resorty jsou obsažena v hodnotících tabulkách viz kapitola 6.3):

- ▶ Vždy upřednostnit trasování cyklostezky resp. singletreků po či v souběhu se stávající cestní sítí v krajině.
- ▶ Tam kde jsou plánovány cyklostezky v nivách vodních toků, je třeba se vyhnout zásahu do koryt vodních toků a břehových porostů.

- ▶ Upřednostňovat realizaci cyklostezek s hutnějším nezpevněným povrchem před asfaltovým povrchem, a to i tam, kde mají cyklostezky sloužit rovněž k obsluze zemědělských pozemků, především ve všech členitějších terénech, kde nelze cyklostezky využít pro in-line turistiku.
- ▶ V případě realizace cyklostezek ve volné krajině mimo stávající systém cest v území doporučujeme prověřit řešení pomocí vyhodnocení vlivů na krajinný ráz území
- ▶ Provéřit trasování cyklostezek a umístění doprovodné infrastruktury ve volné krajině mimo stávající systém cest v odůvodněných případech pomocí biologických průzkumů, z hlediska možných zásahů do biotopů chráněných druhů, a to včetně zhodnocení budoucího provozu infrastruktury ve formě rušení zvýšeným přílivem návštěvníků
- ▶ V případě střetu či kontaktu plánovaných tras cyklostezek či singletreků se zvláště chráněnými územími resp. evropsky významnými lokalitami konzultovat projektové řešení s příslušnými orgány ochrany přírody a upřednostnit zájmy ochrany přírody před rekreačním využitím území. Dále je třeba provést příslušná podrobná hodnocení např. vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i ZOPK, biologické hodnocení dle § 68 ZOPK či hodnocení na krajinný ráz dle případného požadavku orgánu ochrany přírody.
- ▶ Neumísťovat cyklostezky s nepropustným povrchem v záplavových územích vodních toků pokud se nejedná o využití stávajících zpevněných cest či hrází protipovodňové ochrany. Jakékoliv zásahy do záplavových území projednat s příslušným správcem povodí.
- ▶ Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury v záplavových územích zajistit, aby nedocházelo ke zhoršování odtokových poměrů v území během povodňových průtoků.
- ▶ Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury vyloučit, případně minimalizovat zásah do biocenter ÚSES, křížení s biokoridory ÚSES vyřešit tak, aby byla co možná nejméně ovlivněna funkčnost biokoridoru.
- ▶ V rámci projektové přípravy staveb, zpracovat rovněž projekt řešení zeleně, doprovodné výsadby podél cyklostezek realizovat z místně původních druhů rostlin.
- ▶ Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.
- ▶ Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury minimalizovat zábor a zásah do PUPFL.
- ▶ Před realizací cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury zasahujících do chráněných ložiskových území, prognózních zdrojů surovin, poddolovaných území, či na území se sesuvy a svahovými deformacemi zpracovat podrobný inženýrsko-geologický průzkum a navržené řešení koordinovat s příslušnými orgány ochrany nerostného bohatství – báňský úřad.
- ▶ V odůvodněných případech (např. v blízkosti zdrojů podzemních vod) doporučujeme zpracovat hydrogeologický průzkum, který stanoví možné ohrožení podzemních vod včetně návrhu opatření k minimalizaci vlivů.
- ▶ Věnovat pozornost architektonickému ztvárnění doprovodných drobných staveb a to především v místech se zvýšenou ochrannou krajinného rázu (přírodní parky, CHKO).
- ▶ Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury minimalizovat vznik odpadů, v maximální míře využívat recyklované materiály.
- ▶ Při výběru projektů zohlednit problematiku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, a to zapracováním environmentálních kritérií podle kapitoly 11 vyhodnocení do celkového systému hodnocení a výběru projektů.
- ▶ Sledovat vývoj kvality životního prostředí na území Pardubického kraje dle odpovídajících indikátorů. Návrh indikátorů je uveden v kapitole 9 vyhodnocení.

Podmínky realizace koncepce z hlediska lokalit soustavy Natura 2000

- ▶ Při přípravě konkrétních činností a záměrů podle této koncepce respektovat vymezení lokalit soustavy Natura 2000, usilovat o přípravu řešení s minimálními negativními vlivy na předměty ochrany těchto lokalit, v ideálním případě vlivy zcela eliminovat.

- ▶ Při výběru nových tras cyklostezek a cyklotras se pokud možno vyhýbat území lokalit soustavy Natura 2000 a jejich bezprostřednímu okolí, případně zde volit trasy využívající stávajících cest a tyto cesty nezpevňovat ani jinak stavebně neupravovat. Minimalizovat zásahy v okolí cyklotras a cyklostezek.
- ▶ Prvky ostatní infrastruktury jako jsou např. parkoviště umisťovat mimo území lokalit soustavy Natura 2000 a jejich bezprostřední okolí, doplňkový mobiliář cyklotras a cyklostezek (odpočívadla, lavičky, infotabule apod.) realizovat s ohledem na ochranu lokalit.
- ▶ Při přípravě a pořádání sportovních a cykloturistických akcí respektovat vymezení lokalit soustavy Natura 2000 a zajistit jejich ochranu.
- ▶ Všechny konkrétní činnosti a připravované záměry s potenciálním vlivem na lokality soustavy Natura 2000 posoudit v procesu dle §45i zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, a to vždy včetně kumulativních vlivů.

Shrnutí

Při výstavbě infrastruktury cestovního ruchu je nutné respektovat zvláště chráněná území, významnější centra biodiverzity, místa s vyšším podílem přírodních biotopů a výskytem zvláště chráněných a ohrožených druhů a respektovat co nejvíce krajinný ráz. Pokud vlivy záměrů nelze zcela eliminovat, je třeba vybrat variantu s nejmenším možným vlivem.

Při rozšíření a modernizaci infrastruktury cyklo a in-line turistiky a rovněž při realizaci organizačních opatření v cykloturistice, je třeba minimalizovat vlivy na životní prostředí volbou vhodné trasy a konkrétního technického řešení, resp. stanovením maximální únosnosti z hlediska návštěvnosti atraktivit cestovního ruchu. Zvláštní pozornost je třeba věnovat kromě zvláště chráněných území, přírodních biotopů a biotopů významných druhů, prvků ÚSES, VKP, také okolí shromaždišť vodních ptáků, hnízdišť dravců, přechodům přes vodní toky a lesní komplexy apod.

Obecně je potřebné při plánování investic zahrnujících výstavbu upřednostňovat řešení minimalizující nároky na zaboru půdy a vytvářet podmínky pro šetrné využívání surovin, včetně recyklace a druhotného využívání (např. stavebních surovin). Případnou výstavbu objektů a zařízení cestovního ruchu a související infrastruktury včetně liniových staveb je vhodné situovat mimo zvláště chráněná území a lokality soustavy Natura 2000. Jednotlivé záměry výstavby těchto objektů je třeba podrobit procesu hodnocení dle §45i resp. §67 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, eventuálně dalším legislativním procesům, pokud se prokáže tato potřeba.

11 Stanovení indikátorů (kritérií) pro výběr projektu

Přímo na základě Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji nebudou vybírány konkrétní projekty k podpoření. Předkládaná koncepce nemá vlastní implementační nástroje ani finanční plán. Koncepce je především deklarací žádoucích směrů rozvoje turistiky v Pardubickém kraji v oblasti cykloturistiky a in-line turistiky, bez konkrétních nástrojů k realizaci. Podpora pro deklarované cíle, úkoly a opatření bude poskytována prostřednictvím standardních zdrojů finančních prostředků, jako je rozpočet Pardubického kraje a jednotlivých samospráv pro příslušný kalendářní rok. Dalšími finančními zdroji je státní rozpočet a fondy Evropské unie. Konkrétní projekty k realizaci tedy budou vybírány prostřednictvím mechanismů ukotvených v těchto programech.

Environmentální kritéria pro hodnocení projektů

Zpracovatel SEA navrhuje následující environmentální kritéria (Tab. č. 24). Tato kritéria mohou posloužit uživatelům Cyklokoncepce k předprojektovému vyhodnocení, zda je uvažovaný projekt v souladu s environmentálními principy udržitelného rozvoje a je tedy možné pro něj žádat o podporu z výše uvedených finančních nástrojů. Stejně tak může tato základní sada kritérií sloužit k přizpůsobení uvažovaných projektů tak, aby těmto kritériím vyhovovaly a byl tak usnadněn proces jejich projektové přípravy.

Tab. 24 : Environmentální kritéria pro výběr projektů

Referenční cíl	Otázky pro hodnocení a výběr projektů z hlediska životního prostředí
1.1 Snižovat negativní vlivy rozvoje cyklistické dopravy na přírodně cenné lokality, zvláště chráněné části přírody a volně žijící druhy živočichů a rostlin.	Bude záměr realizován mimo zvláště chráněná území 1. a 2. zóny CHKO, dále NPR, PR, NPP, PP, EVL, PO, NBK, NRBC, RBK, RBC nebo lokalit výskytu zvláště chráněných živočichů a rostlin, případně, bude vstup a pohyb návštěvníků v těchto lokalitách přesně vymezen místně i časově, a také kontrolován? Ano/Ne?
1.3 Vyvážené posuzování zásahů všech staveb turistické infrastruktury s ohledem na zájmy ochrany přírody a respektování priorit ochrany přírody.	Byl záměr předmětem posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), biologického hodnocení (§ 68 ZOPK), posouzení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 (§45i ZOPK), posouzení vlivů na krajinný ráz území? Ano/Ne?
2.1 Omezit nové zábory a degradaci půdy.	Bude záměr vyžadovat vynětí ze ZPF nebo PUPFL? Ano (ha)/Ne?
2.2 Podporovat využívání stávajících cest v krajině pro rozvojové aktivity v oblasti cyklo a in-line turistiky.	Dojde v důsledku realizace záměru k využití stávající cestní sítě v krajině Ano/ne (km / % využitých stávajících cest)
3.1 Snižovat emise znečišťujících látek do ovzduší s důrazem na PM ₁₀ a Nox.	Přispěje záměr ke snížení emisí znečišťujících látek v důsledku: - Využití moderních technologií vytápění (tepelná čerpadla, nízkoemisní zdroje, CZT); - snížení objemu individuální automobilové dopravy? Ano /Ne?

Referenční cíl	Otázky pro hodnocení a výběr projektů z hlediska životního prostředí
5.1 Podporovat ekologicky šetrné formy dopravy.	Přispěje realizace projektu k rozšíření sítě cyklostezek, nárůstu délky cyklostezek, hipposteze, pěších turistických stezek, in-line tras, lyžařských tras? Ano (km)/Ne?
6.1 Podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl.	Dojde realizací záměru ke zlepšení možností zdravého trávení volného času? Ano /Ne?
7.1 Omezovat množství a zvýšit energetické a materiálové využívání odpadů, snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů.	Dojde v důsledku realizace záměru k úsporám energie a snížení spotřeby paliv? Ano (GJ)/Ne?
8.1 Snižovat zatížení obyvatelstva hlukem.	Dojde prostřednictvím realizace záměru ke snížení hlukové zátěže obyvatelstva? Ano/Ne?
8.2 Zvyšovat bezpečnost obyvatel.	Dojde prostřednictvím realizace záměru ke zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy. Ano/Ne?
9.1 Posilovat odpovědné chování návštěvníků, poskytovatelů služeb i místních obyvatel k životnímu prostředí, podporovat ekologickou výchovu a vzdělávání	Jsou součástí projektu opatření zajišťující odpovědné chování cyklistů, poskytovatelů služeb a místních obyvatel k životnímu prostředí? Ano/Ne? Je součástí záměru ekologická výchova a environmentální vzdělávání? Ano/Ne?

12 Vlivy koncepce na veřejné zdraví

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA – z anglického „health impact assessment“) je dle zákona nedílnou součástí procesu posouzení vlivů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na životní prostředí.

Veřejné zdraví představuje zdravotní stav obyvatelstva, včetně zdravotního stavu jednotlivých populačních skupin. Je výsledkem vzájemného a dlouhodobého působení řady faktorů včetně kvality životního prostředí. Dobrý zdravotní stav populace je předpokladem pro stabilitu a úspěšný rozvoj společnosti.

Strategické hodnocení vlivu nezdravotnických koncepcí na zdraví (HIA) je nedílnou součástí strategického hodnocení vlivů na životní prostředí dané koncepce/politiky; dokládá efekt koncepce na veřejné zdraví plynoucí ze životního prostředí u dotčené populace. Hodnocení HIA má dva hlavní cíle, jednak minimalizovat negativní dopad hodnocené koncepce (prevence), a jednak implementovat relevantní cíle podpory zdraví. Cíle ochrany veřejného zdraví navíc musí pokrýt nejenom majoritní populaci, ale i citlivé skupiny z hlediska zdravotního stavu.

Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění, definuje veřejné zdraví jako zdravotní stav obyvatelstva, jenž je určován souhrnem přírodních, životních a pracovních podmínek a způsobem života. Zdravotní stav obyvatelstva je určován souhrnem vzájemně působících příčin a podmínek. Vedle životního stylu se v interakci s genetickými dispozicemi uplatňují faktory životního prostředí, psychosociální a socioekonomické. Vzájemné působení činitelů na zdraví může být přímé i zprostředkované s pozitivními i negativními vlivy o různých intenzitách na zdraví v rámci souboru mnohočetných příčin onemocnění.

Hodnocení koncepce z hlediska vlivů na veřejné zdraví tak vyžaduje zvážení celého spektra možných zdravotních determinant a pravděpodobnosti jejich, více či méně zprostředkovaných změn, způsobených plánovanou aktivitou. Musí být použit odborný odhad pravděpodobného vývoje různých determinant prostředí, institucionálních i individuálních a jejich možné změny. Jedná se o komplexní proces, kdy změna jednoho či několika faktorů nemusí znamenat měřitelnou změnu zdravotního stavu. Důležitým faktorem, který je často z hlediska zdraví podceňován je tzv. „well being“ – tedy „pohoda“ jako výsledné působení řady faktorů a podmínek.

V rámci hodnocení vlivů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na veřejné zdraví se zpracovatel snažil vyhledat vlivy na determinanty i podmínky ovlivňující pohodu tak, aby byla co nejvíce respektována definice zdraví dle Světové zdravotnické organizace (WHO).

12.1 Vztah Cyklokoncepce ke koncepcím v oblasti ochrany veřejného zdraví

Základní cíle ochrany a tvorby veřejného zdraví jsou zakotveny na komunitární úrovni v ustanovení článku 152 Amsterodamské smlouvy EU, kde je řečeno, že vysoká úroveň lidského zdraví musí být zahrnuta do všech politik a strategií Evropského společenství. Na evropské a celosvětové úrovni jsou požadavky veřejného zdraví definovány zejména následujícími koncepčními materiály:

- ▶ Akční plán zdraví a životní prostředí 2004-2010 EU;
- ▶ Evropský akční plán životního prostředí a zdraví dětí z roku 2004;
- ▶ Zdraví pro 21. století WHO.

Cíle a požadavky veřejného zdraví z těchto koncepcí jsou promítnuty do strategických dokumentů v oblasti veřejného zdraví na národní úrovni, které jsou definovány dvěma základními strategickými dokumenty:

Akční plán zdraví a životního prostředí ČR (vybrané cíle NEHAP, relevantní vzhledem k předkládané koncepci)

- Stanovovat priority ke zlepšování kvality ovzduší ze zdravotního hlediska prostřednictvím hodnocení rizik;
- Dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin, včetně tzv. skleníkových plynů;
- Stanovit priority pro intervence ke zlepšování kvality a zdravotní nezávadnosti vody ze zdravotních hledisek;

- Předcházet poškození zdraví z požívání a užívání vod;
- Chránit podzemní i povrchové vody před kontaminací, se zvláštním zaměřením na ochranu zdrojů pitných vod a vod pro rekreaci;
- Zlepšovat kvalitu a zdravotní nezávadnost pitné vody veřejného zásobování a zabezpečit její stálou jakost;
- Chránit půdu jako základní složku životního prostředí s důrazem na zabezpečení jejích funkcí;
- Uplatňovat princip prevence poškozování půdy;
- Omezit degradační procesy, zejména kontaminaci a zrychlenou erozi půd;
- Vhodným využíváním půdy zajistit ochranu dalších složek životního prostředí, zejména vody;
- Omezovat negativní působení hluku na zdraví;
- Zastavit nárůst hluku, zejména dopravního, a rozšiřovat chráněné zóny;
- Snižovat expozici hluku prostředky územního plánování;
- Zabezpečovat prevenci a omezování důsledků velkých průmyslových a jaderných havárií a přírodních katastrof;
- Soustavně sledovat parametry životního prostředí a ukazatelů zdravotního stavu populace.

Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR Zdraví pro všechny v 21. století (Zdraví 21):

- CÍL 1: SOLIDARITA VE ZDRAVÍ V EVROPSKÉM REGIONU;
- CÍL 2: SPRAVEDLNOST VE ZDRAVÍ;
- CÍL 3: ZDRAVÝ START DO ŽIVOTA;
- CÍL 4: ZDRAVÍ MLADÝCH;
- CÍL 5: ZDRAVÉ STÁRNUTÍ;
- CÍL 6: ZLEPŠENÍ DUŠEVNÍHO ZDRAVÍ;
- CÍL 7: PREVENCE INFEKČNÍCH ONEMOCNĚNÍ;
- CÍL 8: SNÍŽENÍ VÝSKYTU NEINFEKČNÍCH NEMOCÍ;
- CÍL 9: SNÍŽENÍ VÝSKYTU PORANĚNÍ ZPŮSOBENÝCH NÁSILÍM A ÚRAZY.

Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020

Národní strategie je nástrojem pro realizaci programu Světové zdravotnické organizace (dále jen „SZO“) Zdraví 2020 v ČR. Účelem Národní strategie je především stabilizace systému prevence nemocí a ochrany a podpory zdraví a nastartování účinných a dlouhodobě udržitelných mechanismů ke zlepšení zdravotního stavu populace. Národní strategie navazuje na „Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví 21“ (dále jen „Zdraví 21“).

Hlavním cílem je zlepšit zdravotní stav populace a snižovat výskyt nemocí a předčasných úmrtí, kterým lze předcházet, přičemž hlavní vizí do roku 2020 je především stabilizace systému prevence nemocí a ochrany a podpory zdraví a nastartování účinných a dlouhodobě udržitelných mechanismů ke zlepšení zdravotního stavu populace.

K tomuto cíli vedou dva strategické cíle:

1. zlepšit zdraví obyvatel a snížit nerovnosti v oblasti zdraví,
2. posílit roli veřejné správy v oblasti zdraví a přizvat k řízení a rozhodování všechny složky společnosti, sociální skupiny i jednotlivce.

Pro naplnění výše uvedených cílů byly identifikovány čtyři oblasti prioritních politických opatření zaměřených na řešení vybraných dominantních problémů zdravotního stavu populace ČR:

1. realizovat celoživotní investice do zdraví a prevence nemocí, posilovat roli občanů a vytvářet podmínky pro růst a naplnění jejich zdravotního potenciálu;
2. čelit závažným zdravotním problémům v oblasti neinfekčních i infekčních nemocí a průběžně monitorovat zdravotní stav obyvatel;
3. posilovat zdravotnické systémy zaměřené na lidi, zajistit použitelnost a dostupnost zdravotních služeb z hlediska příjemců, soustředit se na ochranu a podporu zdraví a na prevenci nemocí, rozvíjet kapacity veřejného zdravotnictví, zajistit krizovou připravenost, průběžně monitorovat zdravotní situaci a zajistit vhodnou reakci při mimořádných situacích;
4. podílet se na vytváření podmínek pro rozvoj odolných sociálních skupin, tedy komunit žijících v prostředí, které je příznivé pro jejich zdraví.

Na regionální a místní úrovni jsou v Pardubickém kraji uplatňovány principy výše uvedených strategických dokumentů především prostřednictvím Agendy 21, Zdraví 2020.

Vztah Cyklokonceptu a koncepcí v oblasti veřejného zdraví NEHAP, Zdraví 21, Zdraví 2020 je podrobně popsán v kapitole 5.2.

1.1 Zdravotní stav obyvatel Pardubického kraje

Ke konci roku 2013 žilo v kraji 515 985 obyvatel s obvyklou mírnou převahou žen. Meziročně došlo k poklesu o 455 obyvatel. Po pěti letech, kdy kraj vykazoval přirozený přírůstek, došlo k přirozenému úbytku (-53) v roce 2011, v roce 2012 (-18) i v roce 2013 (-315). Na záporném přirozeném přírůstku mají podíl okresy Chrudim, Pardubice a Svitavy (zemřelo zde více obyvatel, než se živě narodilo). Celkový přírůstek v České republice se dostal do záporných hodnot (-3 706 osob), z větší části díky přirozenému přírůstku (-2 409 osob), ale i díky migračnímu saldu (-1 297 osob). Vývoj populace na území kraje neměl výraznější vliv na změnu trendu indexu stárí, který již několik let zvyšuje nejen svoji hodnotu, ale i tempo růstu. Stárnutí populace tak stále trvá a index stárí v kraji dosáhl hodnoty 116,1.

Na tisíc obyvatel kraje se živě narodilo 9,8 dětí (v ČR 10,2 dětí). Celkově bylo v roce 2013 v kraji na 100 narozených evidováno více než 30 potratů, což je o 5 méně, než je republikový průměr. Meziročně vzrostl počet umělých přerušení těhotenství téměř o 3 % a tvoří 53 % všech potratů. Podíl žen užívajících lékařsky indikovanou antikoncepci byl v kraji nižší (50,8 % žen ve věku 15–49 let) než v ČR (52,0 %).

Nejčtenější příčiny úmrtí se dlouhodobě nemění. Standardizovaná úmrtnost v kraji u mužů i u žen nepatrně klesla a v porovnání s ČR se výrazně neliší. Nejčastější příčinou úmrtí jsou nemoci oběhové soustavy a zhoubné novotvary.

V roce 2013 bylo v nemocnicích po celé ČR hospitalizováno 109 383 obyvatel kraje, z toho 55 % žen. Nejčastější příčinou hospitalizace byly u obou pohlaví nemoci oběhové soustavy. Průměrná ošetřovací doba hospitalizace obyvatel kraje byla 6,9 dnů.

Přesto, že celková intenzita úmrtnosti dlouhodobě klesá, lze vysledovat určité problematické zóny ve zdravotním stavu populace. Roste míra incidence (počet nových onemocnění v průběhu roku) zhoubných novotvarů, která je však provázána poklesem intenzity úmrtnosti na tato onemocnění. Přes dlouhodobý a výrazný pokles intenzity úmrtnosti na nemoci oběhové soustavy, zůstává úroveň úmrtnosti na tato onemocnění zhruba dvojnásobná v porovnání se státy bývalé EU15. Řada onemocnění a hlavně úmrtí nastává ve věku, kdy je lze považovat za předčasné, tj. do 65 let. Narůstá míra incidence chronických forem nemocí srdce a cév a zároveň stagnuje intenzita úmrtnosti na tato onemocnění (např. ICHS). Dochází k růstu podílu osob v populaci s diabetem, alergickými onemocněními, CHOPN, neurotickými a afektivními poruchami a nemocemi pohybového aparátu. Nedochází ke zlepšení životního stylu populace, naopak výskyt řady rizikových faktorů v populaci narůstá (např. podíl osob s nedostatečnou pohybovou aktivitou, podíl osob s nadváhou a prevence, tj. vlastní snaha o předcházení rozvoje rizikového faktoru či samotné nemoci). V důsledku demografického stárnutí narůstá počet i podíl starších osob v populaci (ať již 65+ nebo 80+) se specifickými nejenom zdravotní problémy charakteristickými zejména pro pokročilé stáří (stařecká křehkost, multimorbidita, ztráta funkční zdatnosti až ztráta soběstačnosti). Narůstá nerovnost ve zdraví jak z regionálního pohledu, tak mezi subpopulacemi různých socioekonomických skupin.

Stále se snižující úmrtnost, prodlužující se naděje dožití a zrychlující se demografické stárnutí, zvyšují výskyt nemocí v populaci a narůstá objem potřebné zdravotní péče. Zároveň lze pozorovat pozitivní trend v celkové délce života prožitého ve zdraví, resp. bez dlouhodobého omezení.

1.2 Determinanty vlivů koncepce na veřejné zdraví

Determinanty zdraví lze definovat jako osobní, společenské a ekonomické faktory a faktory životního prostředí, které významně ovlivňují zdravotní stav jedince, skupiny lidí nebo společnosti. Determinanty působí na zdraví buď přímo, nebo zprostředkovaně a to jak pozitivně tak negativně.

Zdraví obyvatel je ovlivňováno řadou faktorů. Působí na něj stav životního prostředí, zdravotní péče, životní styl obyvatel, vrozené dispozice i socioekonomické faktory. Vlivy koncepce s dopadem na životní prostředí se většinou odrazí ve veřejném zdraví, jedná se o většinu již posuzovaných vlivů na jednotlivé složky ŽP, vstup toxických látek do ŽP, hluk, ale i vlivy na estetickou kvalitu ŽP resp. psychickou pohodu, jako je krajinný ráz, možnosti trávení volného času apod. Vlivy koncepce na životní prostředí a na zdraví obyvatelstva se tedy z velké části překrývají, avšak mohou existovat i vlivy s dopadem na životní prostředí, které se ve zdraví obyvatel přímo neprojeví, resp. které se neodrazí ve stavu životního prostředí, zato ale ovlivní lidské zdraví.

Životní prostředí ovlivňuje lidské zdraví nepřetržitým působením prostřednictvím interakce organismu a fyzikálních, chemických i biologických faktorů dýcháním, příjmem potravy a tekutin, kontaktem se smyslovými receptory sliznicemi i pokožkou. Vzhledem k šíři působení prostředí na lidské zdraví je však velice obtížné přesně vyhodnotit jednotlivé vlivy faktorů ŽP na lidské zdraví. Zlepšení kvality životního prostředí v nejširším významu, včetně omezení používání nebezpečných chemických látek a odstranění dlouhodobě působících zátěží, znamená splnění jedné z podmínek pro zlepšení zdraví obyvatelstva.

Sociální a socioekonomické faktory na individuální úrovni patří dnes k nejsilnějším determinantům zdraví. Lidé s nižšími příjmy, lidé s nižší úrovní vzdělání nebo osoby s nižším uplatněním na trhu práce (např. dlouhodobě nezaměstnaní) vykazují horší zdravotní stav víceméně ve všech oblastech zdraví (vyšší intenzita celkové úmrtnosti, vyšší podíl předčasných úmrtí, vyšší intenzita úmrtnosti na nemoci oběhové soustavy, na řadu zhoubných novotvarů a na vnější příčiny, vyšší míra incidence řady chronických onemocnění, duševních poruch) než osoby s vyšším socioekonomickým postavením. Socioekonomické rozdíly neexistují pouze mezi socioekonomicky nejslabší a nejsilnější skupinou, ale lze je vysledovat napříč celou společností.

K rozdílům ve zdraví dochází jednak zprostředkovaně, skrz životní styl, dále v důsledku materiální deprivace a jednak to jsou psychosociální faktory, které způsobují socioekonomickou nerovnost ve zdraví. Osoby s nižším socioekonomickým postavením jsou častěji vystaveny rizikovým faktorům působícím negativně na zdravotní stav (např. chudoba, nezaměstnanost, fyzicky náročné pracovní prostředí, vykonávání nejistého zaměstnání, stres na pracovišti, neadekvátní odměna za vynaložené úsilí na pracovišti, nízká úroveň bydlení, dlouhodobý stres, nedostatek kontroly nad vlastním životem, sociální vyloučení) a často volí životní styl narušující, eventuálně poškozující zdraví. Naopak osoby s vyšším dosaženým vzděláním jsou k informacím o zdraví vnímavější a převážně bývají i nositeli pozitivních změn životního stylu, zároveň jsou tyto osoby schopny lépe využívat zdravotní péči (preventivní prohlídky, včasné řešení a vlastní iniciativa při řešení zdravotního problému, lepší komunikace a pochopení se s lékaři apod.).

Přesto, že hlavními determinantami zdraví jsou individuální faktory jedince, nelze opomíjet vliv dalších vnějších faktorů na zdraví jedince a společnosti. Dnes již klasický model nerovnosti ve zdraví - Dahlgren a Whitehead (1991) - poukazuje na další roviny, které ovlivňují zdraví, a sice faktory související s obytným a pracovním prostředím, životními podmínkami, přístupem ke službám apod., kdy navíc všechny tyto faktory působí v kontextu socioekonomických, kulturních a přírodních podmínek celého regionu/společnosti.

Socioekonomické rozdíly ve zdraví a životním stylu se tak projevují nejenom na individuální úrovni mezi jedinci nižší a vyšší socioekonomických skupin, ale i na kontextuální, tj. v tomto případě komunitní/regionální úrovni. Obyvatelstvo sociálně deprivované oblasti (např. sociálně vyloučené lokality) vykazuje horší zdravotní stav nejenom díky individuální socioekonomické pozici, ale k tomu navíc i působením samotného prostředí (tzv. neighbourhood effect).

1.2.1 Zdravotní determinanty relevantní vůči Cyklokonceptu

1.2.1.1 Kvalita životního prostředí

Kvalita životního prostředí je jednou z determinant zdravotního stavu populace. Podle Světové zdravotnické organizace (WHO) způsobuje znečištění životního prostředí v Evropském regionu 10 % až 20 % onemocnění. V Evropském regionu, stejně tak i v Česku, jsou hlavními determinanty lidského zdraví ze životního prostředí snížená kvalita ovzduší a zvýšené hladiny hluku v důsledku dopravy. Expozici populace ČR cizorodým látkám z potravin a příjmu pitné vody lze hodnotit jako příznivou. Pouze v důsledku znečištění ovzduší poléťavým prachem v Evropě zemře předčasně přibližně 280 tisíc lidí. Nejvýznamnějšími zdravotními dopady expozice znečištěnému životnímu prostředí jsou respirační a gastrointestinální onemocnění, alergie, kardiovaskulární a metabolická onemocnění, vývojové a reprodukční poruchy, a také nádorová onemocnění. Expozice škodlivým látkám je třeba snižovat jak je to rozumně možné, neboť často jsou vědecky prokazovány zdravotní dopady i pro takové koncentrace škodlivin v prostředí, které byly dříve považovány za bezpečné; u látek s karcinogenním působením není možné stanovit bezpečnou mez vůbec a u mnoha látek není jejich působení při dlouhodobé a kombinované expozici nízkým dávkám dosud známo.

Znečištění ovzduší

Znečištění ovzduší je jedním z faktorů, který se výrazně podílí na ovlivnění lidského zdraví. Zhoršená kvalita ovzduší je zásadním problémem životního prostředí ČR a zůstává nevyhovující nejen ve velkých městech - v důsledku dopravy a průmyslu, ale také v malých sídlech, kde se spalují pevná paliva v zastaralých zařízeních. Dlouhodobě nejzávažnějším problémem zůstávají suspendované částice (PM_{10} a $PM_{2,5}$) a polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU/BaP). V dopravou zatížených lokalitách dochází také k překračování limitních koncentrací pro oxid dusičitý (NO_2). Nejvíce zatíženými oblastmi jsou velké aglomerace, jako Ostravsko-Karvinsko, Praha a Brno. V roce 2011 žilo v místech, kde bylo naplněno alespoň jedno z kritérií překročení imisního limitu pro suspendované částice frakce PM_{10} 49 % obyvatel. Nadlimitní roční koncentraci benzo(a)pyrenu bylo vystaveno 42 % obyvatel (rok 2010).

Hluk

Jedním z negativních důsledků rostoucí životní úrovně i změny životního stylu je zvyšování podílu hluku na zhoršování životního prostředí obyvatelstva. Zvyšování hladiny hluku ve venkovním prostoru má neustále rostoucí tendenci především vlivem nárůstu automobilové dopravy.

Rozhodujícími zdroji hluku je doprava a výroba. Zatímco hluk z výroby se převážně omezuje na pracoviště s minimálními dosahy do okolí, hluk z dopravy prostupuje celým územím města.

Hluk ze životního prostředí je považován za nejvýznamnější environmentální faktor hned za znečištěním ovzduší. Hluk ovlivňuje centrální nervový, kardiovaskulární a imunitní systém jedince. Majoritním zdrojem hluku (v mimopracovním prostředí) je doprava; v ČR na hlavních dopravních tazích dosahuje hlučnost hladin 70 až 85 dB. Strategické hlukové mapování bylo provedeno pro aglomerace nad 250 tisíc obyvatel a pro silnice s intenzitou dopravy nad 6 milionů vozidel za rok, významná letiště a železniční tratě. Podle Zprávy o zpracování strategické hlukové mapy ČR z roku 2007 bylo v I. kole hlukového mapování zjištěno, že v oblastech nad mezní hodnotou pro hluk ze silniční dopravy žije 226,7 tisíc obyvatel (z hlediska ukazatele hluku pro den, večer, noc). V Praze, Brně a Ostravě je vystaveno účinkům hluku přesahujícím hygienické limity zhruba 10 % populace. V některých obcích v blízkosti frekventovaných komunikací je nadměrnému hluku vystavena více jak ¼ obyvatel.

Ve II. etapě hlukového mapování v roce 2012 bylo hlukové mapování provedeno pro aglomerace nad 100 tis. obyvatel (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, Olomouc, Liberec-Jablonec nad Nisou a Ústí nad Labem – Teplice, dále pro silnice po nichž projede více než 3 mil. vozidel ročně, železnice po nichž projede více než 30 tis. vlaků ročně a pro letiště Praha – Ruzyně. Mapy jsou dostupné na národním geoportálu INSPIRE.

Rušení spánku je hlavní důsledek vliv environmentálního hluku. Může způsobit primární defekt během spánku a sekundární vliv, který se dostavuje den po nočním spánku, rušením hlukem. Nepřerušovaný spánek je předpokladem pro dobré fyziologické a duševní funkce, primární vliv hluku přináší obtíže s usínáním, probouzení a změny spánkových stadií a hloubky spánku, růst krevního tlaku, tepové frekvence, tlakové amplitudy, vasokonstrikci, změny dýchání, arytmií a zvýšenou pohyblivost ve spánku.

Pro dobré noční spaní přichází v úvahu hladina nepřekračující 30 dB (A) pro ustálený hluk. Mělo by se předcházet jednotlivým hlukům nad 45 dB. Pro stanovení nočních limitů se musí zohlednit přerušování hluku.

Zranitelné podskupiny obecné populace by měly být chráněny. Příklady těchto skupin jsou: lidé s nemocemi nebo zdravotními problémy (např. hypertenzí), lidé v nemocnicích nebo rehabilitačních zařízeních, lidé se smyslovým postižením, slepí, lidé se sluchovým postižením, nenarozené děti, děti a novorozenci, starší populace obecně. Lidé s postižením sluchu jsou nejvíce omezováni ve srozumitelnosti řeči. Dokonce jen slabé postižení sluchu může způsobit velké nepochopení mluvené řeči v hlučném prostředí.

Vodní zdroje – dostupnost pitné vody, koupací vody

Bezpečná pitná voda je dalším základním požadavkem ochrany veřejného zdraví. Prostřednictvím pitné vody může být jedinec exponován biologickým, mikrobiologickým či chemickým agens nejenom konzumací, ale také sprchováním nebo vdechováním. Přes 93 % české populace bylo v roce 2011 zásobováno pitnou vodou z veřejných vodovodů, jejíž kvalita se v posledních dvou desetiletích zlepšila, a v posledních letech se výrazně nemění. Velikost odhadované expozice obyvatel zdraví škodlivým látkám z pitné vody je konstantní či mírně klesá. Více jak 80 % obyvatel bylo v roce 2011 zásobováno vodou, v níž nebylo ani u jednoho ze zdravotně závažných ukazatelů nalezeno překročení limitní hodnoty. Nejvýznamnější expozici z pitné vody představují dusičnany (v průměru zhruba 7 % hodnoty celkového denního přijatelného příjmu dusičnanů). Mikrobiologická kvalita pitné vody z veřejných vodovodů zůstává konstantní; výskyt epidemií z pitné vody je sporadický.

Možná zdravotní rizika související se znečištěním povrchových vod se snižují. Problémem však stále zůstává znečišťování rozptýleného a plošného charakteru, tedy nekontrolovatelné množství odpadních vod z rozptýlené zástavby a ze zemědělství, především splachy hnojiv a přípravků na ochranu rostlin. Touto činností je zejména ohrožena populace (cca 7 %), která využívá vlastní zdroj pitné vody, kde lze předpokládat, že zde nedochází k pravidelným kontrolám kvality vody. Kvalitu rekreačních vod v České republice je možno hodnotit jako poměrně dobrou. V roce 2011 vyhovělo limitním požadavkům 87 % sledovaných koupališť (celkem 183). Největším problémem tuzemských přírodních vod nadále zůstává masový výskyt toxických sinic, způsobujících alergické reakce či akutní otravy.

Změny klimatu

Změny klimatu a extrémní výkyvy počasí výrazně ovlivňují lidské zdraví. Podle WHO vede zvýšení průměrné roční teploty o 1°C k růstu intenzity úmrtnosti o 1-3 %. Ohroženými skupinami obyvatel jsou především starší osoby a malé děti, které mají sníženou schopnost regulace tělesné teploty. Změna teploty ohrožuje dále pacienty s astmatem, respiračními infekcemi či CHOPN (chronická obstrukční plicní nemoc), kde zmíněné zvýšení průměrné roční teploty může vést k růstu intenzity úmrtnosti až o 6 %. Dochází také ke změnám v sezonním rozložení alergenních pylů, většinou se jedná o prodloužení sezónnosti a prodloužení trvání alergických poruch v průběhu roku. Dále dochází ke zvýšení produkce pylů některými rostlinami, či postupné migrace nových alergenních látek z jižních oblastí. Nárůst počtu horkých dnů, kdy je vzduch navíc silně znečištěn prachovými částicemi a přízemním ozonem, vede k nárůstu intenzity úmrtnosti na respirační a kardiovaskulární nemoci.

Mírnější zimy v našem podnebném pásu pak vedou k posílení populací klíšťat (i k rozšíření jejich areálu působnosti) a k následnému šíření infekčních onemocnění přenášených zejména klíšťaty jako je lymská borelióza a klíšťová encefalitida (v roce 2011 onemocnělo v ČR lymskou boreliózou téměř 5 tisíc osob a 860 osob potom klíšťovou encefalitidou).

Zvýšení průměrné roční teploty má také nezanedbatelný vliv na kvalitu vod; nárůst průměrné teploty povrchových vod vede dlouhodobým změnám v kvalitě surové vody (například dochází ke zvýšení koncentrace organických látek, roste riziko bakteriálního a chemického znečištění vod). To v důsledku vede k vyšší náročnosti úpravy vody, riziku nižší účinnosti dezinfekce a riziku vyšší tvorby vedlejších produktů dezinfekce, které vznikají reakcí chloru či jiného dezinfekčního oxidantu s přírodně organickými látkami ve vodě. K nižšímu ředění mikrobiologického znečištění dochází nárůstem průměrných teplot i v případě koupacích vod; dochází k eutrofizaci (obohacování vod o živiny, zejména dusík a fosfor, snížení obsahu volného kyslíku) a tím přemnožení cyanobakterií (sinic). Navíc se objevují některé dříve se nevyskytující sinice, produkující velmi účinné toxiny.

Nakládání s půdou

Ochrana půdy je klíčovým úkolem a to nejen ve vztahu k její úrodnosti (např. udržováním složek organické hmoty, ochrany struktury a zachování edafonu), ale rovněž při ochraně proti větrné a vodní erozi, nebo zabránění kontaminace půdy nežádoucími látkami. Uváživé využívání zemědělské půdy, včetně jejího zpracování, úpravy vodního režimu a zavlažování, vhodného střídání plodin, optimalizovaného používání hnojiv a prostředků na ochranu rostlin, zachování krajinných prvků, nebo zavádění protierozních opatření má rovněž širší dopad na životní prostředí jako je např. kvalita a vydatnost vodních zdrojů, agro-biodiverzita, nebo veřejné zdraví. Z hlediska veřejného zdraví je mimo hygienických vlivů nakládání s půdou důležité zejména z důvodů zajištění potravinové bezpečnosti a výživy obyvatelstva.

Zdrojem znečištění půdy bývají zpravidla chemické látky, které pocházejí z průmyslových aktivit, jako je např. těžba a zpracování nerostných surovin. Velký podíl na znečištění půdy má i nesprávné ukládání odpadů a havárie spojené s úniky jedovatých látek.

U zemědělské půdy mohou být zdrojem kontaminace chemicky vyrobená hnojiva, zejména pokud jsou použita v nesprávnou dobu (např. za deště, kdy může být hnojivo spláchnuto z půdy) a v nadměrném množství či nevhodném poměru. Dalším zdrojem kontaminace je používání chemických přípravků na ochranu rostlin, např. chemické postřiky k hubení škodlivých organismů – pesticidy, herbicidy, insekticidy a jiné. Kontaminaci půdy způsobují také imise ze znečištěného ovzduší z průmyslu a dopravy.

Kontaminovaná půda se tak může stát zdrojem zdraví škodlivých látek. Lidé půdní částice vdechují ve formě prachu a půdy, které se běžně vyskytují na chodnících, vozovkách, zahrádkách, polích apod. Chemikálie můžeme rovněž přijímat z potravin vypěstovaných na chemicky ošetřovaných půdách nebo z potravin přímo chemicky ošetřených.

1.2.1.2 Socioekonomické vlivy

Neméně důležitou determinantou lidského zdraví jsou i socioekonomické vlivy, které se odrážejí na objektivním i subjektivním zdravotním stavu obyvatelstva v rámci různých socioekonomických skupin v interakci se životním stylem stejně jako vzděláním. Subjektivní pocit dobrého zdraví a psychické pohody je ovlivněn zařazením člověka v rámci socioekonomické struktury společnosti. Program rozvoje cestovního ruchu může tyto determinanty ovlivnit jak pozitivně, tak i negativně – zvýšením vzdělanosti, podporou možností zdravého trávení volného času, podporou zaměstnanosti.

Vzhledem k zaměření koncepce lze v řešeném případě uvažovat s následujícími faktory:

- ▶ Vzdělanost;
- ▶ Zaměstnanost;
- ▶ Možnosti zdravého trávení volného času;
- ▶ Bezpečnost.

Jak bylo již výše uvedeno zdraví obyvatel je ovlivňováno řadou faktorů. Působí na něj stav životního prostředí, zdravotní péče, životní styl obyvatel, vrozené dispozice i socioekonomické faktory. Vlivy koncepce s dopadem na životní prostředí se většinou odrazí ve veřejném zdraví, jedná se o většinu již výše posuzovaných vlivů na jednotlivé složky ŽP, vstup toxických látek do ŽP, hluk, ale i vlivy na estetickou kvalitu ŽP resp. psychickou pohodu, jako je krajinný ráz apod. Vlivy koncepce na životní prostředí a na zdraví obyvatelstva se tedy z velké části překrývají, avšak mohou existovat i vlivy s dopadem na životní prostředí, které se ve zdraví obyvatel přímo neprojeví (např. vodní cesta), resp. které se neodrazí ve stavu životního prostředí, zato ale ovlivní lidské zdraví (v tomto případě např. rozvoj produktů cestovního ruchu zaměřených na lázeňství a wellness apod.).

Životní prostředí ovlivňuje lidské zdraví nepřetržitým působením prostřednictvím interakce organismu a fyzikálních, chemických i biologických faktorů dýcháním, příjmem potravy a tekutin, kontaktem se smyslovými receptory sliznicemi i pokožkou. Vzhledem k šíři působení prostředí na lidské zdraví je však velice obtížné přesně vyhodnotit jednotlivé vlivy faktorů ŽP na lidské zdraví. Zlepšení kvality životního prostředí v nejširším významu, včetně omezení používání nebezpečných chemických látek a odstranění dlouhodobě působících zátěží, znamená splnění jedné z podmínek pro zlepšení zdraví obyvatelstva.

Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji může tyto determinanty ovlivnit jak pozitivně, tak i negativně – podporou neformálního vzdělávání, podporou zaměstnanosti, změnou počtu pracovních příležitostí, kvalitou života v sídlech i na venkově, možnostmi zdravého využití volného času.

Z výše uvedeného popisu zdravotních determinant, relevantních cílů koncepčních dokumentů v oblasti zdraví a zdravotního stavu obyvatel lze vyvodit následující zdravotní determinanty s vazbou ke Koncepci rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji:

- ▶ Faktory životního prostředí, zejména kvalita ovzduší, hluk, čistota vodních zdrojů, nakládání s půdou, klima apod.;
- ▶ Zaměstnanost;
- ▶ Vzdělanost;
- ▶ Zdravé využití volného času;
- ▶ Bezpečnost (od bezpečnosti dopravy, po např. kvalitní bezpečné stavební materiály, zejména v případě recyklace odpadů).

Tab. 25 Vztah zdravotních determinant a oblastí podpory koncepce

Zdravotní determinanty	Aktivita negativním vlivem na danou determinantu	Aktivita s možným pozitivním vlivem na danou determinantu
Faktory životního prostředí, zejména kvalita ovzduší, hluk, dostupnost vodních zdrojů, nakládání s půdou a klimatické změny ²	2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 3.3	
Zaměstnanost		1.1., 1.2, 1.3, 1.4, 3.1, 3.2, 3.3, 5.1, 5.2., 5.3, 5.4, 6.1
Vzdělanost		1.2, 1.3,
Zdravé využití volného času		2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2
Bezpečnost (od bezpečnosti dopravy, po např. kvalitní bezpečné stavební materiály, zejména v případě recyklace odpadů)		1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2

Rozvoj dopravní infrastruktury bude mít potenciálně jak pozitivní vliv na bezpečnost obyvatel (zvýšená kvalita komunikací, bezpečnostní opatření typu separace cyklistů a motorist bezpečného řešení, křížení významných dopravních tahů apod.) Negativní vliv opatření navrhovaných v cyklokonceptu na determinant veřejného zdraví se neočekávají. Nebylo identifikováno žádné opatření, které by vykazovalo výrazně negativní vazbu na některou zdravotní determinantu, bez jiných pozitivních vlivů, a u kterého by zároveň nebylo možné tuto negativní vazbu eliminovat, nebo alespoň zmírnit pomocí správně nastavených kritérií pro implementaci koncepce.

1.3 Vyhodnocení vlivů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na veřejné zdraví

Vyhodnocení vlivů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na zdraví prostřednictvím životního prostředí:

Vyhodnocení vlivů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na veřejné zdraví vychází z relevantních cílů ochrany a podpory zdraví ve vztahu k životnímu prostředí, které lze nalézt v přijatých koncepcích, strategiích a akčních plánech na mezinárodní, národní úrovni i regionální úrovni (viz kapitola 5.2 a 12.1).

Smyslem hodnocení vlivů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na veřejné zdraví je zjištění, zda předkládaná koncepce resp. její aktivity nenarušují cíle ochrany zdraví a zda v souladu s nimi napomáhá vytvářet podmínky pro zlepšení zdravotního stavu obyvatel. V optimálním případě by realizace

² Vlivy na kvalitu životního prostředí včetně faktorů ovlivňujících veřejné zdraví jsou podrobně vyhodnoceny na úrovni navrhovaných aktivit v rámci hodnotících tabulek viz kapitola 6.2.

Cyklokoncepce měla znamenat podporu zdraví obyvatelstva regionu. Byly hodnoceny možné vlivy opatření a aktivit na tyto referenční cíle.

Vzhledem k tomu, že vlivy předkládané koncepce na ŽP byly vyhodnoceny již v předchozích kapitolách, a konkrétní vlivy ve specifických územích budou záviset na realizaci předkládaných projektů, nejsou v této části hodnoceny vlivy na veřejné zdraví zprostředkované životním prostředím. Požadavky a cíle veřejného zdraví vzhledem k vlivům na zdraví prostřednictvím životního prostředí byly zahrnuty do referenčních cílů ochrany životního prostředí a vlivy priorit, opatření resp. aktivit Cyklokoncepce na tyto cíle byly vyhodnoceny v rámci kapitoly 6.2.

Potenciální dopady jednotlivých opatření na veřejné zdraví:

Následující tabulka ukazuje možné dopady jednotlivých opatření Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na veřejné zdraví tak, jak vyplynuly z vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.

Tab. 26 Potenciální dopady jednotlivých opatření a aktivit na veřejné zdraví

Aktivita	Opatření může negativně ovlivnit veřejné zdraví pokud	Opatření může pozitivně ovlivnit veřejné zdraví pokud
1.1.	-	Zvýší nabídku pracovních míst
1.2	-	Zvýší nabídku pracovních míst Zvýší vzdělanost Zvýší bezpečnost
1.3	-	Zvýší nabídku pracovních míst Zvýší vzdělanost Zvýší bezpečnost
1.4	-	Zvýší nabídku pracovních míst
2.1	Bude znamenat zábory ZPF resp. PUPFL, střet se záplavovým územím nebo dotčení zájmů ochrany přírody	Zvýší bezpečnost Zlepší možnosti trávení volného času
2.3	Bude znamenat zábory ZPF resp. PUPFL, střet se záplavovým územím nebo dotčení zájmů ochrany přírody	Zvýší bezpečnost Zlepší možnosti trávení volného času
3.1	Bude znamenat zábory ZPF resp. PUPFL, střet se záplavovým územím nebo dotčení zájmů ochrany přírody	Zvýší bezpečnost Zlepší možnosti trávení volného času Zvýší nabídku pracovních míst
3.2	Bude znamenat zábory ZPF resp. PUPFL, střet se záplavovým územím nebo dotčení zájmů ochrany přírody	Zvýší bezpečnost Zlepší možnosti trávení volného času Zvýší nabídku pracovních míst
3.3	Bude znamenat zábory ZPF resp. PUPFL, střet se záplavovým územím nebo dotčení zájmů ochrany přírody	Zvýší bezpečnost Zlepší možnosti trávení volného času Zvýší nabídku pracovních míst
4.1	-	Zvýší bezpečnost Zlepší možnosti trávení volného času Zvýší nabídku pracovních míst
4.2	-	Zvýší bezpečnost Zlepší možnosti trávení volného času Zvýší nabídku pracovních míst
5.1	-	Zvýší nabídku pracovních míst
5.2	-	Zvýší nabídku pracovních míst

5.3	-	Zvýší nabídku pracovních míst
5.4	-	Zvýší nabídku pracovních míst
6.1	-	Zvýší nabídku pracovních míst

Podmínky implementace Konceptu rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji z hlediska jeho vlivů na veřejné zdraví:

Při rozhodování o podpoře projektů v rámci Konceptu rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji by měly mít relativní přednost projekty splňující následující kritéria:

- Projekty, které snižují zátěž ovzduší látkami z dopravy;
- Projekty, které snižují zátěž obyvatelstva hlukem z cestovního ruchu a dopravy;
- Projekty, které umožňují zdravé trávení volného času;
- Projekty, které zvyšují vzdělanost populace;
- Projekty, které zvyšují nabídku pracovních míst;
- Projekty, které zvyšují bezpečnost dopravy.

Pro sledování dopadů Cyklokonceptu a veřejné zdraví jsou využitelné následující indikátory:

- Počet úmrtí cyklistů (sleduje ÚZIS, ČSÚ);
- Počet nehod s účastí cyklistů (sleduje ČSÚ);
- Nemocnost/úmrtí na nejčastější civilizační onemocnění – kardiovaskulární onemocnění a nádory dle diagnostických skupin (sleduje ÚZIS);
- Nemocnost na alergie a astma (sleduje ÚZIS);
- Expozice hluku z dopravy;
- Expozice znečištěnému ovzduší.

V této souvislosti je třeba konstatovat, že monitorování takto široce zaměřené koncepce, z hlediska veřejného zdraví je velmi obtížné, neboť vazba mezi indikátory veřejného zdraví a realizovanými aktivitami na základě Cyklokonceptu je většinou nepřímá resp. velmi těžce prokazatelná.

Závěry plynoucí z vyhodnocení vlivů Konceptu rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na veřejné zdraví:

Z hlediska vlivu na veřejné zdraví je předložená Cyklostrategie hodnocena pozitivně. Jednoznačně naplňuje hlavní cíl národní strategie Zdraví 2020 - „Zlepšit zdravotní stav populace a snižovat výskyt nemocí a předčasných úmrtí, kterým lze předcházet“. Pozitivní vlivy lze očekávat v souvislosti s předpokládaným navýšením cestovního ruchu. Lze předpokládat zvýšení zaměstnanosti v území. Případné negativní vlivy na veřejné zdraví jsou spojeny s obdobím výstavby nových cyklostezek případně navazující infrastruktury. Jedná se o hluk a znečištěné ovzduší z pracovních mechanismů. Tyto vlivy budou pouze časově omezené a v případě realizace stavby typu cyklostezka nelze předpokládat jejich významný vliv.

Realizací Cyklokonceptu nebude většina zdravotních determinant významně dotčena. V optimálním případě bude mít Program pozitivní vliv na veřejné zdraví, zejména zlepšením ekonomických a sociálních determinant obyvatel. Jedná se o zvýšení nabídky pracovních míst, zlepšení možností vzdělávání, včetně rekvalifikací a celoživotního vzdělávání a možností zdravého trávení volného času. Pokud bude implementace Konceptu rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji prováděna v souladu s výstupy jeho posouzení vlivů na životní prostředí, není očekáváno zhoršení životního prostředí a jeho zdravotních determinant. Potenciálně negativním vlivům na životní prostředí resp. veřejné zdraví lze předejít při výběru konkrétních projektů, resp. realizací opatření pro zamezení negativním vlivům na veřejné zdraví na úrovni realizace záměrů.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že v případě realizace navrhovaných opatření (viz kapitola 7) nedojde k závažnějšímu ovlivnění území z hlediska veřejného zdraví a vlivu na obyvatelstvo. Domníváme se tak, že z vlastní koncepce nevyplývají při správné realizaci významné negativní vlivy na veřejné zdraví.

13 Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

Charakter koncepce

Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji (dále také jen „cyklokoncepce“) má za cíl stát se ideovým, metodickým, organizačním a strategickým nástrojem rozvoje cyklo, bike a in-line dopravy na území Pardubického kraje zejména za účelem rozvoje cestovního ruchu, současně i sportu, volnočasových aktivit a cyklodopravy. Koncepce jasně vymezí roli veřejné správy v této oblasti včetně řešení kompetenčních překryvů a nejasností.

Koncepce je určena k využití všemi samosprávnými, privátními i neziskovými subjekty jako metodická pomůcka, inspirace a zdroj informací o možných dotačních podporách na investice do infrastruktury, služby a marketing cykloproduktů.

Koncepce má tři části – analytickou, strategickou a návrhovou. Analytická část obsahuje rozbor širších strategií, terminologie a shrnuje stav stávající infrastruktury pro cykloturistiku, in-line a biking.

Strategická část obsahuje vizi, která je postavena na výjimečnosti bike resortů, in-line produktu, dálkových cyklotras, komplexnosti služeb a výjimečného marketingu. Vize je navržena do roku 2025 a bude realizována prostřednictvím šesti specifických cílů (priorit).

Návrhová část koncepce je rozdělena na návrh infrastruktury (výstavba, značení, doplňující infrastruktura a monitoring), návrh organizačního řešení a provozu a návrh služeb a marketingu. Návrh infrastruktury vznikl za výrazné spolupráce s regiony (obce, svazky obcí a MAS).

V rámci předběžného zhodnocení možný potenciálních střetů s principy ochrany životního prostředí v souvislosti s pasportem cyklostezek, cyklotras a bike resortů obsažených v přílohové části koncepce byly navrženy následující úpravy resp. podmínky pro realizaci koncepce.

Způsob a průběh posouzení

Míra vlivu na jednotlivé složky životního prostředí bude záviset na stanovených opatřeních a jejich lokalizaci do konkrétního území. Vzhledem k charakteru koncepce tak nelze na úrovni SEA Cyklokoncepce hodnotit konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí resp. veřejného zdraví bez znalosti technického řešení a územní lokalizace jednotlivých podpořených projektů. To bude zejména v případě tzv. tvrdých investic naplní následujících stupňů přípravy konkrétních projektů, které budou vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí v procesu EIA, a to do hloubky úměrné jejich potenciálním vlivům (dle rozsahu stanoveného ve zjišťovacím řízení).

V rámci procesu SEA byly hodnoceny všechny části Cyklokoncepce. K vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví byla použita metoda referenčních cílů. Referenční cíle ochrany životního prostředí představují základní rámec pro hodnocení jednotlivých částí Cyklokoncepce a slouží zejména k vyhodnocení souladu specifických cílů, priorit a opatření resp. v rámci nich navrhovaných aktivit s referenčními cíli ochrany životního prostředí. Referenční cíle ochrany životního prostředí byly vybrány na základě analýzy cílů specifikovaných v koncepčních dokumentech na národní, mezinárodní i regionální úrovni analýzy stavu životního prostředí a hlavních problémů životního prostředí v regionu. Součástí SEA vyhodnocení Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji je rovněž vyhodnocení vlivů koncepce na veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000.

Pro zjištění, zda a jakým způsobem může návrh Cyklokoncepce Pardubického kraje mít při realizaci závažné vlivy na životní prostředí, bylo provedeno hodnocení navržených priorit rozpracovaných do opatření a jednotlivých cílů opatření vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí, tj. zda a jakým způsobem budou strategické cíle naplňovány pomocí navrhovaných specifických cílů a aktivit resp. projektů přispívat či nikoliv k naplňování referenčních cílů.

V rámci zpracování posouzení SEA byly ze strany zpracovatele SEA v případech, kde byl identifikován nesoulad znění Cyklokoncepce s přijatými cíli a principy v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, navrženy úpravy textu koncepce ve formulaci jednotlivých opatření, tak, aby bylo dosaženo optimalizace koncepce s principy ochrany životního prostředí a veřejného zdraví a minimalizaci možných negativních vlivů. V rámci posouzení vlivů na životní prostředí byly dále navrženy podmínky a doporučení

pro minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a indikátory pro monitoring implementace koncepce z hlediska vlivů jejího provádění na životní prostředí.

Svým členěním odpovídá toto „Vyhodnocení“ příloze č.9 zákona č.100/2001 Sb. Rozsah zpracování jednotlivých kapitol je dán významem koncepce ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

Vyhodnocení vlivů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na životní prostředí bylo zpracováno v souladu s přílohou č. 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a v rozsahu stanoveném v závěru zjišťovacího řízení dle § 10d zákona který byl vydán odborem posuzování vlivů na životní prostředí Ministerstva životního prostředí dne 18. 8. 2015 pod číslem jednacím č.j.: 56813/ENV/15.

Hodnocení vlivů na životní prostředí se opírá o následující kroky:

- ▶ Charakteristika hlavních trendů v oblasti životního prostředí;
- ▶ Analýza relevantních strategických koncepčních rozvojových dokumentů na národní a regionální úrovni;
- ▶ Stanovení referenčního rámce pro hodnocení (sada referenčních cílů ochrany životního prostředí) na základě současných mezinárodních, národních a regionálních environmentálních trendů;
- ▶ Hodnocení analytické části koncepce;
- ▶ Hodnocení návrhové části koncepce vůči zvolenému referenčnímu rámci, hodnocení priorit, opatření a cílů opatření navrhovaných v rámci koncepce;
- ▶ Hodnocení jednotlivých cyklostezek a bikeresortů obsažených v přílohové části koncepce
- ▶ Hodnocení implementační části koncepce včetně části přílohové;
- ▶ Návrhy úprav a doplnění dokumentu na základě provedeného hodnocení;
- ▶ Návrh environmentálních indikátorů pro sledování vlivů implementace koncepce na životní prostředí;
- ▶ Hodnocení vlivů na veřejné zdraví;
- ▶ Návrh environmentálních kritérií pro výběr projektů.

Při zpracování SEA nenarazil zpracovatel na žádné neočekávané problémy při shromažďování požadovaných údajů, které by bránily ve vyhodnocení resp. snižovaly jeho kvalitu.

Základní závěry, ke kterým dospěl zpracovatel posouzení vlivů na životní prostředí:

Celkově je možné konstatovat, že Cyklostrategie nevykazuje významné negativní vlivy na životní prostředí, které by mohly být důvodem pro její neschválení.

Z hlediska vlivu na veřejné zdraví je předložená Cyklostrategie hodnocena pozitivně. Jednoznačně naplňuje hlavní cíl národní strategie Zdraví 2020 - „Zlepšit zdravotní stav populace a snižovat výskyt nemocí a předčasných úmrtí, kterým lze předcházet“. Pozitivní vlivy lze očekávat v souvislosti s předpokládaným navýšením cestovního ruchu. Lze předpokládat zvýšení zaměstnanosti v území. Případné negativní vlivy na veřejné zdraví jsou spojeny s obdobím výstavby nových cyklostezek případně navazující infrastruktury. Jedná se o hluk a znečištěné ovzduší z pracovních mechanismů. Tyto vlivy budou pouze časově omezené a v případě realizace stavby typu cyklostezka nelze předpokládat jejich významný vliv.

Z hlediska vlivu na ostatní složky životního prostředí mohou mít dílčí negativní vlivy záměry nových cyklostezek, cyklotras a navazující infrastruktury. Tyto záměry mohou být v rámci navržených aktivit realizovány prakticky na celém území kraje. Jejich vyhodnocení je provedeno v předloženém SEA hodnocení v obecné rovině. Některé záměry cyklostezek mají územní průmět, ty jsou pak vyhodnoceny konkrétněji. Z hlediska ovzduší jsou pozitivní především cyklostezky navržené v rámci dopravního skeletu měst, čímž se podporuje využití kola jako pravidelného dopravního prostředků např. do a z práce. Je to jeden z kroků pro snižování automobilové dopravy ve městech. V předkládané koncepci se to týká především měst Pardubice a Chrudim.

Nové cyklostezky a doprovodná infrastruktura představují navýšení zpevněných ploch a tím urychlují odtok povrchových vod z krajiny. Některé jsou umístěny do záplavových území. Při jejich realizaci je potřeba zajistit, aby nedocházelo ke zhoršování odtokových poměrů v území během povodňových průtoků. Některé cyklostezky mohou být v zimě soleny. Výše uvedená negativa jsou významnější v chráněné oblasti

akumulace vod (CHOPAV). Tři navržené cyklostezky se nacházejí v CHOPAV. Potenciálně negativní vlivy navržených cyklostezek a doprovodné infrastruktury jsou spojeny se zábořem půdy především půd cennějších v I. a II. třídy ochrany a zábořem či zásahem do lesních porostů. Zde se negativně projevuje délka navržených cyklostezek, čím delší cyklostezka tím větší zábor půdy.

Významný negativní vliv na horninové prostředí nebyl identifikován. Při konkrétním trasování cyklostezek je třeba se vyhnout střetům s CHLÚ, dobývacími prostory a prognózními ložisky nerostných surovin.

Lze očekávat, že koncepce může mít rovněž potenciálně negativní vlivy na životní prostředí - jedná se především o plánované aktivity v oblasti budování cyklistické infrastruktury (cyklostezky, in-line trasy a MTB trasy a doprovodných zařízení jakými jsou např. parkoviště v nástupních místech cyklotras, a s tím spojené potenciální dopady na území, vodní toky či zvláště chráněná území. Tyto negativní vlivy však lze kvantifikovat pouze na konkrétní projektové úrovni se znalostí technologického řešení a konkrétního územního průmětu jednotlivých projektů. Na úrovni strategických opatření, což je předmětem řešení Cyklokoncepce, nelze přesně stanovit vlivy na konkrétní složky životního prostředí a už vůbec ne na konkrétní území v rámci řešeného území.

Určitá rizika na území soustavy Natura 2000 mohou plynout z rozvoje BMTMTB a bike aktivit, které nerealizací koncepce budou soustředěny jen do stávajících areálů. Na druhé straně, rezignace na koncepční řešení rozvoje těchto areálů, může vytvořit tlak poptávky po neorganizovaném a živelném rozvoji, se všemi negativními důsledky pro ochranu přírody, tedy i pro území soustavy Natura 2000. Pokud tedy budou respektována konkrétní doporučení v rámci realizace jednotlivých opatření, jež jsou uvedena v rámci kapitoly 4.8 (konkrétněji pak v rámci tabulkového vyhodnocení), lze předpokládat, že realizace koncepce s ohledem na podporu ekologičtější dopravy a organizovaného (tedy řízeného) rozvoje cykloaktivit v krajině, může (být v nepřímých a zprostředkovaných vztazích) implikovat spíše mírně pozitivní přínos pro území soustavy Natura 2000 na území Pardubického kraje.

Na druhé straně lze očekávat příznivé vlivy koncepce zejména vzhledem k významné podpoře zlepšování stavu životního prostředí a zmírňování dopadů lidské činnosti v oblasti cestovního ruchu na životní prostředí. Tato podpora je směřována především zvyšování bezpečnosti a kvality infrastruktury cestovního ruchu a zprostředkování i veřejného zdraví, přírody a krajiny díky spolupůsobení synergických aktivit z jiných odvětví strategického plánování Pardubického kraje – např. zvyšování bezpečnosti cyklistů. Dále je předpokládána podpora zvyšování vzdělanosti a informovanosti v cestovním ruchu včetně environmentálního vzdělávání v důsledku vyšší návštěvnosti i informovanosti návštěvníků o krajině.

Z hlediska veřejného zdraví je klíčovým vlivem realizace předkládané koncepce pozitivní dopad na možnosti trávení volného času a vhodné formy rekreace obyvatel.

V optimálním případě bude mít Cyklokoncepce pozitivní vliv na sociální determinanty veřejného zdraví, zejména zlepšením ekonomických a sociálních determinant zdraví obyvatel, zvýšení zaměstnanosti a vzdělanosti. Pokud bude implementace Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky prováděna v souladu s výstupy posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, není očekáváno zhoršení životního prostředí a jeho zdravotních determinant nad únosnou míru ve spojení s realizací navrhovaných aktivit. Potenciálně negativním vlivům na životní prostředí resp. veřejné zdraví lze předejít při výběru konkrétních projektů, zejména ve fázi jejich projektové přípravy a následné realizace opatření pro zamezení negativním vlivům na životní prostředí a veřejné zdraví.

Opatření pro zamezení zjištěným negativním vlivům

Předmětem SEA hodnocení Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji bylo rovněž zjištění, zda a do jaké míry návrh koncepce zahrnuje environmentální pilíř udržitelného rozvoje. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci všech závažných negativních vlivů životního prostředí lze tedy chápat jako způsob a míru zohlednění problematiky životního prostředí a jeho ochrany v jednotlivých částech koncepce.

Pro lepší zahrnutí všech rozvojových charakteristik v souladu s principem udržitelného rozvoje doporučujeme přeformulovat vizi následovně:

- **Vize: „Pardubický kraj bude v roce 2025 patřit mezi nejvyspělejší cyklodestiny České republiky díky atraktivním dálkovým i místním cyklotrasám, unikátním podmínkám pro in-line bruslení a dále díky špičkovým bike resortům.. Pardubický kraj bude vynikat v komplexnosti marketingu a služeb těchto produktů a v nabídce zajímavé příhraniční česko – polské oblasti. Cyklostezky a další infrastruktura budou vybudovány velmi efektivně při respektování zájmů**

ochrany přírody a krajiny, jak pro rekreační, tak pro cyklodopravní účely a budou mít nastavený optimální režim provozu a údržby. Cykloprodukty se zapojením atraktivit a služeb se stanou výrazným příspěvkem pro ekonomiku, příjmy a zaměstnanost v Pardubickém kraji.

Doporučení dalšího nesledování resp. upřednostnění jednotlivých konkrétních úseků cyklostezek:

- Doporučujeme realizovat pouze jednu z cyklostezek v úseku Přelouč – Chvaletice., tj. pouze úsek označený v mapové příloze cyklokoncepce 3 nebo úseky 2+4
- Doporučujeme realizovat pouze jedno z ramen cyklostezek mezi Přeloučí, Lohenicemi a Valy, tj. pouze úsek označený v mapové příloze 7 resp. 8 nebo úseky 5+6.
- Doporučujeme realizovat pouze jeden úsek cyklostezky mezi Hostovicemi a Žižínem tzn. buď úsek označený v mapové příloze 72 nebo 151. Přičemž vzhledem k blízkosti EVL Dolní Chrudimka upřednostňujeme spíše 151.

Obecná doporučení pro všechny realizované projekty rozvoje cyklo a in-line infrastruktury včetně bike resortů, která by měla být uplatněna v předprojektové fázi přípravy záměrů (Pozn.: konkrétní opatření pro konkrétní úseky navrhovaných cyklostezek resp. jednotlivé bike resorty jsou obsažena v hodnotících tabulkách viz kapitola 6.3):

- Vždy upřednostnit trasování cyklostezky resp. singletreků po či v souběhu se stávající cestní sítí v krajině.
- Tam kde jsou plánovány cyklostezky v nivách vodních toků je třeba se vyhnout zásahu do koryt vodních toků a břehových porostů.
- Upřednostňovat realizaci cyklostezek s hutnějším nezpevněným povrchem před asfaltovým povrchem, a to i tam, kde mají cyklostezky sloužit rovněž k obsluze zemědělských pozemků, především ve všech členitějších terénech, kde nelze cyklostezky využít pro in-line turistiku.
- V případě realizace cyklostezek ve volné krajině mimo stávající systém cest v území doporučujeme prověřit řešení pomocí vyhodnocení vlivů na krajinný ráz území
- Prověřit trasování cyklostezek a umístění doprovodné infrastruktury ve volné krajině mimo stávající systém cest v odůvodněných případech pomocí biologických průzkumů, z hlediska možných zásahů do biotopů chráněných druhů, a to včetně zhodnocení budoucího provozu infrastruktury ve formě rušení zvýšeným přílivem návštěvníků
- V případě střetu či kontaktu plánovaných tras cyklostezek či singletreků se zvláště chráněnými územími resp. evropsky významnými lokalitami konzultovat projektové řešení s příslušnými orgány ochrany přírody a upřednostnit zájmy ochrany přírody před rekreačním využitím území. Dále je třeba provést příslušná podrobná hodnocení např. vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i ZOPK, biologické hodnocení dle § 68 ZOPK či hodnocení na krajinný ráz dle případného požadavku orgánu ochrany přírody.
- Neumísťovat cyklostezky s nepropustným povrchem v záplavových územích vodních toků pokud se nejedná o využití stávajících zpevněných cest či hrází protipovodňové ochrany. Jakékoliv zásahy do záplavových území projednat s příslušným správcem povodí.
- Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury v záplavových územích zajistit, aby nedocházelo ke zhoršování odtokových poměrů v území během povodňových průtoků.
- Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury vyloučit, případně minimalizovat zásah do biocenter ÚSES, křížení s biokoridory ÚSES vyřešit tak, aby byla co možná nejméně ovlivněna funkčnost biokoridoru.
- V rámci projektové přípravy staveb, zpracovat rovněž projekt řešení zeleně, doprovodné výsadby podél cyklostezek realizovat z místně původních druhů rostlin.
- Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.
- Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury minimalizovat zábor a zásah do PUPFL.

- Před realizací cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury zasahujících do chráněných ložiskových území, prognózních zdrojů surovin, poddolovaných území, či na území se sesuvy a svahovými deformacemi zpracovat podrobný inženýrsko geologický průzkum a navržené řešení koordinovat s příslušnými orgány ochrany nerostného bohatství – báňský úřad.
- V odůvodněných případech (např. v blízkosti zdrojů podzemních vod) doporučujeme zpracovat hydrogeologický průzkum, který stanoví možné ohrožení podzemních vod včetně návrhu opatření k minimalizaci vlivů.
- Věnovat pozornost architektonickému ztvárnění doprovodných drobných staveb a to především v místech
- se zvýšenou ochrannou krajinného rázu (přírodní parky, CHKO).
- Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury minimalizovat vznik odpadů, v maximální míře využívat recyklované materiály.
- Při výběru projektů zohlednit problematiku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, a to zapracováním environmentálních kritérií podle kapitoly 11 vyhodnocení do celkového systému hodnocení a výběru projektů
- Sledovat vývoj kvality životního prostředí na území Pardubického kraje dle odpovídajících indikátorů. Návrh indikátorů je uveden v kapitole 9 vyhodnocení.

Podmínky realizace koncepce z hlediska lokalit soustavy Natura 2000

- Při přípravě konkrétních činností a záměrů podle této koncepce respektovat vymezení lokalit soustavy Natura 2000, usilovat o přípravu řešení s minimálními negativními vlivy na předměty ochrany těchto lokalit, v ideálním případě vlivy zcela eliminovat.
- Při výběru nových tras cyklostezek a cyklotras se pokud možno vyhýbat území lokalit soustavy Natura 2000 a jejich bezprostřednímu okolí, případně zde volit trasy využívající stávajících cest a tyto cesty nezpevňovat ani jinak stavebně neupravovat. Minimalizovat zásahy v okolí cyklotras a cyklostezek.
- Prvky ostatní infrastruktury jako jsou např. parkoviště umisťovat mimo území lokalit soustavy Natura 2000 a jejich bezprostřední okolí, doplňkový mobiliář cyklotras a cyklostezek (odpočívadla, lavičky, infotabule apod.) realizovat s ohledem na ochranu lokalit.
- Při přípravě a pořádání sportovních a cykloturistických akcí respektovat vymezení lokalit soustavy Natura 2000 a zajistit jejich ochranu.
- Všechny konkrétní činnosti a připravované záměry s potenciálním vlivem na lokality soustavy Natura 2000 posoudit v procesu dle §45i zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, a to vždy včetně kumulativních vlivů.

Nedílnou součástí opatření pro zamezení významných negativních dopadů realizace koncepce na životní prostředí je navržený soubor environmentálních kritérií, která by měla v rámci předprojektové přípravy vést k relativnímu upřednostnění environmentálně šetrných projektů a projektů, které by mohly přispět ke zlepšení stavu životního prostředí v kraji, a zároveň by měla zamezit podpoře projektů s potenciálně významnými negativními vlivy na životní prostředí.

Pomocí indikátorů pro hodnocení implementace cyklokoncepce bude možné monitorovat přínosy jeho realizace pro životní prostředí a vyvodit důsledky pro další návrhová období.

Shrnutí

Při výstavbě infrastruktury cestovního ruchu je nutné respektovat zvláště chráněná území, významnější centra biodiverzity, místa s vyšším podílem přírodních biotopů a výskytem zvláště chráněných a ohrožených druhů a respektovat co nejvíce krajinný ráz. Pokud tyto vlivy nelze zcela eliminovat, je třeba vybrat variantu s nejmenším možným vlivem.

Při rozšíření a modernizaci infrastruktury cyklo a in-line turistiky a rovněž při realizaci organizačních opatření v cykloturistice, je třeba minimalizovat vlivy na životní prostředí volbou vhodné trasy a konkrétního technického řešení, resp. stanovením maximální únosnosti z hlediska návštěvnosti atraktivit cestovního ruchu. Zvláštní pozornost je třeba věnovat kromě zvláště chráněných území, přírodních biotopů a biotopů

významných druhů, prvků ÚSES, VKP, také okolí shromaždišť vodních ptáků, hnízdišť dravců, přechodům přes vodní toky a lesní komplexy apod.

Obecně je potřebné při plánování investic zahrnujících výstavbu upřednostňovat řešení minimalizující nároky na zábory půdy a vytvářet podmínky pro šetrné využívání surovin, včetně recyklace a druhotného využívání (např. stavebních surovin). Případnou výstavbu objektů a zařízení cestovního ruchu a související infrastruktury včetně liniových staveb je vhodné situovat mimo zvláště chráněná území a lokality soustavy Natura 2000. Jednotlivé záměry výstavby těchto objektů je třeba podrobit procesu hodnocení dle §45i resp. §67 zák. č. 114/1192 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, eventuálně dalším legislativním procesům, pokud se prokáže tato potřeba.

Každý jednotlivý projekt musí před svým schválením projít systémem výběru projektů včetně environmentálních kritérií tak, jak byl navržen v rámci SEA. Zároveň musí být každý projekt s konkrétním územním průmětem podroben posouzení vlivů na životní prostředí na projektové úrovni (EIA) pokud svým charakterem tomuto posouzení podléhá.

Závěr:

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že v případě realizace navrhovaných podmínek a doporučení uvedených níže nedojde k závažnějšímu ovlivnění území z hlediska veřejného zdraví a vlivu na jednotlivé složky životního prostředí. Domníváme se tak, že z vlastní koncepce nevyplývají při správné realizaci významné negativní vlivy na životní prostředí ani na veřejné zdraví. Ze strany zpracovatele posouzení vlivů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji tak bylo navrženo Souhlasné stanovisko za předpokladu uplatnění výše uvedených podmínek a doporučení.

14 Souhrnné vypořádání vyjádření obdržených ke koncepci z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

Proces posouzení vlivů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji probíhal spolu s přípravou samotného strategického dokumentu. Veřejnost stejně jako dotčené orgány státní správy i územní samosprávné celky měly možnost vznášet připomínky či dotazy v průběhu celého dosavadního průběhu posouzení. Vypořádání připomínek veřejnosti a způsob zohlednění závěru zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí jsou uvedeny v příloze 2 a 3 tohoto dokumentu.

15 Závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska ke koncepci

Průběh posuzování:

Oznámení koncepce, zpracované v rozsahu přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 39/2015 Sb., (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), bylo předloženo Ministerstvu životního prostředí, zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 16. 8. 2015 zveřejněním oznámení koncepce v Informačním systému SEA a rozesláním oznámení koncepce dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům. Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 18. 8. 2015 pod číslem jednací 56813/ENV/15.

Návrh koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí, zpracovaném v rozsahu přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb., byl Ministerstvu životního prostředí předložen dne 2015 a po kontrole náležitostí byl dne 2014 zveřejněn v Informačním systému SEA a rozeslán dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům. Veřejné projednání "Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji" včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí se konalo dne 2015 na Krajském úřadu Pardubického kraje.... Zápis z veřejného projednání obdrželo Ministerstvo životního prostředí dne 2015.

Stručný popis koncepce:

Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji (dále také jen „koncepce“) má za cíl stát se ideovým, metodickým, organizačním a strategickým nástrojem rozvoje cyklo, bike a in-line dopravy na území Pardubického kraje zejména za účelem rozvoje cestovního ruchu, současně i sportu, volnočasových aktivit a cyklo dopravy. Koncepce jasně vymezí roli veřejné správy v této oblasti včetně řešení kompetenčních překryvů a nejasností.

Koncepce je určena k využití všemi samosprávnými, privátními i neziskovými subjekty jako metodická pomůcka, inspirace a zdroj informací o možných dotačních podporách na investice do infrastruktury, služby a marketing cykloproduktů.

Koncepce má tři části – analytickou, strategickou a návrhovou. Analytická část obsahuje rozbor širších strategií, terminologie a shrnuje stav stávající infrastruktury pro cykloturistiku, in-line a biking.

Strategická část obsahuje vizi, která je postavena na výjimečnosti bike resortů, in-line produktu, dálkových cyklotras, komplexnosti služeb a výjimečného marketingu. Vize je navržena do roku 2025 a bude realizována prostřednictvím šesti specifických cílů (priorit).

Návrhová část koncepce je rozdělena na návrh infrastruktury (výstavba, značení, doplňující infrastruktura a monitoring), návrh organizačního řešení a provozu a návrh služeb a marketingu. Návrh infrastruktury vznikl za výrazné spolupráce s regiony (obce, svazky obcí a MAS).

V rámci předběžného zhodnocení možný potenciálních střetů s principy ochrany životního prostředí v souvislosti s pasportem cyklostezek, cyklostras a bikeresortů obsažených v přílohové části koncepce byly navrženy následující úpravy resp. podmínky pro realizaci koncepce.

Stručný popis posouzení:

Vyhodnocení vlivů Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji na životní prostředí bylo zpracováno v souladu s přílohou č. 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a v rozsahu stanoveném v závěru zjišťovacího řízení dle § 10d zákona který byl vydán odborem posuzování vlivů na životní prostředí Ministerstva životního prostředí dne 18. 8. 2015 pod číslem jednací č.j.: 56813/ENV/15.

Hodnocení vlivů na životní prostředí se opírá o následující kroky:

- ▶ Charakteristika hlavních trendů v oblasti životního prostředí;
- ▶ Analýza relevantních strategických koncepčních rozvojových dokumentů na národní a regionální úrovni;
- ▶ Stanovení referenčního rámce pro hodnocení (sada referenčních cílů ochrany životního prostředí) na základě současných mezinárodních, národních a regionálních environmentálních trendů;

- ▶ Hodnocení analytické části koncepce;
- ▶ Hodnocení návrhové části koncepce vůči zvolenému referenčnímu rámci, hodnocení priorit, opatření a cílů opatření navrhovaných v rámci koncepce;
- ▶ Hodnocení jednotlivých cyklostezek a bikeresortů obsažených v přílohové části koncepce
- ▶ Hodnocení implementační části koncepce včetně části přílohové;
- ▶ Návrhy úprav a doplnění dokumentu na základě provedeného hodnocení;
- ▶ Návrh environmentálních indikátorů pro sledování vlivů implementace koncepce na životní prostředí;
- ▶ Hodnocení vlivů na veřejné zdraví;
- ▶ Návrh environmentálních kritérií pro výběr projektů.

Při zpracování SEA nenarazil zpracovatel na žádné neočekávané problémy při shromažďování požadovaných údajů, které by bránily ve vyhodnocení resp. snižovaly jeho kvalitu.

Pro samotné posouzení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví bylo využito multikriteriálního hodnocení pomocí metody referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Strategie byla rovněž podrobena posouzení vlivů dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v rámci něž budou vyhodnoceny možné vlivy realizace koncepce na lokality soustavy Natura 2000, jejich předměty ochrany a celistvost.

Závěry posouzení:

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný orgán podle § 21 zákona č. 100/2001 Sb., na základě návrhu koncepce, zpracovaného posouzení koncepce dle zákona č. 100/2001 Sb., včetně vyhodnocení koncepce dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, vyjádření dotčených orgánů státní správy, dotčených územně samosprávných celků a veřejnosti a výsledků veřejného projednání vydává:

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

„Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji“

verze červen 2015

Předkladatel koncepce: **Pardubický kraj**

Zpracovatel posouzení: Mgr. Jana Šváblová Nezvalová, Amec Foster Wheeler, s.r.o.

(osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j. 32190/ENV/09 ze dne 29. 4. 2009, prodloužena rozhodnutím č. j. 7681/ENV/13

Ing. Pavel Koláček, Ph.D.,

(autorizace č.j. 630/214/05 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.,
o ochraně přírody a krajiny, v platném znění)

Realizace koncepce " Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji " nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí za dodržení níže uvedených podmínek stanoviska (část A).

Realizace koncepce " Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji " nebude mít významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000 ani jejich předměty ochrany za dodržení níže uvedených podmínek stanoviska (část B).

A. Podmínky souhlasného stanoviska:

- 1) Na koncepci navazující strategie, projekty a záměry budou podrobeny hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA, EIA), pokud tak stanoví zákon č.100/2001 Sb. v platném znění. V případě navazujících variantních řešení záměrů nových staveb bude vybrána varianta s minimálními dopady na ŽP a ochranu veřejného zdraví.
- 2) Konkrétní projekty, aktivity a opatření budou uskutečňovány za respektování ochrany ZCHÚ a lokalit zvláště chráněných druhů, včetně obecné ochrany přírody, v souladu se zákonem 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.
- 3) V rámci projektové přípravy staveb, navazujících na Koncepci rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji nedopustit, resp. minimalizovat zásahy stavby a provozu infrastruktury cestovního ruchu do biotopů zvláště chráněných druhů, včetně jejich potravních lokalit a migračních koridorů.
- 4) Budou provedeny následující textové úpravy v návrhové části koncepce:

Vize: „Pardubický kraj bude v roce 2025 patřit mezi nejvyspělejší cyklodestinace České republiky díky atraktivním dálkovým i místním cyklotrasám, unikátním podmínkám pro in-line bruslení a dále díky špičkovým bike resortům.. Pardubický kraj bude vynikat v komplexnosti marketingu a služeb těchto produktů a v nabídce zajímavé příhraniční česko – polské oblasti. Cyklostezky a další infrastruktura budou vybudovány velmi efektivně při respektování zájmů ochrany přírody a krajiny, jak pro rekreační, tak pro cyklodopravní účely a budou mít nastavený optimální režim provozu a údržby. Cykloprodukty se zapojením atraktivit a služeb se stanou výrazným příspěvkem pro ekonomiku, příjmy a zaměstnanost v Pardubickém kraji.“

- 5) Zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu s ustanovením § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.
- 6) Vždy upřednostnit trasování cyklostezky resp. singletreků po či v souběhu se stávající cestní sítí v krajině.
- 7) Tam kde jsou plánovány cyklostezky v nivách vodních toků je třeba se vyhnout zásahu do koryt vodních toků a břehových porostů.
- 8) Upřednostňovat realizaci cyklostezek s hutněným nezpevněným povrchem před asfaltovým povrchem, a to i tam, kde mají cyklostezky sloužit rovněž k obsluze zemědělských pozemků, především ve všech členitějších terénech, kde nelze cyklostezky využít pro in-line turistiku.
- 9) Provést trasování cyklostezek a umístění doprovodné infrastruktury ve volné krajině mimo stávající systém cest v odůvodněných případech pomocí biologických průzkumů, z hlediska možných zásahů do biotopů chráněných druhů, a to včetně zhodnocení budoucího provozu infrastruktury ve formě rušení zvýšeným přílivem návštěvníků
- 10) V případě střetu či kontaktu plánovaných tras cyklostezek či singletreků se zvláště chráněnými územími resp. evropsky významnými lokalitami konzultovat projektové řešení s příslušnými orgány ochrany přírody a upřednostnit zájmy ochrany přírody před rekreačním využitím území. Dále je třeba provést příslušná podrobná hodnocení např. vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i ZOPK, biologické hodnocení dle § 68 ZOPK či hodnocení na krajinný ráz dle případného požadavku orgánu ochrany přírody.
- 11) Doporučujeme neumisťovat cyklostezky či doprovodnou infrastrukturu s nepropustným povrchem v záplavových územích vodních toků pokud se nejedná o využití stávajících zpevněných cest či hrází protipovodňové ochrany. Jakékoliv zásahy do záplavových území je třeba projednat s příslušným správcem povodí.
- 12) Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury vyloučit, případně minimalizovat zásah do biocenter ÚSES, křížení s biokoridory ÚSES vyřešit tak, aby byla co možná nejméně ovlivněna funkčnost biokoridoru.
- 13) V rámci projektové přípravy staveb, zpracovat rovněž projekt řešení zeleně, doprovodné výsadby podél cyklostezek realizovat z místně původních druhů rostlin.
- 14) Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.

- 15) Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury minimalizovat zábor a zásah do PUPFL.
- 16) Pokud budou realizovány cyklostezky, cyklotrasy či doprovodná infrastruktura zasahující do chráněných ložiskových území, prognózních zdrojů surovin, poddolovaných území, či na území se sesuvy a svahovými deformacemi koordinovat řešení s příslušným báňským úřadem a případně zpracovat podrobný inženýrsko geologický průzkum, pokud bude vyžadován.
- 17) V odůvodněných případech (např. v blízkosti zdrojů podzemních vod) doporučujeme zpracovat hydrogeologický průzkum, který stanoví možné ohrožení podzemních vod včetně návrhu opatření k minimalizaci vlivů.
- 18) Věnovat pozornost architektonickému ztvárnění doprovodných drobných staveb a to především v místech se zvýšenou ochrannou krajinného rázu (přírodní parky, CHKO).
- 19) Při realizaci cyklostezek, cyklotras a doprovodné infrastruktury minimalizovat vznik odpadů, v maximální míře využívat recyklované materiály.
- 20) Sledovat vývoj kvality životního prostředí na území Pardubického kraje dle odpovídajících indikátorů. Návrh možných indikátorů je uveden v kapitole 9 vyhodnocení.

B. Podmínky souhlasného stanoviska z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000:

- 1) Při přípravě konkrétních činností a záměrů podle této koncepce respektovat vymezení lokalit soustavy Natura 2000, usilovat o přípravu řešení s minimálními negativními vlivy na předměty ochrany těchto lokalit, v ideálním případě vlivy zcela eliminovat.
- 2) Při výběru nových tras cyklostezek a cyklotras se pokud možno vyhýbat území lokalit soustavy Natura 2000 a jejich bezprostřednímu okolí, případně zde volit trasy využívající stávajících cest a tyto cesty nezpevňovat ani jinak stavebně neupravovat. Minimalizovat zásahy v okolí cyklotras a cyklostezek.
- 3) Prvky ostatní infrastruktury jako jsou např. parkoviště umisťovat mimo území lokalit soustavy Natura 2000 a jejich bezprostřední okolí, doplňkový mobiliář cyklotras a cyklostezek (odpočívadla, lavičky, infotabule apod.) realizovat s ohledem na ochranu lokalit.
- 4) Při přípravě a pořádání sportovních a cykloturistických akcí respektovat vymezení lokalit soustavy Natura 2000 a zajistit jejich ochranu.
- 5) Všechny konkrétní činnosti a připravované záměry s potenciálním vlivem na lokality soustavy Natura 2000 posoudit v procesu dle §45i zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, a to vždy včetně kumulativních vlivů.
- 6) U 6 opatření ve strategické části koncepce (1.2,1.3, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2 a 4.2) a u 2 záměrů v části návrhové (bikeresorty 1a a 4b) **nebylo možné vyhodnotit jeho významnost (?)** a to vzhledem k absenci konkrétní územní identifikace a obecnosti záměru (neznalosti konkrétního řešení), přičemž **potenciálně negativní vlivy u těchto opatření a záměrů nelze vyloučit.**
- 7) U 13 záměrů v části návrhové pak byl **vliv předběžně vyhodnocen jako oscilující mezi indiferentním až potenciálně mírně pozitivním (0 až +1)**, u 7 záměrů pak jako **mírně negativní (-1)** (cyklostezky 3,5, 48, 52, 66, 67, 74, 75, 77, 82, 84, 101, 108, 109, 144, 155 a MTB resorty 1b, 7, 8c, 8d).
- 8) Ty opatření a záměry, u nichž nebyl vyloučen potenciálně mírně negativní vliv resp. oscilace k němu a potenciálně negativní vliv s tím, že v současnosti nelze určit jeho významnost (0 až -1, -1, ?), musí být v dalších fázích (v územně plánovací dokumentaci a ve fázi záměru) detailně posouzeny dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., resp. pokud není vliv na soustavu Natura 2000 předem vyloučen stanoviskem orgánu ochrany přírody.

C: Ostatní doporučení, které nemají charakter podmínky:

- 1) Doporučujeme realizovat pouze jednu z cyklostezek v úseku Přelouč – Chvaletice., tj. pouze úsek označený v mapové příloze cyklokonceptu 3 nebo úseky 2+4
- 2) Doporučujeme realizovat pouze jedno z ramen cyklostezek mezi Přeloučí, Lohenicemi a Valy, tj. pouze úsek označený v mapové příloze 7 resp. 8 nebo úseky 5+6.

- 3) Doporučujeme realizovat pouze jeden úsek cyklostezky mezi Hostovicemi a Žižínem tzn. buď úsek označený v mapové příloze 72 nebo 151. Přičemž vzhledem k blízkosti EVL Dolní Chrudimka upřednostňujeme spíše 151.

Ministerstvo životního prostředí dále předpokládá, že řídicí složky realizace této koncepce zajistí u každého navrženého řešení co nejširší publicitu a informování veřejnosti.

16 PŘÍLOHY

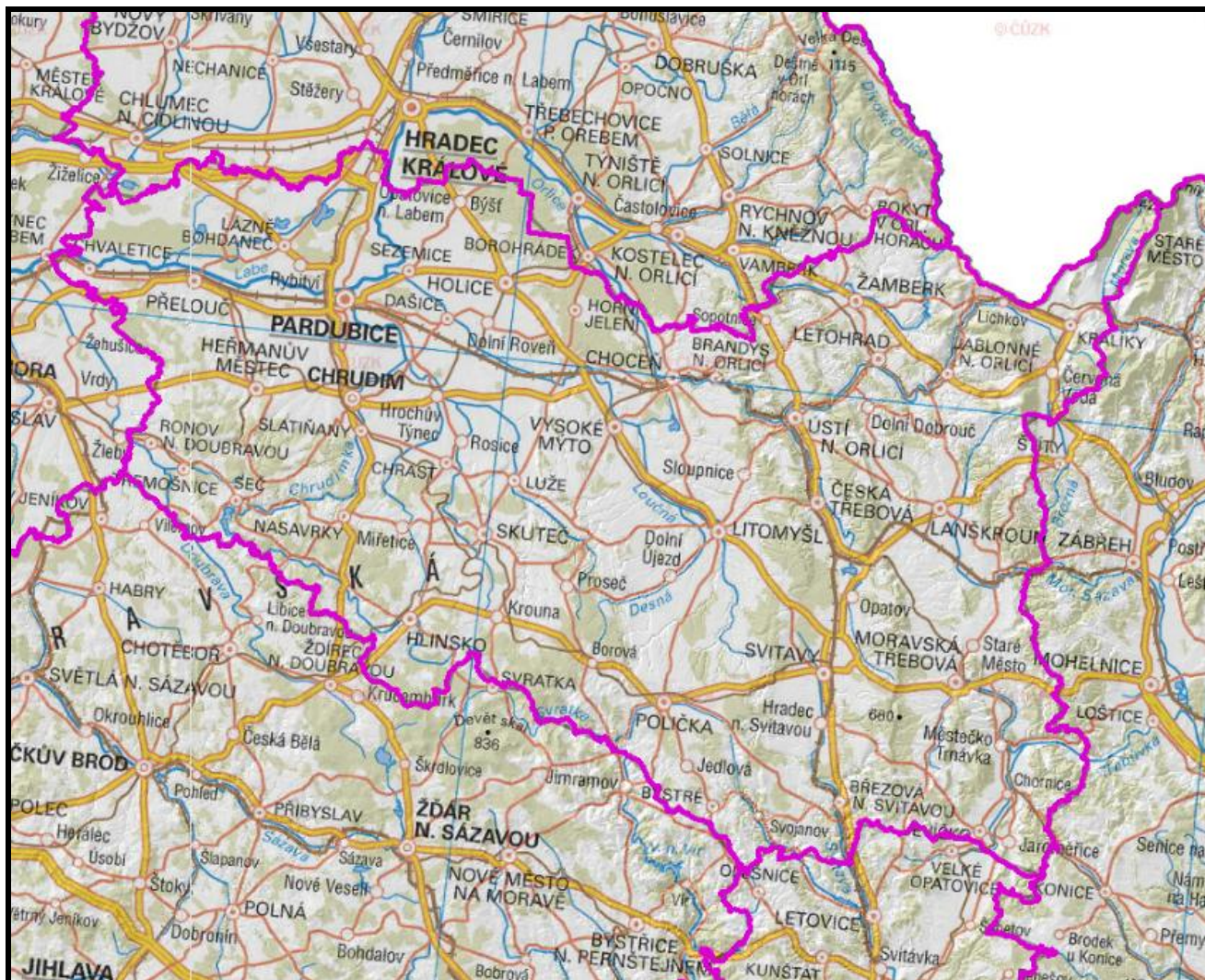
Příloha 1: Posouzení vlivů koncepce dle § 45i, zákona č. 114/1992 Sb.
(Ing. Pavel Kolářek, Ph.D.)

Příloha 2: Vypořádání vyjádření obdržných v průběhu zjišťovacího řízení

Příloha 3: Vypořádání závěru zjišťovacího řízení

KONEC TEXTU VYHODNOCENÍ KONCEPCE „KONCEPCE CYLO A IN-LINE TURISTIKY
V PARDUBICKÉM KRAJI“

Datum zpracování a seznam osob, které se podílely na zpracování dokumentace, se nachází v jeho úvodní části (viz část: Údaje o autorech, str. 3 tohoto dokumentu).



KONCEPCE CYKLO A IN-LINE TURISTIKY V PARDUBICKÉM KRAJI

Posouzení vlivu koncepce dle §45i zákona č. 114/1992 Sb.

říjen 2015

Zpracovatelé posouzení

Objednatel:

Amec Foster Wheeler s.r.o.
Křenová 184/58
602 00 Brno

Posouzení zpracoval:

Ing. Pavel Koláček, Ph.D. 
držitel autorizace k posuzování vlivů dle §45i

č. j.: 2915/ENV/12
128/630/12
ze dne 20. 1. 2012

Sušilova 7, 602 00 Brno
Tel.: 739 368 750
Email: pablotarta@gmail.com

Datum zpracování posouzení

5.10. 2015

Obsah

Zpracovatelé posouzení	1
Obsah	2
I. ÚVOD, CÍL POSOUZENÍ	3
II. ÚDAJE O KONCEPCI, PŘEDMĚT POSOUZENÍ KONCEPCE	4
2.1. Základní údaje	4
2.2. Obsah koncepce	4
2.3. Hlavní cíle koncepce	4
2.4. Stanovení variant koncepce	7
III. IDENTIFIKACE EVROPSKY VÝZNAMNÝCH LOKALIT A PTAČÍCH OBLASTÍ	8
3.1. Stručný popis evropsky významných lokalit a ptačích oblastí	8
3.2. Identifikace evropsky významných lokalit a ptačích oblastí	11
IV. VLASTNÍ POSOUZENÍ KONCEPCE	12
4.1. Metodika hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti	12
4.2. Hodnocení úplnosti podkladů	13
4.3. Vyhodnocení vlivů realizace koncepce a jejich významnost na lokality soustavy Natura 2000	13
4.4. Posouzení významnosti vlivů	23
4.5. Vyhodnocení vlivů koncepce na celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí	25
4.6. Vyhodnocení koncepce z hlediska kumulativních vlivů	25
4.7. Srovnání významnosti vlivů jednotlivých variant koncepce na lokality soustavy Natura 2000	25
4.8. Vyhodnocení možných přeshraničních vlivů	26
4.9. Návrh konkrétních opatření k eliminaci případných negativních vlivů koncepce na lokality soustavy Natura 2000	26
V. SHRUTÍ A ZÁVĚR	29
VI. PŘÍLOHY	30

I. ÚVOD, CÍL POSOUZENÍ

Vyhodnocení vlivů koncepce "*Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji*" (dále jen "Koncepce") na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000 bylo zadáno v měsíci červnu 2015. Požadavek vyhodnocení dle §45i vyplynul ze závěru zjišťovacího řízení vydaného MŽP ČR (č.j.: 56813/ENV/15 ze dne 18.8. 2015), kde je požadováno mimo jiné i vyhodnocení vlivů předmětné koncepce na území soustavy Natura 2000, tj. vyhodnocení ve smyslu §45i zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. v platném znění.

Předmětem hodnocení je oborová koncepce v působnosti kraje - *Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji*. Ta představuje strategický dokument kraje v oblasti rozvoje cykloturistiky.

Cílem tohoto hodnocení je zjistit, zda má koncepce významně negativní vliv na předměty ochrany a celistvost dotčených evropsky významných lokalit (EVL) a ptačích oblastí (PO).

Hodnocení proběhlo v měsících srpnu a září 2015, souběžně s hodnocením vlivů koncepce na životní prostředí - SEA.

II. ÚDAJE O KONCEPCI, PŘEDMĚT POSOUZENÍ KONCEPCE

2.1. Základní údaje

Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji představuje ideový, metodický, organizační a strategický nástroj rozvoje cyklo, bike a in-line produktů na území Pardubického kraje, zejména za účelem rozvoje cestovního ruchu, současně však i sportu, volnočasových aktivit a cyklodopravy. Koncepce vymezuje roli veřejné správy v této oblasti a řeší kompetenční překryvy a nejasnosti. Cílem Koncepce je stanovení priorit, vycházejících z aktuálních trendů, reálných potřeb a návazností na nadregionální projekty s co nejefektivnějším využitím potenciálu kraje.

Rozvoj cyklo, bike a in-line turistiky povede k oživení a zvýšení návštěvnosti kraje, vč. jeho okrajových a příhraničních částí, k rozvoji služeb, vytvoření nových pracovních míst a příjmů, ke zlepšení cyklodopravní propustnosti a mobility v území, k novým sportovním aktivitám a zdravějšímu stylu života.

2.2. Obsah koncepce

Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji obsahuje analytické kapitoly, v nichž rozebírá stávající stav problematiky z hlediska širších vztahů (politiky a strategie státu, kraje, měst, svazků měst a obcí aj.) a metodického. V rámci analýzy dobré praxe, koncepce na základě uvedených příkladů a zkušeností zejména ze zahraničí, doporučuje některé přístupy v budování cyklo a in-line infrastruktury u nás. Významnou částí analýzy je pak vyhodnocení stávajícího stavu infrastruktury pro cyklistiku, bike a in-line produkt na území Pardubického kraje. V rámci SWOT analýzy koncepce vyhodnocuje silné a slabé stránky kraje z hlediska dalšího rozvoje v dané oblasti.

Ve strategické části koncepce formuluje základní vizi v oblasti rozvoje cyklistiky, bike a in-line produktu na území Pardubického kraje. Dále definuje a rozebírá strategické cíle, priority a jednotlivá opatření. Ta jsou namnoze charakteru organizačních a managementových opatření (koordinace aktivit mezi jednotlivými subjekty a aktéry apod.). Mnohá opatření však již přímo formulují cíle, jež proklamují dobudování infrastruktury (pro dálkové cyklotrasy, jejich spojky a přivaděče, značení cyklotras, cyklostezky, in-line stezky a bike resorty). Dále jsou to cíle z hlediska koordinace se sousedními kraji a monitoring, údržba infrastruktury a marketing cyklo produktů, služeb apod.

Návrh infrastruktury je možno považovat za těžiště návrhové části dokumentu. Koncepce navrhuje dílčí úpravy trasování dálkových cyklotras, navrhuje síť nových cyklostezek, dále úpravy a budování doprovodné infrastruktury vč. monitoringu a vyhodnocení finančních nákladů. Dále se zabývá optimalizací sítě cyklotras. Koncepce také navrhuje organizační řešení a opatření v rámci budování a vlastního provozu cyklo a in-line infrastruktury a její údržbu. Dále navrhuje doporučené služby a marketingová opatření pro jednotlivé produkty s cílem vytvořit doplňkové služby generující nové pracovní příležitosti a příjmy v oblasti cestovního ruchu.

Implementační část Koncepce se pak zabývá zdroji financování v oblasti investic a služeb

2.3. Hlavní cíle koncepce

V rámci kapitoly 6 koncepce je formulována základní vize kraje a jednotlivé strategie cíle, priority a opatření v oblasti cyklo a in-line turistiky.

Základní vize koncepce

Koncepce formuluje základní vizi, již je následující cíl:

"Pardubický kraj bude v roce 2025 patřit mezi nejvyspělejší cyklodestiny České republiky díky atraktivním dálkovým i místním cyklotrasám, unikátním podmínkám pro in-line bruslení a dále díky špičkovým bike resortům. Pardubický kraj bude vynikat v komplexnosti marketingu a služeb těchto produktů a v nabídce zajímavé příhraniční česko - polské oblasti. Cyklostezky a další infrastruktura budou vybudovány velmi efektivně, jak pro rekreační, tak pro cyklodopravní účely a budou mít nastavený optimální režim provozu a údržby. Cykloprodukty se zapojením atraktivit a služeb se stanou výrazným příspěvkem pro ekonomiku, příjmy a zaměstnanost v Pardubickém kraji."

Strategické cíle koncepce:

K naplnění vize jsou podrobněji formulovány následující strategické cíle:

- 1. Dobudovat v koordinaci s ostatními regiony a nadnárodními organizacemi infrastrukturu dálkových cyklotras (koridorů) na území kraje.**
- 2. Dobudovat cyklotrasy, cyklostezky a in-line stezky s cyklodopravním, sportovním nebo rekreačním účelem, vytvořit alespoň jeden in-line produkt národního významu**
- 3. Vybudovat bike resorty, z nichž minimálně jeden bude atraktivitou tras, zázemím, službami a marketingem patřit mezi špičku v České republice, udržet a vytvořit další MTB trasy a související atraktivitu ve vhodných lokalitách kraje.**
- 4. Optimalizovat síť cyklotras Pardubického kraje včetně dořešení návazností na sousední kraje a Polsko**
- 5. Vytvořit kvalitní marketing všech cyklo a in-line produktů, podpořit kvalitní služby a rozvoj lidských zdrojů pro cykloprodukty.**
- 6. Nastavit dlouhodobý efektivní systém investování, údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů.**

Strategické cíle priority a opatření

Výše formulované cíle jsou dále konkretizovány a rozvedeny do jednotlivých priorit a opatření:

Strategický cíl a priorita č. 1:

Dobudovat v koordinaci s ostatními regiony a nadnárodními organizacemi infrastrukturu dálkových cyklotras (koridorů) na území kraje

Opatření:

- 1.1 V koordinaci s ostatními regiony nalézt leadery jednotlivých dálkových cyklotras vedoucích přes území kraje, vytvořit loga a shodnout se na názvech těchto tras**
- 1.2 Dobudovat infrastrukturu pro dálkové cyklotrasy, jejich spojky a přivaděče, zejména chybějící úseky cyklostezek, rekonstruovat potřebné úseky**
- 1.3 Dobudovat podle jednotné národní metodiky doplňkovou infrastrukturu a značení dálkových cyklotras**
- 1.4 Vytvořit monitorovací systém dálkových cyklotras**

Strategický cíl a priorita č. 2:

Dobudovat cyklotrasy, cyklostezky a in-line stezky s cyklodopravním, sportovním nebo rekreačním účelem, vytvořit alespoň jeden in-line produkt národního významu.

Opatření:

- 2.1 Dobudovat cyklostezky pro cyklodopravní, volnočasové, sportovní a rekreační účely v krajině i v příměstských oblastech**
- 2.2 Dobudovat infrastrukturu pro in-line produkt národního významu**

Strategický cíl a priorita č. 3:

Vybudovat bike resorty, z nichž minimálně jeden bude atraktivitou tras, zázemím, službami a marketingem patřit mezi špičku v České republice, udržet a vytvořit další MTB trasy a související atraktivitu ve vhodných lokalitách kraje

Opatření:

- 3.1 Vybudovat komplexní infrastrukturu pro bike resorty, z nichž minimálně jeden bude svým rozsahem, kvalitou a zázemím služeb patřit mezi špičku v České republice**
- 3.2 Rozvíjet a budovat příměstské bike areály a související aktivity**
- 3.3 Udržet stávající MTB trasy v souladu s metodikou ČEMBA vytvářet další trasy; využít potenciálu česko-polského příhraničí**

Strategický cíl a priorita č. 4:

Optimalizovat síť cyklotras Pardubického kraje včetně dořešení návazností na sousední kraje a Polsko, nastavit dlouhodobý efektivní systém údržby a provozu cyklostezek a cyklotras.

Opatření:

4.1 Optimalizovat síť cyklotras

4.2 Zvýšit prostupnost hranice pro pěší a cyklisty a propojit české a polské cyklotrasy na hranici

Strategický cíl a priorita č. 5:

Vytvořit kvalitní marketing všech cyklo a in-line produktů, podpořit kvalitní služby a rozvoj lidských zdrojů pro cykloprodukty.

Opatření:

5.1 Nastavení systému marketingu, rozdělení rolí a kompetencí

5.2 V koordinaci s národními organizacemi (Asociace měst pro cyklisty, Nadace Partnerství, Czechtourism) vytvořit komplexní marketingový produkt dálkových cyklotras

5.3 Podpora tvorby marketingu cyklo, in-line a MTB produktů

5.4 Podpora cyklo, in-line a bike sportovních aktivit a akcí

Strategický cíl a priorita č. 6:

Nastavit dlouhodobý efektivní systém investování, údržby a provozu cyklostezek, inline stezek, cyklotras a bike resortů.

Opatření:

6.1 Zavedení organizačního a finančního systému údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů

Těžištěm koncepce je pak návrh infrastruktury, které se věnuje kapitola 7. V rámci této zásadní kapitoly je řešena problematika stávající a návrh cyklistické infrastruktury nové. Koncepce zhodnocuje současný stav cyklo infrastruktury na území Pardubického kraje včetně návrhu trasování a vymezení nově navržené infrastruktury. V neposlední řadě je v rámci kapitoly 7 věnována pozornost celkové optimalizaci sítě cyklotras.

Návrhová část koncepce

Cyklostrategie Pardubického kraje obsahuje rovněž soubor informací a podnětů¹ na realizaci cyklostezek a MTB areálů získaných v průběhu zpracování koncepce oslovením obcí, svazků obcí, místních akčních skupin a soukromých subjektů na území kraje angažujících se, či participujících na cyklistické dopravě v regionu. Vedle toho, že tento soubor informací o záměrech, jejichž realizace povede k naplnění cílů stanovených v rámci koncepce je jedním z nástrojů strategického plánování, současně představuje databázi, resp. tzv. zásobník projektů, jenž usnadní výběr konkrétních prioritních akcí a napomůže případnému sdružování projektů (z hlediska věcného i územního), které přispějí ke snížení nákladů v rámci jejich přípravy a administraci, a také zvýší jejich šanci na úspěch při podávání žádosti o spolufinancování. Při realizaci projektů by mělo být přihlédnuto k jejich příspěvku k naplnění pokud možno všech tzv. horizontálních témat udržitelného rozvoje, mezi nimiž je jedním z nosných témat také ochrana přírody.

V přílohové části Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém je uveden tabulkový přehled, který obsahuje seznam jednotlivých záměrů na úpravy či vybudování cyklostezek, bike areálů a cyklotras na území Pardubického kraje. Příloha 7a tak obsahuje 162 úseků cyklostezek k realizaci či úpravě, příloha 7b obsahuje přehled 9 bike resortů, které by měly být na území kraje realizovány či rozvíjeny a příloha 7c pak 67 úseků cyklotras určených k vyznačení nebo přeznačení.

¹ Tyto podněty jsou v různé fázi realizace od projekčně připravených záměrů včetně posouzení vlivů na životní prostředí až po ideové návrhy nepodložené ani studií proveditelnosti.

Dálkové cyklotrasy

Na území Pardubického kraje je dle aktuálního návrhu sítě dálkových cyklotras České republiky vedeno celkem 7 dálkových cyklotras a 1 trasa EuroVelo. Je to celá trasa č.18, podstatná část trasy č.24 Svitava, trasa č.14, podél hranice trasa č.22, podél Labe trasa č.2 Labská, jihozápadním okrajem trasa č.1 a Eurovelo 4 (Central Europe) a dále začátek trasy č.16.

Součástí přehledu je popis jednotlivých dálkových cyklotras a zhodnocení jejich stávajícího stavu z hlediska vymezení a navržený příp. úpravy jejich trasování. Dále je v kapitole uvedena specifikace finančních nákladů na vybudování dálkových cyklotras, spojek a přivaděčů, vč. jejich monitoringu a přeznačení.

Dálkové cyklotrasy jsou vymezeny jako:

- vlastní dálkové cyklotrasy
- spojky dálkových cyklotras (regionálně významné spojky mezi dálkovými cyklotrasami)
- regionální přivaděče (logické příjezdové trasy na dálkové cyklotrasy z významných míst a regionů)

Cyklostezky a in-line stezky

V tabelární formě je uvedena specifikace a výčet prezentovaných cyklostezek a in-line stezek (kompletní výčet 162 navržených cyklostezek viz příloha 7a). Součástí návrhu jsou pak technická doporučení pro konstrukci cyklostezek a in-line stezek a zhodnocení nákladů na jejich vybudování.

MTB trasy a bike resorty

Koncepce zhodnocuje stávající situaci v kraji v oblasti MTB tras a bike resortů a prezentuje 9 nových tras (lokalit) vč. jejich podrobnější specifikace a finančních nákladů a jejich značení.

Doplňková infrastruktura

Koncepce specifikuje drobnější, avšak velmi důležitou doplňující infrastrukturu. Tu představují odpočívadla a významné informačně orientační cykloturistické body.

2.4. Stanovení variant koncepce

Předmětná koncepce byla zpracována invariantně, jedná se tak o variantu aktivní.

III. IDENTIFIKACE EVROPSKY VÝZNAMNÝCH LOKALIT A PTAČÍCH OBLASTÍ

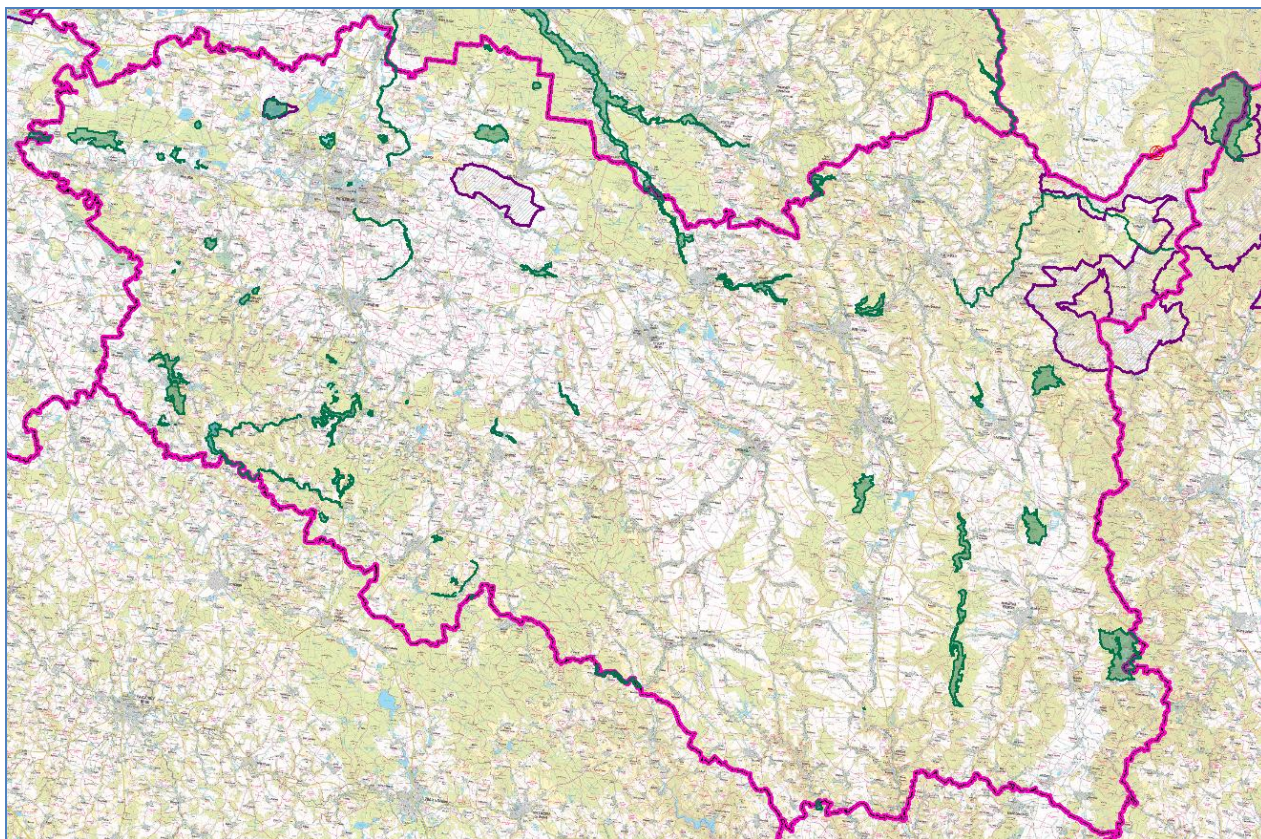
Předmětné posouzení řeší koncepci na úrovni kraje. Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji jako strategický dokument u některých problematických okruhů pracuje na úrovni jisté obecnosti, mnohé cíle a opatření jsou bez konkrétní územní orientace. V rámci návrhu však vymezuje četné nové trasy cyklostezek a bike resorty, prostorově jsou však vymezeny nad mapami malých měřítek, z čehož plyne identifikace skutečného územního dopadu na úrovni jisté obecnosti. Navíc u bike resortů jde o vymezení území bez znalosti konkrétního technického provedení a dalších detailnějších informací. Přesto u některých z těchto návrhových opatření vyplývají možné konkrétní potenciální územní střety s územím soustavy Natura 2000 (viz podrobněji v kapitole IV.).

3.1. Stručný popis evropsky významných lokalit a ptačích oblastí

Soustava Natura 2000 na území Pardubického kraje byla z velké části vymezena v rámci již dříve vyhlášených velkoplošných (NP, CHKO) i maloplošných chráněných území (NPR, NPP, PR, PP). V případě některých částí soustavy Natura 2000 (zejména se to týká ptačích oblastí) se však jedná o zcela nová území s ochranným režimem.

Na území Pardubického kraje je dle Nařízení vlády č. 318/2013 Sb. ze dne 14. 10. 2013 a jeho aktualizace, vymezeno a vyhlášeno 59 Evropsky významných lokalit. Další 2 evropsky významné lokality do území Pardubického kraje zasahují ze sousedních krajů, a to z Kraje Vysočina a Královéhradeckého kraje. Na území Pardubického kraje jsou vymezeny 3 ptačí oblasti.

Obr.1: Vymezení soustavy Natura 2000 na území Pardubického kraje; zelená - evropsky významné lokality, fialová - ptačí oblasti
(Zdroj: AOPK ČR)



Níže, v následujících tabulkových přehledech, je uveden seznam evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, jež leží na území Pardubického kraje či do něj zasahují.

Tab.1: Evropsky významné lokality na území Pardubického kraje

Kód lokality	Název	Rozloha /ha	Předmět ochrany
CZ0534051	Anenské údolí	39,4	6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (<i>Festuco - Brometalia</i>) 6210* - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (<i>Festuco - Brometalia</i>), význačná naleziště vstavačovitých 6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (<i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i>) 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)
CZ0533295	Běstvina	16,3	páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0533684	Běstvina - krypta	0,03	vrápenec malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>)
CZ0530033	Bohdalov	956,4	6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (<i>Festuco-Brometalia</i>) 6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (<i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i>) 9110 - Bučiny asociace <i>Luzulo-Fagetum</i> 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i>
CZ0533308	Bohdanečský rybník	247,8	kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>) lesák rumělkový (<i>Cucujus cinnaberinus</i>) modrásek bahenní (<i>Maculinea nausithous</i>) vážka jasnokvorná (<i>Leucorrhinia pectoralis</i>)
CZ0533685	Borová u Poličky	<0,1	vrápenec malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>)
CZ0533686	Bouda u Těchonína	<0,1	netopýr černý (<i>Barbastella barbastellus</i>) netopýr velký (<i>Myotis myotis</i>)
CZ0533296	Boušovka	1,1	vážka jasnokvorná (<i>Leucorrhinia pectoralis</i>)
CZ0530501	Brandýs	179,5	8210 - Chasmo fytická vegetace vápnitých skalnatých svahů 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i> 9180* - Lesy svazu <i>Tilio-Acerion</i> na svazích, sutích a v roklich
CZ0533297	Buky u Vysokého Chvojna	29,5	páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0534050	Černý Nadýmač	24,4	3150 - Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu <i>Magnopotamion</i> nebo <i>Hydrocharition</i> puchýřka útlá (<i>Coleanthus subtilis</i>)
CZ0534052	Dolní Chrudimka	60,6	3260 - Nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů <i>Ranunculion fluitantis</i> a <i>Callitriche-Batrachion</i> klínatka rohatá (<i>Ophiogomphus cecilia</i>)
CZ0530037	Hemže-Mýtkov	27,8	9180* - Lesy svazu <i>Tilio-Acerion</i> na svazích, sutích a v roklich
CZ0533300	Heřmanův Městec	62,6	páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0533310	Hluboký rybník	7,7	páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0530020	Hřebečský hřbet	738,5	8210 - Chasmo fytická vegetace vápnitých skalnatých svahů 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i> 9180* - Lesy svazu <i>Tilio-Acerion</i> na svazích, sutích a v roklich
CZ0534054	Hubský-Strádovka	86,0	3140 - Tvrdé oligo-mezotrofní vody s benthickou vegetací parožnatek 6410 - Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (<i>Molinion caeruleae</i>) 6430 - Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpského stupně 7140 - Přechodová rašeliniště a třasoviště 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>) srpnatka fermežová (<i>Hamatocaulis vernicosus</i>)
CZ0533302	Choltická obora	69,5	kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>) páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0614136	Chotary	7,2	vrkoč Geyerův (<i>Vertigo geyeri</i>)
CZ0533303	Chrudimka ¹	230,0	3260 - Nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů <i>Ranunculion fluitantis</i> a <i>Callitriche-Batrachion</i> vydra říční (<i>Lutra lutra</i>)
CZ0533687	Jeskyně Bětník	<0,1	vrápenec malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>)
CZ0533688	Jeskyně u Horního Újezda	<0,1	vrápenec malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>)
CZ0533698	Kladruby nad Labem	450,0	lesák rumělkový (<i>Cucujus cinnaberinus</i>) páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0533696	Kochánovické rybníky a tůně	19,4	čolek velký (<i>Triturus cristatus</i>) kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>)
CZ0530146	Králický Sněžník ²	1792,1	4060 - Alpská a boreální vřesoviště 6150 - Silikátové alpské a boreální trávníky 6430 - Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpského stupně 7110* - Aktivní vrchoviště 8110 - Silikátové sítě horského až niválního stupně (<i>Androsacetalia alpinae</i> a <i>Galeopsietalia ladani</i>) 8220 - Chasmo fytická vegetace silikátových skalnatých svahů 8310 - Jeskyně nepřístupné veřejnosti 9110 - Bučiny asociace <i>Luzulo-Fagetum</i> 91D0* - Rašelinný les 9410 - Acidofilní smrčiny (<i>Vaccinio-Piceetea</i>)

CZ0534053	Krkanka-Strádovské peklo	277,5	6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (<i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i>) 8220 - Chasmoxytická vegetace silikátových skalnatých svahů 9110 - Bučiny asociace <i>Luzulo-Fagetum</i> 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i> 9180* - Lesy svazu <i>Tilio-Acerion</i> na svazích, sutích a v roklich vranka obecná (<i>Cottus gobio</i>)
CZ0533307	Kunětická hora	26,9	páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0530174	Lanškrounské rybníky	41,5	6410 - Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (<i>Molinion coeruleae</i>) 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)
CZ0530500	Lichnice - Kaňkovy hory	451,2	6190 - Panonské skalní trávníky (<i>Stipo-Festucetalia pallentis</i>) 8220 - Chasmoxytická vegetace silikátových skalnatých svahů 9110 - Bučiny asociace <i>Luzulo-Fagetum</i> 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i> 9180* - Lesy svazu <i>Tilio-Acerion</i> na svazích, sutích a v roklich
CZ0530503	Litice ³	123,6	3260 - Nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů <i>Ranunculion fluitantis</i> a <i>Callitricho-Batrachion</i> 8220 - Chasmoxytická vegetace silikátových skalnatých svahů 9110 - Bučiny asociace <i>Luzulo-Fagetum</i> 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i>
CZ0533701	Louky u Přelouče	76,4	modrásek bahenní (<i>Maculinea nausithous</i>) modrásek očkovaný (<i>Maculinea teleius</i>)
CZ0533702	Louky v Jeníkově	13,7	vrkoč Geyerův (<i>Vertigo geyeri</i>)
CZ0533002	Malá Straka	3,6	kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>)
CZ0530064	Mazurovy chalupy	11,7	6410 - Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (<i>Molinion caeruleae</i>)
CZ0533012	Michnovka-Pravy	2,8	čolek velký (<i>Triturus cristatus</i>)
CZ0530034	Moravská Sázava	353,4	9110 - Bučiny asociace <i>Luzulo-Fagetum</i> 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i> 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)
CZ0524049	Orlice a Labe ⁴	2683,18	2330 - Otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (<i>Corynephorus</i>) a psinečkem (<i>Agrostis</i>) 3150 - Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu <i>Magnopotamion</i> nebo <i>Hydrocharition</i> 3260 - Nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů <i>Ranunculion fluitantis</i> a <i>Callitricho-Batrachion</i> 6410 - Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (<i>Molinion caeruleae</i>) 6430 - Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpského stupně bolen dravý (<i>Aspius aspius</i>) vydra říční (<i>Lutra lutra</i>) klínatka rohatá (<i>Ophiogomphus cecilia</i>)
CZ0533309	Pardubice - zámek	3,7	páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*
CZ0533691	Pařížov	<0,1	netopýr černý (<i>Barbastella barbastellus</i>)
CZ0533693	Podolská a Páterova jeskyně	<0,1	netopýr brvitý (<i>Myotis emarginatus</i>) vrápenec malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>)
CZ0530027	Psí kuchyně	268,6	6430 - Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpského stupně 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i> 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)
CZ0534055	Ratajské rybníky	20,4	6410 - Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (<i>Molinion caeruleae</i>) 7140 - Přechodová rašeliniště a třasoviště modrásek bahenní (<i>Maculinea nausithous</i>) modrásek očkovaný (<i>Maculinea teleius</i>) srpnatka fermežová (<i>Hamatocaulis vernicosus</i>)
CZ0533312	Rybník Moře	2,3	kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>)
CZ0533697	Rybník Strach	2,7	kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>)
CZ0530149	Rychnovský vrch	353,3	6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (<i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i>) 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i> 9180* - Lesy svazu <i>Tilio-Acerion</i> na svazích, sutích a v roklich 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)
CZ0530502	Semínský přesyp	0,6	2330 - Otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (<i>Corynephorus</i>) a psinečkem (<i>Agrostis</i>)
CZ0533501	Slavická obora	7,4	páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>)*

CZ0532132	Střemošická stráň	46,4	6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (<i>Festuco-Brometalia</i>) 6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (<i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i>) střevíčník pantoflíček (<i>Cypripedium calceolus</i>)
CZ0533314	Tichá Orlice	49,6	mihule potoční (<i>Lampetra planeri</i>)
CZ0213061	Týnecké mokřiny	7,1	kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>)
CZ0532131	U Banínského viaduktu	0,9	střevíčník pantoflíček (<i>Cypripedium calceolus</i>)
CZ0533005	U Pohránovského rybníka	65,0	lesák rumělkový (<i>Cucujus cinnaberinus</i>)
CZ0533301	Údolí Chrudimky	6,4	mihule potoční (<i>Lampetra planeri</i>)
CZ0613010	Údolí Svratky u Krásného ⁵	96,5	modrásek bahenní (<i>Maculinea nausithous</i>)
CZ0533316	Uhersko	81,2	lesák rumělkový (<i>Cucujus cinnaberinus</i>)
CZ0530028	Vadětín - Lanšperk	170,8	8210 - Chasmo fytická vegetace vápnitých skalnatých svahů 9130 - Bučiny asociace <i>Asperulo-Fagetum</i>
CZ0622174	V Jezdinách	26,1	střevíčník pantoflíček (<i>Cypripedium calceolus</i>)
CZ0533694	Vranová Lhota	<0,1	netopýr velký (<i>Myotis myotis</i>)
CZ0523267	Zaorlicko	185,4	6520 - Horské sečené louky 91E0* - Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)
CZ0530504	Zubří	29,2	6230* - Druhově bohaté smilkové louky na silikátových podložích v horských oblastech (a v kontinentální Evropě v podhorských oblastech)
CZ0530021	Žernov	312,4	3150 - Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu <i>Magnopotamion</i> nebo <i>Hydrocharition</i> 7140 - Přechodová rašeliniště a třasoviště 9170 - Dubohabřiny asociace <i>Galio-Carpinetum</i> 9190 - Staré acidofilní doubravy s dubem letním (<i>Quercus robur</i>) na písčitých pláních

¹ zasahuje do Kraje Vysočina

² zasahuje do Olomouckého kraje

³ zasahuje do Královéhradeckého kraje

⁴ zasahuje z Královéhradeckého kraje

⁵ zasahuje z Kraje Vysočina

Tab.2: Ptačí oblasti na území Pardubického kraje

Kód	Název	Rozloha (ha)	Předmět ochrany
CZ0531012	Bohdanečský rybník	306,75	chrámek kropenatý (<i>Porzana porzana</i>)
CZ0531013	Komárov	2030,75	kalous pustovka (<i>Asio flammeus</i>) moták pilich (<i>Circus cyaneus</i>)
CZ0711016	Králický sněžník ¹	30179,74	chrámek polní (<i>Crex crex</i>)

¹ zasahuje do Olomouckého kraje

3.2. Identifikace evropsky významných lokalit a ptačích oblastí

Hodnocená koncepce je krajský strategický dokument v oblasti podpory a rozvoje cyklo a in-line turistiky. Předmětem vyhodnocení je tedy území soustavy Natura 2000 vymezené na území Pardubického kraje, tj. všechny vyhlášené evropsky významné lokality a ptačí oblasti ležící či zasahující do území Pardubického kraje. Součástí hodnocení jsou tedy i některé EVL a PO, které do území Pardubického kraje zasahují ze sousedních krajů, a to z krajů Královéhradeckého, Olomouckého a Kraje Vysočina. Jejich stručný tabulkový přehled je prezentován v kapitole 3.1. Podrobný popis k EVL a PO je k dispozici na webových stránkách Natura 2000 (viz.: <http://www.nature.cz/natura2000-design3/hp.php>).

IV. VLASTNÍ POSOUZENÍ KONCEPCE

Cílem předkládaného posouzení dle §45i je zjistit, zda má koncepce významný negativní vliv na celistvost a předměty evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Referenčním cílem pro vyhodnocení koncepce je zachování předmětů ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí v příznivém stavu.

4.1. Metodika hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

V rámci vyhodnocení koncepce, byly vyhodnoceny všechny konkretizované výstupy formulované v návrhové části v rámci strategických priorit, opatření a jednotlivých aktivit. Byly brány v úvahu možné vlivy způsobené příslušnými opatřeními, resp. potenciálním záměrem, pokud z formulace opatření a jednotlivých aktivit takový záměr vyplynul, tj. z potenciálních vlivů v rámci výstavby a provozu takového záměru.

Hodnocení koncepce bylo provedeno podle následující stupnice významnosti vlivů dle metodického doporučení MŽP ČR (2007):

Hodnota	Termín	Popis
-2	Významně negativní vliv	Negativní vliv dle odst. 9 § 45i zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění Vylučuje realizaci koncepce (resp. koncepci je možné realizovat pouze v určených případech dle odst. 9 a 10 § 45i ZOPK). Významný rušivý až likvidační vliv na stanoviště či populaci druhu nebo její podstatnou část; významné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, významný zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Vyplývá ze zadání koncepce, nelze jej eliminovat (resp. vliv lze eliminovat vypuštěním problematického dílčího úkolu - záměru či opatření).
-1	Mírně negativní vliv	Omezený/mírný/nevýznamný negativní vliv Nevylučuje realizaci koncepce. Mírný rušivý vliv na stanoviště či populaci druhu; mírné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, okrajový zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Je možné jej vyloučit navrženými zmírňujícími opatřeními.
0	Bez vlivu	Koncepce, resp. její dílčí opatření nemají žádný prokazatelný vliv.
+1	Mírně pozitivní vliv	Mírný příznivý vliv na stanoviště či populaci druhu; mírné zlepšení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, mírný příznivý zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu.
+2	Významně pozitivní vliv	Významný příznivý vliv na stanoviště či populaci druhu; významné zlepšení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, významný příznivý zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu.
?	Vliv nelze vyhodnotit	Z obecného zadání koncepce není možné vyhodnotit vliv. Vyplývá z nedostatečnosti dat na straně koncepce, resp. plánovaných úkolů, opatření. Je způsobena obecnou povahou dílčího úkolu/opatření.

Za významný negativní vliv je obvykle považována přímá a trvalá ztráta části stanoviště druhu či přírodního stanoviště (habitatu), které jsou předmětem ochrany EVL či PO. Např. v ostatních evropských zemích je hlavním kritériem míry významnosti považována likvidace minimálně 1% výměry přírodního stanoviště nebo 1% pokles z velikosti populace evropsky významného druhu na území EVL nebo ptačího druhu na území ptačí oblasti (Bernotat 2007, Percival 2001). Jako indikátory významně negativního vlivu na předměty ochrany a celistvost EVL a PO lze považovat také potenciálně významné změny určujících ekologických podmínek, jež zajišťují příznivý stav předmětů ochrany (vhodná struktura biotopu, odpovídající kvalita přírodního prostředí apod.).

Z hlediska vyhodnocení významnosti vlivů předmětné koncepce je nutno konstatovat, že část opatření uvedených v koncepci jsou formulována obecně, s tím, že cílem je vybudovat cyklistickou infrastrukturu cyklostezek a bike areálů. U takto obecně formulovaných cílů s územní orientací však nelze významnost vlivů na území soustavy Natura 2000 posoudit. Těm je přiřazena hodnota „?“. U jiných se jedná o opatření bez územního dopadu (managementová, či organizační opatření). U nich byl vliv vyhodnocen jako indiferentní, nulový a přiřazena hodnota „0“.

V rámci návrhové části je pak uvedena celá řada konkrétních záměrů cyklostezek a bike resortů s jednoznačnějším a konkrétnějším územním dopadem. Zde jsou vlivy vyhodnoceny dle konkrétní situace jednotlivých záměrů. Zde se předpokládá škála potenciálních vlivů od indiferentních (0), přes oscilaci mezi indiferentním a potenciálně mírně negativním vlivem (0 až -1), až po vliv mírně negativní (-1). V případě některých záměrů MTB a bike resortů však z obecnosti jejich vymezení a specifikace (absence informací o

výběru a vedení konkrétních stezek v území) nebylo možno významnost potenciálních vlivů vyhodnotit, přičemž je zřejmé, že potenciálně negativní vlivy nelze v rámci realizace vyloučit. Těmto je přiřazena hodnota „?“.

U opatření a záměrů s vyhodnocením "0 až -1", "-1", "?", musí být vlivy podrobněji vyhodnoceny v dalších fázích přípravy projektů, v rámci procesu EIA či SEA, kde již mohou být řešeny podrobněji, v konkrétnějších územních souvislostech.

4.2. Hodnocení úplnosti podkladů

Předmětné hodnocení posuzovalo již vypracovanou koncepci (hodnocení tedy probíhalo tzv. metodou *ex post*). Pro účely hodnocení byly využity následující podklady:

- Dokument „Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji“
- Národní seznam evropsky významných lokalit, nařízení vlády k ptačím oblastem
- Informace z internetu - mapový server AOPK, informace z www.nature.cz, informační systém EIA, SEA MŽP apod.

Pro provedení tohoto hodnocení byly podklady shledány jako dostatečné.

4.3. Vyhodnocení vlivů realizace koncepce a jejich významnost na lokality soustavy Natura 2000

Z hlediska hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti je významná jak **strategická část koncepce** (část 2 koncepce), jež formuluje základní vizi v oblasti rozvoje cyklistiky, bike a in-line produktu na území Pardubického kraje (definuje a rozebírá strategické cíle, priority a jednotlivá opatření), tak zejména **návrhová část koncepce**, která prezentuje konkrétnější návrh infrastruktury v oblasti cyklo a in-line turistiky (část 7 koncepce).

Vyhodnocení strategické části koncepce

Priorita č. 1: Dobudovat v koordinaci s ostatními regiony a nadnárodními organizacemi infrastrukturu dálkových cyklotras (koridorů) na území kraje.

Opatření v rámci priority č.1	Hodnocení
1.1 V koordinaci s ostatními regiony nalézt leadery jednotlivých dálkových cyklotras vedoucích přes území kraje, vytvořit loga a shodnout se na názvech těchto tras	0
1.2 Dobudovat infrastrukturu pro dálkové cyklotrasy, jejich spojky a přívaděče, zejména chybějící úseky cyklostezek, rekonstruovat potřebné úseky	?
1.3 Dobudovat podle jednotné národní metodiky doplňkovou infrastrukturu a značení dálkových cyklotras	?
1.4 Vytvořit monitorovací systém dálkových cyklotras	0

U opatření 1.2 a 1.3 lze předpokládat tvorbu územně orientovaných rozvojových projektů, jejichž lokalizace není v současnosti známa. Vedle rekonstrukce stávajících úseků cyklostezek je předpoklad dobudování cyklostezek nových (tj. v nových stopách), vč. doplňkové infrastruktury (parkoviště a odpočívadla). U těchto záměrů nelze zcela vyloučit střety s územím soustavy Natura 2000. U projektů s konkrétním územním průmětem, je nutné zabránit takovým územním střetům s lokalitami Natura 2000, které by narušily celistvost EVL či PO a předměty ochrany. Nutnost eliminace či minimalizace případného negativního vlivu na předměty ochrany (kontaminace prostředí, rušení aj.). Každý jednotlivý projekt musí být detailně posouzen dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

Priorita č. 2: Dobudovat cyklotrasy, cyklostezky a in-line stezky s cykloprávním, sportovním nebo rekreačním účelem, vytvořit alespoň jeden in-line produkt národního významu.

Opatření v rámci priority č.2	Hodnocení
2.1 Dobudovat cyklostezky pro cykloprávní, volnočasové, sportovní a rekreační účely v krajině i v příměstských oblastech	?
2.2 Dobudovat infrastrukturu pro in-line produkt národního významu	?

U obou opatření lze přepokládat tvorbu územně orientovaných rozvojových projektů, jejichž lokalizace není v současnosti známa. Předpoklad dobudování nových cyklo a in-line stezek (tj. v nových stopách), vč. doplňkové infrastruktury (parkoviště a odpočívadla). U těchto záměrů nelze zcela vyloučit střety s územím soustavy Natura 2000. U projektů s konkrétním územním průmětem, je nutné zabránit takovým územním střetům s lokalitami Natura 2000, které by narušily celistvost EVL či PO a předměty ochrany. Nutnost eliminace či minimalizace případného negativního vlivu na předměty ochrany (kontaminace prostředí, rušení aj.). Každý jednotlivý projekt musí být detailně posouzen dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

Priorita č. 3: Vybudovat bike resorty, z nichž minimálně jeden bude atraktivitou tras, zázemím, službami a marketingem patřit mezi špičku v České republice, udržet a vytvořit další MTB trasy a související atraktivitu ve vhodných lokalitách kraje.

Opatření v rámci priority č.3	Hodnocení
3.1 Vybudovat komplexní infrastrukturu pro bike resorty, z nichž minimálně jeden bude svým rozsahem, kvalitou a zázemím služeb patřit mezi špičku v České republice	?
3.2 Rozvíjet a budovat příměstské bike areály a související aktivity	?
3.3 Udržet stávající MTB trasy v souladu s metodikou ČEMBA vytvářet další trasy; využít potenciálu česko-polského příhraničí	0

U obou opatření 3.1 a 3.2 lze přepokládat tvorbu územně orientovaných rozvojových projektů, jejichž lokalizace není v současnosti známa. Předpokládá se dobudování nových bike resortů (tj. v nových lokalitách). U těchto záměrů nelze zcela vyloučit střety s územím soustavy Natura 2000. U projektů s konkrétním územním průmětem, je nutné zabránit takovým územním střetům s lokalitami Natura 2000, které by narušily celistvost EVL či PO a předměty ochrany. Nutnost eliminace či minimalizace případného negativního vlivu na předměty ochrany (kontaminace prostředí, rušení aj.). Každý jednotlivý projekt musí být detailně posouzen dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. Opatření 3.3 je managementové a organizační opatření bez územní orientace.

Priorita č. 4: Optimalizovat síť cyklotras Pardubického kraje včetně dořešení návazností na sousední kraje a Polsko, nastavit dlouhodobý efektivní systém údržby a provozu cyklostezek a cyklotras.

Opatření v rámci priority č.4	Hodnocení
4.1 Optimalizovat síť cyklotras	0
4.2 Zvýšit propustnost hranice pro pěší a cyklisty a propojit české a polské cyklotrasy na hranici	0

U vyjmenovaných opatření nejsou navrhovány žádné, jež by měly vztah k lokalitám soustavy Natura 2000 a mohly potenciálně způsobit negativní vlivy na tyto lokality. Jedná se o managementové a organizační opatření v rámci již existující infrastruktury.

Priorita č. 5: Vytvořit kvalitní marketing všech cyklo a in-line produktů, podpořit kvalitní služby a rozvoj lidských zdrojů pro cykloprodukty.

Opatření v rámci priority č.5	Hodnocení
5.1 Nastavení systému marketingu, rozdělení rolí a kompetencí	0
5.2 V koordinaci s národními organizacemi (Asociace měst pro cyklisty, Nadace Partnerství, Czechtourism) vytvořit komplexní marketingový produkt dálkových cyklotras	0
5.3 Podpora tvorby marketingu cyklo, in-line a MTB produktů	0
5.4 Podpora cyklo, in-line a bike sportovních aktivit a akcí	0

U vyjmenovaných opatření nejsou navrhovány žádné, jež by měly vztah k lokalitám soustavy Natura 2000 a mohly potenciálně způsobit negativní vlivy na tyto lokality. Jedná se o managementové, marketingové a organizační opatření bez územní orientace.

Priorita č. 6: Nastavit dlouhodobý efektivní systém investování, údržby a provozu cyklostezek, inline stezek, cyklotras a bike resortů.

Opatření v rámci priority č.6	Hodnocení
6.1 Zavedení organizačního a finančního systému údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů	0

Jedná se o managementové a organizační opatření bez územní orientace.

Vyhodnocení návrhové části koncepce

Cyklostrategie Pardubického kraje obsahuje vedle návrhu priorit, strategických cílů a opatření rovněž soubor informací a podnětů na realizaci cyklostezek a MTB areálů získaných v průběhu zpracování koncepce oslovením obcí, svazků obcí, místních akčních skupin a soukromých subjektů na území kraje angažujících se, či participujících na cyklistické dopravě v regionu.

V zásadě se tedy jedná pouze o podněty v různé fázi realizace od projekčně připravených záměrů včetně posouzení vlivů na životní prostředí až po ideové návrhy nepodložené ani studií proveditelnosti. Tento soubor/ přehled záměrů v různé fázi přípravy tak představuje **databázi**, resp. tzv. **zásobník projektů**, jenž **usnadní výběr konkrétních prioritních akcí**. Při realizaci projektů by mělo být přihlédnuto k jejich příspěvku k naplnění pokud možno všech tzv. horizontálních témat udržitelného rozvoje, mezi nimiž je jedním z nosných témat také ochrana přírody, tj. i vztah k území soustavy Natura 2000.

V přílohové části Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém je uveden tabulkový přehled, který obsahuje seznam jednotlivých záměrů na úpravy či vybudování cyklostezek, bike areálů a cyklotras na území Pardubického kraje. Příloha 7a tak obsahuje 162 úseků cyklostezek k realizaci či úpravě, příloha 7b obsahuje přehled 9 bike resortů, které by měly být na území kraje realizovány či rozvíjeny a příloha 7c pak 67 úseků cyklotras určených k vyznačení nebo přeznačení. Předložený seznam má za úkol **pouze informovat o projektech**, které mohou být podpořeny mimo jiné na základě této koncepce a jejich charakteru. Projekty jsou součástí širší databáze, tedy zásobníku projektů, která je tvořena seznamem dosud nepodpořených projektů zvažovaných k předložení ze strany jednotlivých aktérů, především místních samospráv. **To, že jsou projekty uvedeny v přílohové části koncepce, neznamena, že tyto konkrétní projekty budou v rámci implementace koncepce podpořeny, resp. že nebudou podpořeny projekty jiné. Tento zásobník projektů tak, jak je navržen v přílohové části koncepce, slouží především k vytvoření rámcového odhadu potřeby finančních prostředků a zdrojů financování pro implementaci koncepce.**

Cyklotrasy

Návrh cyklotras jako celku představuje optimalizaci jejich sítě na území Pardubického kraje a jedná se tedy především o již existující úseky převážně dálkových cyklotras, vymezených na stávající komunikační síti. Součástí této optimalizace je mimo jiné i jednotné značení těchto dálkových cyklotras, neboť některé na území kraje nejsou v terénu vůbec označeny a jsou často vedeny po mnoha různých trasách pod více číselnými označeními. Koncepce u některých řeší jejich vedení po nevyhovujících komunikacích přeložením na jiné, již existující. V případě těchto cyklotras lze konstatovat, že jejich optimalizace a přeznačení v krajině **negenerují žádné předpokládané vlivy na území soustavy Natura 2000**, a to ani pozitivní ani negativní. Jedná se o organizační opatření bez územního dopadu. **Vlivy tak lze vyhodnotit jako indiferentní (0)**. V případě přeložek úseků těchto cyklotras, jejichž optimalizace zahrnuje i úseky v rámci nově navrhovaných cyklostezek, jsou tyto jednotlivé úseky předmětem hodnocení (viz níže).

Cyklostezky a in-line stezky

V mapové příloze koncepce je graficky znázorněno vedení jednotlivých úseků návrhu cyklostezek (celkem 162 na území kraje) v mapovém měřítku, které neumožňuje přesnější geografickou analýzu jednotlivých úseků tras. Z toho vycházelo i vyhodnocení jednotlivých cyklostezek, které pouze **rámcově** vyhodnotilo vlivy a jejich předpokládanou významnost na EVL a PO na území Pardubického kraje. V tabulce č. 3 níže, je vyhodnocen **potenciální vliv možného** (předpokládaného) vedení navrhovaných úseků v rámci vymezených směrů resp. koridorů a možných střetů s územím soustavy Natura 2000, přičemž byla navržena opatření pro další fázi projektové přípravy staveb. I když byl vyhodnocen soubor cyklostezek v podobě, kdy nejsou v této fázi exaktněji vymezeny, lze z aktuálního vymezení a trasování jejich směrů vyvodit obecnou povahu potenciálních vlivů a navrhnout některá opatření, která se ve vztahu k území soustavy Natura 2000 jeví jako přiměřená a žádoucí. (viz kap. 4.8.).

MTB trasy a bike resorty

Jejich výběr a začlenění do koncepce vyplynul z rešerše záměrů v regionech (celkem 9 záměrů). Grafické vymezení v podobě ploch je pouze rámcové, poněvadž se v rámci takto vymezeného území bude jednat o využití některých, pro tyto účely vhodných, již existujících cest či stezek a dobudování bike cest nových. Především v oblasti Dolní Morava se jedná o záměry využití stávajících lyžařských areálů. Plochy tedy rámcově vymezují hranice těchto areálů. Doplňkovou infrastrukturu v rámci nich budou tvořit nástupní místa a parkoviště vč. značení tras.

Tab.3: Přehled navržených cyklostezek a jejich potenciální střet s územím soustavy Natura 2000

Č. v mapě	Název	Úsek	Potenciální střet / Opatření	Potenc. vliv
1	Pardubická Labská	Chvaletice - Týnec nad Labem	-	0
2	Přelouč - Chvaletice	Lhota - Chvaletice	-	0
3	Pardubická Labská	Přelouč - Trnávka	- EVL Louky u Přelouče - okrajový zásah (2 segmenty); - Minimalizovat zásah do lučních biotopů v rámci výstavby; - Neumísťovat na louky zařízení staveníště; - Doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	-1
4	Přelouč - Chvaletice	Přelouč - Lhota	-	0
5	Přelouč - Lohenice - Mělice	Přelouč - Lohenice	- EVL Louky u Přelouče - okrajový zásah (1 segment); - Minimalizovat zásahy do břehových porostů v rámci výstavby.	0 až -1
6	Přelouč - Lohenice - Mělice	Lohenice - Mělice	-	0
7	Přelouč - Valy - Mělice	Přelouč - Valy	-	0
8	Přelouč - Valy - Mělice	Valy - Mělice	-	0
9	Pardubická Labská	Pardubice - Přelouč	-	0
10	Rohovládova Bělá - Vyšehněvice		-	0
11	Rohovládova Bělá - Pravy	přes Kasalice	-	0
12	Rohovládova Bělá - Vlčí Habřina		-	0
13	Rohovládova Bělá - Lázně Bohdaneč	přes Bukovku	- EVL, PO Bohdanečský rybník - dotyk s hranicí v krátkém úseku; - Minimalizovat kácení dřevin. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.	0
14	Lázně Bohdaneč - Dolany	oprava povrchu stávající cyklotrasy č. 4040	- EVL, PO Bohdanečský rybník - rekonstrukce stávající stopy cyklostezky; - V rámci rekonstrukce nezasahovat do okolních biotopů; - Zařízení staveníště umísťovat mimo vlhké bezkolencové louky.	0
15	Lázně Bohdaneč II.	od golfu k hájovně	-	0
16	Lázně Bohdaneč I.	spojka ke golfu	-	0
17	Lázně Bohdaneč	spojka na sídliště Na Lužci (uvnitř města)	-	0
18	Živanice - Mělice		-	0
19	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	Lány na Důlku - spojka na Labskou	-	0
20	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	průmyslovou zónou Staré Čivice - žel. st. Opočíněk	-	0
21	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	Pardubice, Staré Čivice - průmyslová zóna	-	0
22	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	odbočka Barchov	-	0
23	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	odbočka Starý Mateřov - severní část	-	0
24	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	odbočka Starý Mateřov - jižní část	-	0
25	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	odbočka St. Mateřov - Třebosice	-	0
26	Staré Jesenčany - Třebosice		-	0
27	Pardubice - Hrádek	průjezd alejí k obci Hrádek	-	0
28	Pardubice - Hrádek	odbočka na písňík Hrádek	-	0
29	Pardubice - Hrádek	Doubravice - Hrádek	- EVL U Pohránovského rybníka - cyklotrasa kopíruje podél silnice jz. hranici EVL (přítomny borové porosty); - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.	0
30	Pardubice - Hrádek	Pardubice, Labe - Rosice nad Labem	-	0
31	Pardubice, Svítkov - Lány na Důlku	Pardubice, K Vápence - Paramo	-	0
32	Pardubice - Hefmanův Městec	Staré Jesenčany - Medlešice	-	0
33	Pardubice - Březhrad	Srch - Stéblová	-	0
34	Pardubice - Březhrad	Staré Hradiště - pod Srchem	-	0
35	Pardubice - Březhrad	Pardubice, Cihelna - Staré Hradiště	-	0
36	Pardubice, Severovýchodní tangenta	Pardubice, u Kalvodů - u věznice	-	0

KONCEPCE CYKLO A IN-LINE TURISTIKY V PARDUBICKÉM KRAJI

POSOUZENÍ VLIVU KONCEPCE DLE §45i ZÁKONA Č. 114/1992 Sb.

C. v mapě	Název	Usek	Potenciální střet / Opatření	Potenc. vliv
37	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Pardubice, lávka přes Labe	-	0
38	Pardubická Labská	Pardubice, nábřeží u stadionu	-	0
39	Pardubice - Chrudim	Pardubice - Dražkovice	-	0
40	Pardubice - Chrudim	Mikulovice, průjezd	-	0
41	Heřmanův Městec - Chrudim	Heřmanův Městec - Bylany - Markovice	-	0
42	Chrudimka, odb. Rabštejnská Lhota	Podhůra - Rabštejnská Lhota	-	0
43	Chrudimka, odb. Rabštejnská Lhota	Chrudim - Podhůra	-	0
44	Orel	místní řešení	-	0
45	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Opatovice n. Labem, k Železnému mostu	-	0
46	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	odbočka Hrobice - Čeperka	-	0
47	Dříteč - Sezemice	Dříteč - Dražkov - Lukovna - Sezemice	-	0
48	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Bukovina n. L - Dříteč - Némčice	- EVL Orlice a Labe - okrajový zásah, přemostění toku; - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména břehových porostů; - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutnější povrch bez užití asfaltu, např. šotolina - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	-1
49	Kunětický most - Sezemice II.	Počaply - Sezemice	-	0
50	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Némčice - Hrobice	-	0
51	Dříteč - Borek		-	0
52	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	okolo Kunětické hory a napojení na Ráby	- EVL Kunětická hora - potenciální zásah (dotyk) s EVL; - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do starších dřevinných porostů (sady, doupné stromy); - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	0 až -1
53	Ráby - Kunětice		-	0
54	Pardubice - Ostřešany	Nemošice - Ostřešany	-	0
55	Pardubice - Březhrad	odbočka Psinek	-	0
56	Pardubice - Březhrad	odbočka Brozany	-	0
57	Pardubice - Sezemice	Spojil - Malé Koloděje	-	0
58	Pardubice - Staročernsko	Staročernsko	-	0
59	Pardubice - Lány u Dašic	Pardubice - Černá za Bory	-	0
60	Pardubice - Lány u Dašic	Černá za Bory - Zmínny	-	0
61	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	odbočka S.K.Neumanna	-	0
62	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Pardubice, Vinice - Stará vojenská plovárna	-	0
63	Pardubice - Mnětice	Pardubičky - Černá za Bory 1/4	-	0
64	Pardubice - Mnětice	odbočka Průmyslová	-	0
65	Pardubice - Ostřešany	odbočka vojenský prostor	-	0
66	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Pardubice, vojenský prostor - Mnětice	- EVL Dolní Chrudimka - okrajový zásah, přemostění toku; - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do toku a břehových porostů; - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutnější povrch bez užití asfaltu, např. šotolina. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	0 až -1

C. v mapě	Název	Usek	Potenciální střet / Opatření	Potenc. vliv
67	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Tuněchody - Chrudim	- EVL Dolní Chrudimka - okrajový zásah; - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména břehových porostů; - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	0 až -1
68	Pardubice - Sezemice	Počapelské Chalupy - Počaply	-	0
69	Pardubice - Sezemice	Velké Koloděje - Lány u Dašic	-	0
70	Pardubice - Sezemice	odbočka Veská	-	0
71	Pardubice - Mnětice	odbočka Žižín	-	0
72	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Mnětice - Štětín	- Cyklostezka se v blízkosti EVL napojuje na stávající komunikaci; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.	0
73	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	odbočka na Hostovice	- Cyklostezka se v blízkosti EVL napojuje na stávající komunikaci; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.	0
74	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Štětín - Tuněchody	- EVL Dolní Chrudimka - okrajový zásah; - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména břehových porostů; - Doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	0 až -1
75	Tuněchody - Vejvanovice	Tuněchody - Úhřetice	- EVL Dolní Chrudimka - přemostění toku; - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do toku a břehových porostů. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	0 až -1
76	Tuněchody - Vejvanovice	Úhřetice - Vejvanovice	-	0
77	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Tuněchody, k lávce	- EVL Dolní Chrudimka - přemostění toku (pokud dojde k výměně stávající lávky); - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do toku a břehových porostů. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	0 až -1
78	Chvojenec - Byšť		-	0
79	Holice - Chvojenec		-	0
80	Horní Ředice	spojka na R35	-	0
81	Holice - Veliny		-	0
82	Holice - Dolní Roveň		- PO Komárov - průchod cyklostezky PO; - V rámci výstavby minimalizovat zásahy do krajinné zeleně. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody	0 až -1
83	Ostřetín - Horní Jelení		-	0
84	Skuteč - Hroubovice	Skuteč - Skutíčko - Hroubovice	- EVL Anenské údolí - průchod cyklostezky EVL; - Cyklostezku vést v rámci EVL po stávajících komunikacích (cestách); - Minimalizace zásahů do okolních biotopů; - Zařízení staveniště neumisťovat do lučních porostů; - Doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	-1
85	Skuteč - Předhradí	Skuteč - Lažany - Předhradí	-	0
86	Hlinsko - Veselý kopec	Hlinsko - Rváčov - Veselý kopec	-	0
87	Vítanov - Chlum		-	0
88	Hlinsko - Jeníkov		-	0
89	Čertovina - Krouna		-	0
90	Perálec - Zderaz - Proseč		-	0
91	Česká Rybná - Proseč		-	0
92	Litomyšl - Proseč		-	0
93	Vysoké Mýto - Cerekvice n. Loučnou	Vysoké Mýto - Hrušová	-	0

KONCEPCE CYKLO A IN-LINE TURISTIKY V PARDUBICKÉM KRAJI

POSOUZENÍ VLIVU KONCEPCE DLE §45i ZÁKONA Č. 114/1992 Sb.

Č. v mapě	Název	Usek	Potenciální střet / Opatření	Potenc. vliv
94	Litomyšl - Cerekvice nad Loučnou	Tržek - Cerekvice nad Loučnou	-	0
95	Kamenec u Poličky	průjezd obcí	-	0
96	Polička - Bořiny		-	0
97	Polička - masokombinát		-	0
98	Svitavy - Polička	Vendolí - Pomezí	-	0
99	Sopotnice	průjezd Sopotnicí	-	0
100	České Libchavy - Sopotnice		-	0
101	Brandýs nad Orlicí	přeložka kolem Perné	- EVL Brandýs - okrajový zásah; - Cyklostezku vést v rámci EVL pokud možno po stávajících komunikacích (cestách); - Minimalizace zásahů do okolních biotopů; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	0 až -1
102	Hrádek - Řetůvka		-	0
103	Žamberk - Písečná	Žamberk - Dlouhoňovice	-	0
104	Žamberk - průjezd		-	0
105	Žamberk - Nekoř	Žamberk - hráz Pastvinské přehrady	-	0
106	Líšnice	spojočka Líšnice - cyklostezka Letohrad - Žamberk	-	0
107	Letohrad - Líšnice	Letohrad - Šedivec - Líšnice	-	0
108	Letohrad - Králíky	Letohrad - Jablonné n. Orlicí - Králíky	- EVL Tichá Orlice, PO Králický Sněžník - okrajový zásah, přemostění toku; - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů (břehové porosty, louky apod.); - Nezasahovat do vodního toku - Během realizace zamezit znečištění toku - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutnější povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	0 až -1
109	Dolní Morava - Jodlow	Dolní Morava - Horní Morava - Jodlow	- PO Králický Sněžník - okrajový zásah, průchod cyklostezky sídlem; - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména lučních; - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutnější povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	0 až -1
110	Česká Třebová - Lanškroun	Česká Třebová - Rybník	-	0
111	Česká Třebová - Lanškroun	Rybník - meandr Třebovky	-	0
112	Česká Třebová - Lanškroun	Třebovice - Rudoltice	-	0
113	Lanškroun - Dlouhý rybník		-	0
114	Lanškroun - Luková		-	0
115	Lanškroun - Sázava		-	0
116	Lanškroun - Žichlínek		-	0
117	Tatenice - Hoštejn	Tatenice - Popelák	-	0
118	Svitavy - Opatov	Svitavy - Valdek	-	0
119	Svitavy I.	připojení na cyklostezku Svítavy - Vendolí	-	0
120	Svitavy II.	připojení na cyklostezku SY - Vendolí	-	0
121	Svitavy I.	připojení inline okruhu	-	0
122	Svitavy I.	připojení inline okruhu	-	0
123	Svitavy - Koclířov	Svitavy - Spáleniště	-	0
124	Moravská Třebová - Hřebeč I.		-	0
125	Moravská Třebová - Útěchov II.		-	0
126	Moravská Třebová - Kunčina		-	0
127	Moravská Třebová - Staré Město		-	0
128	Městečko Trnávka - Jevíčko	Městečko Trnávka - Lazy	-	0
129	Městečko Trnávka - Jevíčko	Lazy - Chornice	-	0

KONCEPCE CYKLO A IN-LINE TURISTIKY V PARDUBICKÉM KRAJI

POSOUZENÍ VLIVU KONCEPCE DLE §45i ZÁKONA Č. 114/1992 Sb.

Č. v mapě	Název	Úsek	Potenciální střet / Opatření	Potenc. vliv
130	Městečko Trnávka - Jevíčko	Chornice - Jevíčko	-	0
131	Jevíčko - Eden		-	0
132	Jevíčko - Velké Opatovice II.	Jevíčko - do půli cesty k V. Opatovicím	-	0
133	Jevíčko - Velké Opatovice I.	Jevíčko - k podjezdu R43	-	0
134	Letohrad	průjezd městem	-	0
135	Chrast - Hroubovice	Podlažice - Hroubovice	-	0
136	Chrast - Horka		-	0
137	Chrast - Zaječice		-	0
138	Horní Jelení - Dolní Jelení		-	0
139	Hrádek - Litomyšl		-	0
140	Rosice - Chrast		-	0
141	Rosice - Hrochův Týnec		-	0
142	Nové Hrady - Hrochův Týnec	údolím Novohradky	-	0
143	Choteč - Horní Ředice		-	0
144	Valy - Seč		- EVL Heřmanův Městec - potenciální zásah (dotyk) s EVL; - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do starších dřevinných porostů (doupné stromy); - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	0 až -1
145	Přelouč - Ronov nad Doubravou		-	0
146	Chvojenec - Choteč	Chvojenec - Rokytno - Choteč	-	0
147	Rokytno - Drahoš		-	0
148	Chvojenec - Velké Koloděje		-	0
149	Sezemice - Býšť	Sezemice - Rokytno	-	0
150	Pardubice - Staročernsko	Černá za Bory - ke Staročernsku	-	0
151	Pardubice - Dašice	Dašice - Hostovice - Žižín	-	0
152	Útěchov - Křenov	Útěchov - Dlouhá Loučka	-	0
153	Útěchov - Křenov	Dlouhá Loučka - Křenov	-	0
154	Městečko Trnávka - Vranová Lhota	Městečko Trnávka - Pěčíkov	-	0
155	Městečko Trnávka - Vranová Lhota	Pěčíkov - Vranová Lhota	- EVL Bohdalov- okrajový zásah do EVL; - Cyklostezku doporučujeme vést v úseku Pěčíkov- Hraničky pokud možno podél silnice II/644; - Minimalizace zásahů do okolních biotopů; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	-1
156	Městečko Trnávka - Moravská Třebová	Městečko Trnávka - Rozstání	-	0
157	Městečko Trnávka - Moravská Třebová	Rozstání - Linhartice	-	0
158	Městečko Trnávka - Moravská Třebová	Linhartice - Moravská Třebová	-	0
159	Moravská Třebová - odbočka Linhartice	podél R35	-	0
160	Moravská Třebová - Krasíkov	Staré Město - Třebořov	-	0
161	Moravská Třebová - Krasíkov	Třebořov - Krasíkov	-	0
162	Sezemice - Býšť	Rokytno - Býšť	-	0

Tab.4: Přehled navržených MTB a bike resortů

Č. v mapě	Název	Popis projektu	Potenciální střet / Opatření	Vliv
1 (1a, 1b)	Dolní Morava	Rozšíření stávajícího areálu (8 cyklotras, 4 single trailů) z 8,2 km na 16-20 km v roce 2015-2016; další rozšíření na 20-30 km v letech 2016-2020.	- Je graficky vymezen 2 plochami (1a, 1b) uvnitř PO Králický Sněžník. Větší plocha (1a - Slaměnka) zasahuje i do jižní části EVL Králický Sněžník; - Plocha 1a - rozšíření o další cyklotrasy a single treky. V lesnaté oblasti Slamníku a Podbělky četné a plošně významné zastoupení bučin, smrčin (9110 a 9410) a biotopů silikátových skal s chasmoxytickou vegetací (8220), které jsou předmětem ochrany. V oblasti Dolní Moravy je již značná koncentrace rekreačních aktivit (sjezdovky, hotely, penziony) vč. tras cyklostezek; - Potenciálně negativní vliv, zejména na EVL Králický Sněžník. Vzhledem k neznalosti konkrétního řešení, však nelze významnost vlivu objektivně vyhodnotit. Potenciální riziko kumulativních vlivů; - Minimalizovat úpravy stávajících cest a stezek na nezbytně nutné minimum; - Minimalizovat zásahy do okolních lesních biotopů; - Záměr musí být předložen v konkrétnější podobě, přičemž doporučujeme plochu vymezit tak, aby nezahrnovala předmětnou část území EVL; - Případnou realizaci záměru bude nutno koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK. - Plocha 1b (Větrný vrch) z části navazuje na stávající bike areál v rámci sjezdovky; - Minimalizovat úpravy stávajících cest a stezek na nezbytně nutné minimum; - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména lučních; - Případnou realizaci záměru bude nutno koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	1a: ? 1b: -1
2	Suchý vrch - Buková hora	Nový areál (12 úseků, malá až střední obtížnost); vydáno stavební povolení.	- Pro záměr bylo již vydáno stavební povolení a je ve fázi realizace, tudíž je hodnocen dle §45i bezpředmětné	-
3	Voděradý - Džbánov	Nový areál (Kombinace singltreku a nových tras MTB s dovybavením infrastruktury a ubytovací kapacity).	-	0
4	Bike resort Orlicko Třebovsko	Vybudování jednosměrných terénních stezek - trailů pro horská kola ve 3 stupních obtížnosti, dále speciální sjezdové tratě vč. dovybavení střediska Peklák. Doplnění bezpečnostních prvků a vybavení na MTB trasách. Vybudování 3 nástupních míst a 4 infosystémů. Plánované rozšíření 4.a Sloupnice - 10 km , 4.b Řetová Mandl - 20 km, 4.c Litomyšl - Kozlov Strakov..	- Je graficky vymezen 5 plochami (4a, 4b, 4c, 4d a 4e), přičemž plochy 4a, 4b, 4d a 4e leží mimo území soustavy Natura 2000; - Plocha 4c zahrnuje jihovýchodní až jižní část EVL Psí kuchyně, tvořící prudší svahy plochého hřebu, které souvisle pokrývají bučiny (9130), které jsou jedním z předmětů ochrany; - Potenciálně negativní vliv, jehož významnost však nelze v této fázi posoudit. Vzhledem k obecnosti a neznalosti konkrétního řešení, nelze významnost vlivu objektivně vyhodnotit; - Minimalizovat úpravy stávajících cest a stezek na nezbytně nutné minimum; - Minimalizovat zásahy do okolních lesních biotopů; - Záměr musí být předložen v konkrétnější podobě, přičemž doporučujeme plochu vymezit tak, aby nezahrnovala území EVL, tj. její jižní část; - Případnou realizaci záměru bude nutno koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	4a,b, 4d,e: 0 4c: ?
5	Choceň	Přírodní bike areál směrem k Horní Jelení a bike arénu ve městě - v lokalitě směrem na Horní Jelení je naplánován pro r. 2015 druhý ročník OrliceCupu, který má i bikovou část v délce 30km, která je vyznačena. Možnost rozdělení do jednotlivých etap. Bike park by měl být realizován najednou. Vzhledem k atraktivitě lze s jistotou předpokládat významnou návštěvnost, postupná realizace by naopak zvyšovala bezpečnostní riziko pro uživatele.	-	0
6	Svitavy	Sněžník 569 m - Javornický hřeben; napojení - typu flowtrail na Resort Orlicko Třebovsko - Litomyšlsko; MTB klub Svítavy pořádá v lokalitě cyklistické závody	-	0

Č. v mapě	Název	Popis projektu	Potenciální střet / Opatření	Vliv
7	Podhůra	Stávající stav - délka stezky 1580 m, šířka stezky 0,7-0,9 m, Náklady 710 000 Kč s DPH Plánovaná délka cca 13 km - Obtížnost červená – střední, pro zkušenější cyklisty - V současnosti se řeší technická studie, odhadované náklady 6 mil. Kč s DPH Plán - 2015 10 - 20 km, možný výhled 2020 - 20 - 30 km	- Plocha je vymezena tak, že v ní leží EVL Kochánovické rybníky a tůň. - Vzhledem k předmětům ochrany vázaných na vodní prostředí, není předpokládáno významnější ovlivnění EVL cyklo aktivitami; - Případné úpravy stávajících stezek v okolí rybníků a prostoru nivy Podhůry provádět tak, aby byly zachovány stávající hydrologické poměry, nedošlo ke znečištění vod a omezení migrační prostupnosti v území; - V rámci případné výstavby nových stezek tyto neumisťovat do území EVL, zejména nivy; - Doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina. - Minimalizace zásahů do okolních biotopů, nezasahovat do nivy stavebními aktivitami; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	-1
8 (8a -8d)	Hlinsko	Lokalita Ctětín - Včelákov je vhodná lokalita pro možný návrh stezek v rozsahu cca. 20 - 30 km s lehčími stezkami a částí těžší obtížnosti - severní část CHKO Železné hory. Na jih od města - CHKO Žďárské vrchy. Podrobněji ve zprávě - 8.a - Skiareál, 8.b - Hamřík, 8.c - Rataje, 8.d Hlinsko-Trailly	- Je graficky vymezen 4 plochami (8a, 8b, 8c a 8d), přičemž plochy 8a, 8b leží mimo území soustavy Natura 2000; - Plocha 8c okrajově zasahuje do jižní části EVL Ratajské rybníky; - Vzhledem k předmětům ochrany vázaných na bezkolencové louky a rašeliníště, není předpokládáno významnější ovlivnění EVL cyklo aktivitami; - Případné úpravy stávajících stezek a budování stezek nových provádět tak, aby byly zachovány stávající hydrologické poměry a nedošlo ke znečištění vod; - V rámci případné výstavby nových stezek tyto neumisťovat do území EVL; - Doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Minimalizace zásahů do okolních biotopů, zejména bezkolencových luk, vyskytujících se i mimo území EVL; - V rámci následných fází projektu vymežit hranice areálu tak, aby ležely mimo EVL; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK. - Plocha 8d významně zabírá východní části EVL Hubský - Strádovka; - Vzhledem k charakteru bioty (předmětů ochrany) vázané na vodní, mokřadní až vlhkomilné prostředí tj. oblast rybníků s vodními toky a její přilehlé okolí, tedy na zvodnělé plochy, není předpokládáno významnější ovlivnění EVL cyklo aktivitami; - Nástupní prostor s parkovišti směřovat mimo EVL. - Pro přístup do areálu využít stávající zpevněné komunikace, přes území EVL pouze cyklostezkou č.4115; - Případné úpravy stávajících stezek a budování stezek nových provádět tak, aby byly zachovány stávající hydrologické poměry a nedošlo ke znečištění vod; - Minimalizace zásahů do okolních biotopů; - V rámci případné výstavby nových stezek tyto neumisťovat do území EVL; - Doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - V rámci následných fází projektu vymežit hranice areálu tak, aby ležel mimo EVL, tj. nezasahoval do východní části EVL; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.	8a,b: 0 8c: -1 8d: -1
9	Moravská Třebová	Jedná se o součást rekreačního areálu, komplexní areál outdoorových sportů. Zpracován záměr a diplomová práce.	-	0

4.4. Posouzení významnosti vlivů

Vyhodnocení strategické části koncepce

Strategická část koncepce formulovala v rámci 6 prioritních os 16 opatření. 6 z nich přímo implikuje potenciální možnost negativně ovlivnit soustavu Natura 2000. Jedná se o:

Opatření v rámci Prioritní osy č. 1:

1.2 Dobudovat infrastrukturu pro dálkové cyklotrasy, jejich spojky a přívaděče, zejména chybějící úseky cyklostezek, rekonstruovat potřebné úseky

1.3 Dobudovat podle jednotné národní metodiky doplňkovou infrastrukturu a značení dálkových cyklotras

Opatření v rámci Prioritní osy č. 2:

2.1 Dobudovat cyklostezky pro cyklodopravní, volnočasové, sportovní a rekreační účely v krajině i v příměstských oblastech

2.2 Dobudovat infrastrukturu pro in-line produkt národního významu

Opatření v rámci Prioritní osy č. 3:

3.1 Vybudovat komplexní infrastrukturu pro bike resorty, z nichž minimálně jeden bude svým rozsahem, kvalitou a zázemím služeb patřit mezi špičku v České republice

3.2 Rozvíjet a budovat příměstské bike areály a související aktivity

Tato opatření předpokládají tvorbu územně orientovaných projektů s potenciální možností ovlivnit území soustavy Natura 2000. Vzhledem k obecnosti jejich formulace však **nelze vyhodnotit významnost vlivů** (?), přičemž vliv může být ve výsledku málo významný, stejně tak u nich v této fázi ale nelze zcela vyloučit ani možnost potenciálně negativních vlivů. U těchto aktivit musí být každý jednotlivý projekt v dalších fázích jeho naplňování (SEA, EIA) detailně posouzen dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., resp. pokud není vliv na soustavu Natura 2000 předem vyloučen stanoviskem orgánu ochrany přírody.

Zbývajících 10 opatření je ve vztahu k území soustavy Natura 2000 **indiferentních**, jedná se o organizační či marketingová opatření bez územní vazby (0).

U těch aktivit, kde byl vliv vyhodnocen jako "?" (možný negativní vliv, není však možné vyhodnotit jeho významnost), bylo konstatováno, že každý jednotlivý projekt musí být detailně posouzen dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., resp. pokud není vliv na soustavu Natura 2000 předem vyloučen stanoviskem orgánu ochrany přírody.

Vyhodnocení návrhové části koncepce

Současně lze konstatovat, že mnohé cíle a opatření formulované v obecné rovině v rámci strategické části koncepce nachází své naplnění v konkrétnějších územních souvislostech v rámci vybraných záměrů realizace cyklostezek a MTB/ bike areálů.

Návrh cyklostezek

Drtivá většina navržených cyklostezek, resp. jejich trasování prochází mimo území soustavy Natura 2000, přičemž 22 záměrů je v potenciálním územním střetu s územím soustavy Natura 2000. Součástí vyhodnocení je i hraniční propojení pro cyklisty do Polska.

U 17 záměrů cyklostezek (včetně hraničního propojení do Polska) se povětšinou jedná o možnost okrajových zásahů cyklostezek vedených podél vodních toků, kde nelze v rámci stavebních prací vyloučit možné zásahy do břehových porostů či lučních biotopů a v rámci přemostění i přechody přes vodní toky. Jedná se o biotopy, které jsou u mnohých EVL samy předmětem ochrany nebo jsou na ně vázání živočichové, jež jsou předmětem ochrany či obojí. V rámci několika cyklostezek se také jedná o možnost zásahů do lesních biotopů. U těchto záměrů **byl potenciální vliv jejich realizace vyhodnocen povětšinou jako oscilující mezi nulovým až mírně negativním vlivem (0 až -1), u několika i vlivem mírně negativním (-1).**

5 záměrů je vedeno v blízkosti EVL nebo se v různě dlouhých úsecích EVL pouze dotýkají avšak z ohledem na lokalizaci a charakter předmětů ochrany předběžně vyplynulo, **že vliv bude zřejmě indiferentní (0).**

U aktivit, kde byl vliv vyhodnocen jako "0 až -1" a "-1", bylo konstatováno, že každý jednotlivý projekt (záměr) musí být detailně posouzen dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., resp. pokud není vliv na soustavu Natura 2000 předem vyloučen stanoviskem orgánu ochrany přírody. Zároveň u těchto záležitostí byla doporučena konzultace s příslušným orgánem ochrany přírody.

Návrh MTB a bike resortů

Tyto záměry byly v rámci koncepce prezentovány jako orientačně vymezené plochy, které tak v krajském měřítku koncepce představují území (často vymezené do lesnatých oblastí), kam mají být soustředěny aktivity MTB a bike resorty. Většinou se má jednat o využití stávající cestní sítě, ale také se počítá s vybudováním cest (tras) nových.

Z 9 záměrů, vymezených celkově 18 plochami byly zjištěno, že 4 záměry (6 ploch), zasahují do území soustavy Natura 2000 a to místy výrazně. U 2 bike resortů (2 plochy) **nebylo možno významnost vlivů vyhodnotit, (?)**. V případě bike areálu Velká Morava plocha 1a leží v PO Králický Sněžník a významně zasahuje i do EVL Králický Sněžník s koncentrací biotopů lesního charakteru. Vzhledem k charakteru území a jeho předmětů ochrany, značné koncentraci rekreačních aktivit a dalších faktorů kumulativního charakteru, při neznalosti konkrétního řešení, nebylo možné významnost vlivů vyhodnotit, nicméně negativní vlivy je možno předpokládat. Rovněž je to bike resort Orlicko - Třebovsko, který významněji zasahuje do EVL Psí kuchyně rovněž s lesními biotopy. U 3 areálů (4 plochy) se zásahem do území soustavy Natura (prostorově okrajového nebo z hlediska povahy záměru a charakteru předmětů ochrany méně významného) **byly potenciální vlivy rámcově vyhodnoceny jako (-1)**. Současně však byla u těchto záměrů navržena opatření k eliminaci případných negativních vlivů (viz tabulková část vyhodnocení).

U 6 areálů (9 ploch) **byl vliv vyhodnocen jako nulový (0)**, areály, resp. plochy leží mimo území soustavy Natura 2000.

U jednoho záměru bylo provedení hodnocení bezpředmětné, neboť se nachází již ve fázi realizace

U záměrů, kde byl vliv vyhodnocen jako "-1" a "?", bylo konstatováno, že projekty musí být konkretizovány a každý jednotlivý projekt (záměr) musí být detailně posouzen dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., resp. pokud není vliv na soustavu Natura 2000 předem vyloučen stanoviskem orgánu ochrany přírody. Zároveň u těchto záměrů byla doporučena konzultace s příslušným orgánem ochrany přírody.

4.5. Vyhodnocení vlivů koncepce na celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí

V rámci vyhodnocení nebyly identifikovány takové cíle, jež by implikovaly předpoklad narušení celistvosti území soustavy Natura 2000 v rámci realizace koncepce.

4.6. Vyhodnocení koncepce z hlediska kumulativních vlivů

Návrhová část koncepce v konkrétnějších územních souvislostech navrhuje doplnění cyklistické infrastruktury, zejména 162 cyklostezek a 9 tematických areálů MTB a bike resortů. Z pohledu rozmístění cyklostezek se tyto koncentrují do rovinaté oblasti Pardubické sídelní aglomerace, jinde na území kraje jsou rozmístěny rovnoměrněji.

Zde lze konstatovat, že rozmístění cyklostezek nekorresponduje s prostorovou lokalizací území soustavy Natura 2000 ale vychází z převažující rovinaté konfigurace kraje. Z koncepce plynoucí podpora cyklodopravy a cykloaktivit, se tedy vzhledem k převažujícímu rovinatému území může rovnoměrněji rozprostřít po celém území kraje. Zlepšení kvality infrastruktury, tedy zejména realizace četné sítě cyklostezek, bude představovat natolik velké zvýšení komfortu, že se může odrazit i na statisticky vyšším podílu využívání alternativních a vůči přírodě šetrnějších způsobů dopravy. Zejména na Pardubicku a v dalších příměstských oblastech, kde je velká dojíždka za prací, a z pohledu městského obyvatelstva i vyšší poptávka po zdravějším životnímu stylu, může větší využívání hromadné dopravy zejména v kombinaci s využitím dopravy veřejné (vlak) mít synergicky pozitivní dopad na dopravu jako celek a může přispět ke zlepšení její plynulosti s nižší intenzitou a četností doprovodných negativních efektů z dopravy, jako jsou dopravní fluktuace a zácpy s efektem snížení dopravní zátěže v území z hlediska hluku a znečištění ovzduší. Pochopitelně tyto pozitivní efekty mohou mít na území soustavy Natura 2000 vliv jen zprostředkovaně, tedy nepřímo.

MTB areály a bike resorty se pak soustřeďují do trojúhelníku mezi Českou Třebovou, Lanškrounem a Svitavami. Těchto areálů jev v kraji navrženo poměrně velké množství a ve většině mimo potenciální střet s územím soustavy Natura 2000. Lze tak předpokládat, že se tyto aktivity budou soustředit převážně do oblastí mimo území soustavy Natura 2000.

Určitá rizika možnosti generování kumulativních vlivů pak nelze vyloučit v některých oblastech, kde se v současné době koncentruje větší množství aktivit, např. v oblasti cestovního ruchu a rekreace. Jedná se zejména o oblast Králického Sněžníku. Zde je potřeba každý záměr v tomto kontextu posoudit.

Celkově však předmětná koncepce neimplikuje nějaké efekty kumulativního charakteru. Spíše lze předpokládat, že aktivity v oblasti rozvoje cyklodopravy se na pozadí naplňování koncepce budou odehrávat v koncepčně řízeném prostředí a nebudou probíhat živelně, neboť živelnost aktivit obecně generuje větší množství negativních efektů.

4.7. Srovnání významnosti vlivů jednotlivých variant koncepce na lokality soustavy Natura 2000

Předložená koncepce je řešena jako invariantní a byla vyhodnocena v předchozích kapitolách.

Vzhledem k faktu, že tato oborová koncepce má úzké zaměření (orientované na cyklodopravu a cykloturistiku), nelze v případě jejího nerealizování očekávat případné významné negativní vlivy na stav a vývoj životního prostředí a veřejného zdraví. Stávající trendy v oblasti životního prostředí v dotčeném území, jež budou bez provedení koncepce, a také koncepcí z ní vycházejících nadále prohlubovány lze charakterizovat následovně:

- Přetrvávající špatný stav komunikací a současně zvyšující se intenzity dopravy a zhoršující se dopravní situace bude nadále prohlubována bez závislosti na předkládané koncepci, případné zvýšení využití alternativních druhů dopravy v podobě cyklodopravy bude mít v tomto kontextu vliv pouze zprostředkovaný. Vzhledem k tomu, že tyto negativní tendence se budou významněji projevovat ve větších městských aglomeracích a v příměstských oblastech (zejména při hlavních dopravních tazích a směrech dojíždky za prací), bude mít tento trend ve vztahu k území soustavy Natura 2000 okrajový dopad;

- Případná stagnace cyklodopravy v regionu se tedy spíše projeví jen v příměstských a městských oblastech, ve venkovských regionech kraje se situace příliš nezmění;
- Určitá rizika na území soustavy Natura 2000 mohou plynout z rozvoje MTB a bike aktivit, které nerealizací koncepce budou soustředěny jen do stávajících areálů. Na druhé straně, rezignace na koncepční řešení rozvoje těchto areálů, může vytvořit tlak poptávky po neorganizovaném a živelném rozvoji, se všemi negativními důsledky pro ochranu přírody, tedy i pro území soustavy Natura 2000. Pokud tedy budou respektována konkrétní doporučení v rámci realizace jednotlivých opatření, jež jsou uvedena v rámci kapitoly 4.8 (konkrétněji pak v rámci tabulkového vyhodnocení), lze předpokládat, že realizace koncepce s ohledem na podporu ekologičtější dopravy a organizovaného (tedy řízeného) rozvoje cykloaktivit v krajině, může (byť v nepřímých a zprostředkovaných vztazích) implikovat spíše mírně pozitivní přínos pro území soustavy Natura 2000 na území Pardubického kraje.

4.8. Vyhodnocení možných přeshraničních vlivů

Předmětná koncepce řeší problematiku rozvoje cyklodopravy, rozvoje cyklistiky a cykloturistiky jako takové. Pardubický kraj hraničí s Polskou republikou. Vzhledem k obecnosti koncepce, nelze u drtivé většiny opatření a cílů ve strategické části koncepce jednoznačně identifikovat potenciální územní střety s územím soustavy Natura 2000. Konkrétní záměry z návrhové části pak mají územní rozptyl víceméně po celém území kraje. Z hlediska možných přeshraničních vlivů není předpokládán nějaký územní střet s lokalitami soustavy 2000 za hranicemi ČR s výjimkou očekávaných aktivit souvisejících s rekreačním využitím cykloturistiky v oblasti Králického Sněžníku (na polské straně je vymezena EVL (PLH020016) Góry Bialskie i Grupa Śnieżnika). Zde se potenciálně může jednat o koncentraci rekreačních cykloaktivit na poměrně malém území (větší část území PO Králický Sněžník leží na území Olomouckého kraje). Jiné, nepřímé, zprostředkované přeshraniční vlivy na území soustavy Natura 2000 sousedících států, nejsou předpokládány. Co se týče propojení cyklotras mezi ČR a Polskem, jedná se o organizační opatření, jehož cílem je značení stávajících úseků, přičemž k volné přecházení cyklisty je přirozenou součástí standardního příhraničního styku.

4.9. Návrh konkrétních opatření k eliminaci případných negativních vlivů koncepce na lokality soustavy Natura 2000

V předmětné koncepci bylo v rámci strategické části identifikovány opatření a v části návrhové pak záměry, u nichž nebylo možno zcela vyloučit potenciálně negativní vliv na území soustavy Natura 2000. Vlivy byly vyhodnoceny jako "2", "-1" a "0 až -1".

U těchto opatření a záměrů bylo konstatováno, že projekty musí být dále konkretizovány a každý jednotlivý projekt (záměr) musí být detailně posouzen dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., resp. pokud není vliv na soustavu Natura 2000 předem vyloučen stanoviskem orgánu ochrany přírody. Zároveň u těchto záměrů byla doporučena konzultace s příslušným orgánem ochrany přírody.

Návrh konkrétních opatření k příslušným záměrům je prezentován níže, v tabulkové formě.

Tab.5: Přehled navržených cyklostezek

Č. v mapě	Název	Návrh opatření
3	Pardubická Labská	- EVL Louky u Přelouče - Minimalizovat zásah do lučních biotopů v rámci výstavby; - Neumísťovat na louky zařízení staveniště; - Doporučujeme hutnější povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
5	Přelouč - Lohenice - Mělice	- EVL Louky u Přelouče - Minimalizovat zásahy do břehových porostů v rámci výstavby.
13	Rohovládova Bělá - Lázně Bohdaneč	- EVL, PO Bohdanečský rybník - Minimalizovat kácení dřevin. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
14	Lázně Bohdaneč - Dolany	- EVL, PO Bohdanečský rybník - V rámci rekonstrukce nezasahovat do okolních biotopů; - Zařízení staveniště umísťovat mimo vlhké bezkolencové louky.
29	Pardubice - Hrádek	- EVL U Pohránovského rybníka - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.

KONCEPCE CYKLO A IN-LINE TURISTIKY V PARDUBICKÉM KRAJI
POSOUZENÍ VLIVU KONCEPCE DLE §45i ZÁKONA Č. 114/1992 Sb.

Č. v mapě	Název	Návrh opatření
48	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	- EVL Orlice a Labe - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména břehových porostů; - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
52	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	- EVL Kunětická hora - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do starších dřevinných porostů (sady, doupné stromy); - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
66	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	- EVL Dolní Chrudimka - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do toku a břehových porostů; - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
67	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	- EVL Dolní Chrudimka - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména břehových porostů; - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
72	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	- Cyklostezka se v blízkosti EVL napojuje na stávající komunikaci; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
73	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	- Cyklostezka se v blízkosti EVL napojuje na stávající komunikaci; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
74	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	- EVL Dolní Chrudimka - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména břehových porostů; - Doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
75	Tuněchody - Vejvanovice	- EVL Dolní Chrudimka - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do toku a břehových porostů. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
77	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	- EVL Dolní Chrudimka - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do toku a břehových porostů. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
82	Holice - Dolní Roveň	- PO Komárov - V rámci výstavby minimalizovat zásahy do krajinné zeleně. - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody
84	Skuteč - Hroubovice	- EVL Anenské údolí - Cyklostezku vést v rámci EVL po stávajících komunikacích (cestách); - Minimalizace zásahů do okolních biotopů; - Zařízení staveniště neumísťovat do lučních porostů; - Doporučujeme hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
101	Brandýs nad Orlicí	- EVL Brandýs - Cyklostezku vést v rámci EVL pokud možno po stávajících komunikacích (cestách); - Minimalizace zásahů do okolních biotopů; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
108	Letohrad - Králíky	- EVL Tichá Orlice, PO Králický Sněžník - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů (břehové porosty, louky apod.); - Nezasahovat do vodního toku - Během realizace zamezit znečištění toku - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
109	Dolní Morava - Jodlow	- PO Králický Sněžník - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména lučních; - Doporučujeme (zejména mimo sídla) hutněný povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
144	Valy - Seč	- EVL Heřmanův Městec - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů, zejména do starších dřevinných porostů (doupné stromy); - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.

Č. v mapě	Název	Návrh opatření
155	Městečko Trnávka - Vranová Lhota	- EVL Bohdalov - Cyklostezku doporučujeme vést v úseku Pěčíkov- Hraničky pokud možno podél silnice II/644; - Minimalizace zásahů do okolních biotopů; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.

Tab.6: Přehled navržených MTB a bike resortů

Č. v mapě	Název	Návrh opatření
1 (1a, 1b)	Dolní Morava	- EVL, PO Králický Sněžník - plocha 1a - Minimalizovat úpravy stávajících cest a stezek na nezbytně nutné minimum; - Minimalizovat zásahy do okolních lesních biotopů; - Záměr musí být předložen v konkrétnější podobě, přičemž doporučujeme plochu vymezit tak, aby nezahrnovala předmětnou část území EVL; - Případnou realizaci záměru bude nutno koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK. - PO Králický Sněžník - plocha 1b (Větrný vrch) - Minimalizovat zásahy do okolních biotopů; - Záměr musí být předložen v konkrétnější podobě, přičemž případnou realizaci záměru bude nutno koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
4	Bike resort Orlicko Třebovsko	- EVL Psí kuchyně - plocha 4c - Minimalizovat úpravy stávajících cest a stezek na nezbytně nutné minimum; - Minimalizovat zásahy do okolních lesních biotopů; - Záměr musí být předložen v konkrétnější podobě, přičemž doporučujeme plochu vymezit tak, aby nezahrnovala území EVL, tj. její jižní část; - Případnou realizaci záměru bude nutno koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK;
7	Podhůra	- EVL Kochánovické rybníky a tůň. - Případné úpravy stávajících stezek v okolí rybníků a prostoru nivy Podhůry provádět tak, aby byly zachovány stávající hydrologické poměry, nedošlo ke znečištění vod a omezení migrační propustnosti v území; - V rámci případné výstavby nových stezek tyto neumisťovat do území EVL, zejména nivy; - Doporučujeme hutnější povrch bez užití asfaltu, např. šotolina. - Minimalizace zásahů do okolních biotopů, nezasahovat do nivy stavebními aktivitami; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.
8 (8c, 8d)	Hlinsko	- EVL Ratajské rybníky - plocha 8c - Případné úpravy stávajících stezek a budování stezek nových provádět tak, aby byly zachovány stávající hydrologické poměry a nedošlo ke znečištění vod; - V rámci případné výstavby nových stezek tyto neumisťovat do území EVL; - Doporučujeme hutnější povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - Minimalizace zásahů do okolních biotopů, zejména bezkolencových luk, vyskytujících se i mimo území EVL; - V rámci následných fází projektu vymezit hranice areálu tak, aby ležely mimo EVL; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK. - EVL Hubský - Strádovka - plocha 8d - Nástupní prostor s parkovišti směřovat mimo EVL. - Pro přístup do areálu využít stávající zpevněné komunikace, přes území EVL pouze cyklostezkou č.4115; - Případné úpravy stávajících stezek a budování stezek nových provádět tak, aby byly zachovány stávající hydrologické poměry a nedošlo ke znečištění vod; - Minimalizace zásahů do okolních biotopů; - V rámci případné výstavby nových stezek tyto neumisťovat do území EVL; - Doporučujeme hutnější povrch bez užití asfaltu, např. šotolina; - V rámci následných fází projektu vymezit hranice areálu tak, aby ležel mimo EVL, tj. nezasahoval do východní části EVL; - Případnou realizaci koordinovat s příslušným orgánem ochrany přírody a provést posouzení záměru dle §45i ZOPK.

V. SHRnutí A ZÁVĚR

Předmětem hodnocení zpracovaného ve smyslu §45i zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění byla koncepce "*Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji*". Koncepce je zpracována invariantně.

Cílem hodnocení bylo zjistit, má-li předmětná koncepce významný negativní vliv na území soustavy Natura, tj. evropsky významné lokality a ptačí oblasti, jež leží či zasahují do území Pardubického kraje.

Celkově lze shrnout, že u drtivé většiny navržených opatření ve strategické části (10) a záměrů v části návrhové (150), byl vliv na území soustavy Natura 2000 vyhodnocen jako indiferentní, tedy nulový (0).

U 6 opatření ve strategické části koncepce a u 2 záměrů v části návrhové nebylo možné vyhodnotit jeho významnost (?) a to vzhledem k absenci konkrétní územní identifikace a obecnosti záměru (neznalosti konkrétního řešení), přičemž potenciálně negativní vlivy u těchto opatření a záměrů nelze vyloučit.

U 13 záměrů v části návrhové pak byl vliv předběžně vyhodnocen jako oscilující mezi indiferentním až potenciálně mírně pozitivním (0 až +1), u 7 záměrů pak jako mírně negativní (-1).

Ty opatření a záměry, u nichž nebyl vyloučen potenciálně mírně negativní vliv resp. oscilace k němu a potenciálně negativní vliv s tím, že v současnosti nelze určit jeho významnost (0 až -1, -1, ?), musí být v dalších fázích (v územně plánovací dokumentaci a ve fázi záměru) detailně posouzeny dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., resp. pokud není vliv na soustavu Natura 2000 předem vyloučen stanoviskem orgánu ochrany přírody.

Předmětné hodnocení dospělo k závěru, že předložená koncepce nebude mít potenciálně významný negativní vliv na celistvost a příznivý stav předmětů ochrany soustavy Natura 2000 při realizaci opatření, navržených v kapitole 4.8.

V Brně, dne 5. října 2015

Pavel Kolářek

VI. PŘÍLOHY

Příloha 1 Autorizační osvědčení zpracovatele



Ministerstvo životního prostředí
České republiky

ODESÍLATEL:

Odbor druhové ochrany a
implementace evropských předpisů
Vršovická 65
100 10 Praha 10

ADRESÁT:

Vážený pan
Ing. Pavel Koláček, Ph.D.
Vodova 18
612 00 Brno

V Praze dne 20. ledna 2012
Č. j.: 2915/ENV/12
128/630/12

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí (dále jen "ministerstvo") jako příslušný správní orgán podle § 45i odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "zákon") po provedeném správním řízení vyhovuje žádosti, č. j. 33231/ENV/11-1110/630/11, kterou podal dne 22. 4. 2011

Ing. Pavel Koláček, Ph.D.
narozen dne 24. 1. 1970 v Brně,
bytem Vodova 18, 612 00 Brno
a

**prodlužuje autorizaci
k provádění posouzení podle § 45i zákona.**

Autorizace se v souladu s § 45i odst. 3 zákona prodlužuje o dalších **5 let**, a to ode dne **31. 1. 2012**, jakožto dne vykonatelnosti tohoto rozhodnutí.

Autorizace je nepřenosná na jinou osobu.

Autorizaci je možno opakovaně prodloužit o dalších 5 let za podmínek stanovených vyhláškou č. 468/2004 Sb., o autorizovaných osobách podle zákona o ochraně přírody a krajiny (dále jen "vyhláška").

Odůvodnění:

Žadatel je držitelem autorizace k provádění posouzení podle § 45i zákona na základě rozhodnutí o udělení autorizace č. j. 58988/ENV/06-2028/630/06 ze dne 30. 1. 2007, která mu byla udělena v souladu s § 45i odst. 3 zákona na dobu 5 let.



Ministerstvo životního prostředí
České republiky

Dne 22. 4. 2011 byla ministerstvu doručena žádost č. j. 33231/ENV/11-1110/630/11 o prodloužení uvedené autorizace. V souladu s ustanoveními § 45i odst. 3 zákona a § 5 vyhlášky ministerstvo ověřilo, zda žadatel splňuje podmínky pro udělení autorizace stanovené zákonem, a jelikož v období od předchozího udělení autorizace došlo ke změně skutečností rozhodných pro posouzení odborné způsobilosti autorizované osoby (od ledna 2007, kdy byla autorizace udělena, došlo ke změnám a vydání nových právních předpisů a k vydání několika metodických dokumentů souvisejících s činností autorizované osoby), nařídilo přezkoušení odborné způsobilosti žadatele. Na základě žádosti držitele autorizace o přerušení řízení o prodloužení autorizace doručené dne 23. 5. 2011 bylo řízení o prodloužení autorizace přerušeno do doby stanovení termínu pro přezkoušení usnesením č.j. 41087/ENV/11-1419/630/11 ze dne 31. 5. 2011. Přezkoušení se uskutečnilo dne 24. 11. 2011 s následujícím výsledkem (viz záznam z přezkoušení, který je součástí podkladového spisu pro vydání tohoto rozhodnutí): „Vzhledem k určitým nedostatkům ve znalostech právních předpisů týkajících se výkonu činnosti autorizovaných osob (zejména zákona o posuzování vlivů na životní prostředí – viz bod 1), ale s ohledem na správně zodpovězené dotazy v diskusi (viz bod 2) se zkušební komise shodla na nutnosti opětovného přezkoušení uchazeče ze znalosti aktuální legislativy.“ a řízení o prodloužení autorizace bylo do doby stanovení nového termínu opakovaného přezkoušení přerušeno usnesením č.j. 92221/ENV/11-3151/630/11 ze dne 29. 11. 2011. Opakované přezkoušení se uskutečnilo dne 20. 1. 2012 s výsledkem "vyhověl", jak je uvedeno v záznamu z přezkoušení, který je součástí podkladového spisu pro vydání tohoto rozhodnutí.

Vzhledem k tomu, že z přezkoušení nevyplynuly skutečnosti bránící prodloužení autorizace, předložená žádost obsahuje všechny náležitosti a jsou tak splněny všechny podmínky pro prodloužení autorizace k provádění posouzení podle § 45i zákona, rozhodlo ministerstvo tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Poučení o opravném prostředku:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministrowi životního prostředí podáním na Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí.




Mgr. Veronika Vilímková
ředitelka odboru

Potvrzuji, že se vzdávám možnosti podání rozkladu proti tomuto rozhodnutí.

Datum: 20. 1. 2012

Podpis: 

2/2

Příloha 2: Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP pod č.j. č.j. 56813/ENV/15 ze dne 18.8.2015

Bod	Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
1	Vyhodnotit soulad předložené koncepce s relevantními koncepcemi na úrovni Pardubického kraje a na národní úrovni v oblasti ochrany životního prostředí. Vyhodnotit, zda koncepce naplňuje cíle stanovené ve schválených národních koncepčních dokumentech - Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR - 2005, Aktualizace Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR - 2009, Státní politika životního prostředí ČR na období 2012 – 2020.	Výše uvedené koncepce a jejich cíle byly na příslušné úrovni schválených národních i regionálních strategických dokumentů vzaty v úvahu při sestavování referenčního rámce pro hodnocení v podobě sady referenčních cílů, vůči kterým byl návrh koncepce hodnocen, a pro zajištění souladu s referenčním rámcem byla navržena příslušná opatření.
2	Vyhodnotit soulad koncepce se strategickým dokumentem Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí.	Vyhodnocení souladu s uvedenými koncepcemi je jednak součástí kapitoly 5.2 a jednak součástí kapitoly 12. Vztah Cyklokoncepce PKI ke koncepcím v oblasti ochrany veřejného zdraví.
3	Vyhodnotit koncepci z hlediska vlivů na veřejné zdraví ve smyslu přílohy č. 9 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí a zaměřit se na možné přímé i nezamýšlené nepřímé vlivy na zdraví a použít výsledek tohoto vyhodnocení při stanovení kritérií pro konkrétní naplňování koncepce.	V SEA zahrnuto v kapitole 12. Vlivy koncepce na veřejné zdraví, a v rámci vyhodnocení jednotlivých navrhovaných aktivit vůči referenčním cílům ochrany životního prostředí a veřejného zdraví viz kapitola 6 (hodnotící tabulky), včetně doporučení pro návrhu indikátorů pro monitoring koncepce z hlediska veřejného zdraví a návrhu opatření pro předcházení negativním vlivům.
4	Vyhodnotit, zda v důsledku realizace koncepce nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených zvláště chráněných území (dále jen „ZCHÚ“) především ve vazbě na opatření uvedená ve strategických cílech a prioritách č. 1 až 4, zejména co se týče optimalizace a budování sítě dálkových, regionálních a příměstských cyklotras a in-line stezek určených pro volnočasové, sportovní a rekreační aktivity, budování doplňkové infrastruktury, dále co se týče rozvoje a budování příměstských bike areálů a propojování českých a polských cyklotras a zvyšování prostupnosti státní hranice mezi Českou republikou a Polskem pro pěší a cyklisty. V případě identifikace možných negativních vlivů koncepce na ZCHÚ pak navrhnout opatření k předcházení, vyloučení, snížení nebo kompenzaci negativních vlivů na ZCHÚ.	Pro zajištění souladu s referenčním rámcem zahrnujícím rovněž možné vlivy na ZCHÚ a ostatní cennější části přírody byla navržena příslušná opatření, viz kapitola 7 a 10. Zákonné limity a podmínky využití území je třeba respektovat na úrovni konkrétních realizovaných projektů a na této úrovni je také v rámci procesu EIA resp. speciálních hodnocení (biologické hodnocení, vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura, posouzení vlivů na krajinný ráz apod.) vyhodnotit tak, jak vyplývá z legislativy a dle případných požadavků příslušných orgánů ochrany přírody. Jednotlivé návrhy úseků cyklostezek a bikeresortů a jejich střety se zájmy ochrany přírody a krajiny byly podrobněji vyhodnoceny v kapitole 6.3, včetně návrhu opatření pro další fázi projektové přípravy staveb. V SEA zahrnuto jako referenční cíl pro vyhodnocení vlivů na ŽP 1.1. Opatření pro předcházení vlivů jsou obsaženy v kapitolách 7, 10 a jako součást návrhu Stanoviska ke koncepci viz kapitola 15 SEA Cyklokoncepce Vlivy koncepce na lokality soustavy Natura 2000 byly vyhodnoceny v rámci kapitoly 4 a v rámci posouzení vlivů koncepce na lokality soustavy 2000, viz příloha č. 1 tohoto dokumentu. Na úrovni SEA nebyly identifikovány žádné potenciálně významně negativní vlivy navrhovaných cílů a opatření Cyklokoncepce na zvláště chráněná území resp. lokality soustavy Natura.
5	Vyhodnotit vliv koncepce na povrchové a podzemní vody, na chráněné oblasti přirozené akumulace vod a na ochranná pásma vodních zdrojů.	V SEA zahrnuto do referenčních cílů pro vyhodnocení vlivů na ŽP v rámci referenčního cíle 4.1 Snižovat spotřebu vody, efektivně využívat vodní zdroje a 4.2 Zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území.

Příloha 2: Vypořádání Závěru zjišťovacího řízení MŽP pod č.j. č.j. 56813/ENV/15 ze dne 18.8.2015

Bod	Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
6	Vyhodnotit, zda strategické cíle a priority navrhované v rámci koncepce nejsou v rozporu se zájmy chráněnými zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.	Lze očekávat, že realizace cyklostezek pokud budou umístěny ve volné krajině může znamenat zásah do lesních celků, v této souvislosti byla navržena opatření pro výběr projektů a monitoring vlivů koncepce stejně jako opatření pro předcházení negativním vlivům. Mimo jiné byla akcentována nutnost upřednostnit vedení cyklostezek v rámci stávající cestní sítě v krajině. Žádné významné rozpry se zájmy chráněnými lesním zákonem nebyly na úrovni SEA zjištěny, resp. byla navržena opatření pro předcházení těmto vlivům.
7	Vyhodnotit, zda a jak jsou v koncepci zohledněny zásady ochrany zemědělského půdního fondu, zejména s ohledem na zábohy kvalitní zemědělské půdy.	V SEA zahrnuto jako referenční cíl pro vyhodnocení vlivů na ŽP 2.1 Omezit nové zábohy a degradaci půdy, resp+C6 2.2 Podporovat využívání stávajících cest v krajině pro rozvojové aktivity v oblasti cyklo a in-line turistiky
8	Vyhodnotit vliv koncepce na památkovou hodnotu území chráněných dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění všech předpisů a dochované kulturní dědictví (architektonické i archeologické).	Vzhledem k charakteru koncepce nejsou očekávány vlivy koncepce na památkovou hodnotu území chráněných dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění všech předpisů a dochované kulturní dědictví (architektonické i archeologické).V rámci projektové přípravy a realizace záměrů je třeba postupovat dle zákona o státní památkové péči a v případě archeologických nálezů provést záchranný archeologický průzkum. Vlivy podporovaných projektů na kulturní památky ani na rozvoj kultury v regionu se nepředpokládají. Každý konkrétní projekt s dopadem do konkrétního území je třeba podrobit posouzení vlivů záměru na životní prostředí na projektové úrovni včetně posouzení vlivů na hmotný majetek a kulturní památky.
9	Vyhodnotit, zda koncepce zohledňuje existenci dobývacích prostorů a zákonné požadavky, které souvisí s povolováním staveb a zařízení v těchto územích.	V rámci koncepce nedochází k lokalizaci konkrétních záměrů. Případný střet s ložisky výhradních nerostů s CHLÚ a dobývacími prostory je třeba jako limit využití území řešit na projektové úrovni v rámci územního řízení dle stavebního zákona.
10	10.Při stanovení kritérií pro výběr projektů maximálně zohlednit podporu ochrany přírody a krajiny a ochranu lidského zdraví.	Obsaženo v rámci kritérií pro výběr projektů (kap. 11) i opatření pro zamezení negativním vlivům na životní prostředí viz návrh stanoviska, kap. 15.
11	Požadavky stanovené v závěru zjišťovacího řízení a všechna vyjádření, která MŽP obdrželo v průběhu zjišťovacího řízení, je nezbytné ve vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví vypořádat.	Vyhodnoceno a vypořádáno viz kapitola 14 a přílohová část SEA .

Příloha 3: Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení

č.	Datum	č. jednací	Oponent	Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
1	29.7.2015	ČIŽP/45/IP P/1509781. 001/15/KD R	Česká inspekce životního prostředí, Ing. Moravcová	OI ČIŽP Hradec Králové předložené oznámení prostudovala a nemá němu připomínky.	Bez komentáře ze strany zpracovatele SEA
2	24.7.2015	KHSPA 11272/2015 /HOK-Sy	Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích	Předložené oznámení koncepce se zabývá pouze jednotlivými složkami životního prostředí Pardubického kraje, avšak opomíjí oblast veřejného zdraví, která se podmínek a možností rekreačního a sportovního využití území též dotýká. Při vyhodnocení vlivů koncepce na veřejné zdraví KHS doporučuje použít metodiku HIA (Health Impact Assessment) a zaměřit se na možné přímé i nezamýšlené nepřímé vlivy na zdraví a použít výsledek tohoto vyhodnocení při stanovení kritérií pro konkrétní naplňování koncepce. Vyhodnocení vlivů koncepce na veřejné zdraví by mělo být zpracováno osobou s osvědčením odborné způsobilosti k hodnocení vlivů na veřejné zdraví.	Tato problematika je v rámci Dokumentace SEA řešena vyhodnocením vlivů na veřejné zdraví za využití metodiky HIA, které je obsaženo v rámci kapitoly 12.
3.	10.7.2015	KrÚ 47217/2015 /OŽPZ/JI	Krajský úřad Pardubického kraje, oddělení integrované prevence	Vzhledem k nevyloučení významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000 více orgány ochrany přírody je nutné koncepci posoudit autorizovanou osobou z hlediska vlivu na soustavu Natura 2000.	Vyhodnocení vlivů koncepce na lokality soustavy Natura 2000 je obsaženo v rámci přílohy 1. tohoto dokumentu.
4.	4.8.2015	16108/2015 /RMEALG/7 OI	Město Česká Třebová, odbor rozvoje města a investic	Město Česká Třebová nemá k posuzované koncepci v Pardubickém kraji připomínky.	Bez komentáře ze strany zpracovatele SEA
5.	3.8.2015	39/2015/M O/VK	Město Králíky, majetkový odbor	Nepožadujeme posuzování koncepce dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.	Bez komentáře ze strany zpracovatele SEA
6.	29.7.2015	CR 047176/201 5 OŽP/Ry	Město Chrudim, odbor životního prostředí	Navržená opatření, která v maximální možné míře omezují negativní dopady cykloturistiky na volnou krajinu i na obecně i zvláště chráněné části přírody, jsou v souladu s požadavky a zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb.. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.	Bez komentáře ze strany zpracovatele SEA

Příloha 3: Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení

č.	Datum	č. jednací	Oponent	Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
7.	20.7.2015	MZPMVHR 2KFOL	Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod, vnitřní sdělení	k zahájení zjišťovacího řízení ke konceptu „Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji" sděluji, že odbor ochrany vod nemá žádné připomínky.	Bez komentáře ze strany zpracovatele SEA
8.	30.7.2015	MZPMZHR 6B4N3	Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny, vnitřní sdělení	Z hlediska doporučení k obsahu a rozsahu zpracování vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví požadujeme následující: - zohlednit vliv koncepce na zvláště chráněná území (dále jen "ZCHÚ") nacházející se na území Pardubického kraje; zároveň požadujeme yhodnotit, zda v důsledku realizace 7oncepce nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ, především ve vazbě na opatření uvedená ve strategických cílech a prioritách č. 1 až 4, zejména co se týče optimalizace a budování sítě dálkových, regionálních a příměstských cyklotras a in-line stezek určených pro volnočasové, sportovní a rekreační aktivitu, budování doplňkové infrastruktury, dále co se týče rozvoje a budování příměstských bike areálů a propojování českých a polských cyklotras a zvyšování prostupnosti státní hranice mezi Českou republikou a Polskem pro pěší a cyklisty. - s ohledem na výše uvedený bod navrhnout ve vyhodnocení případná opatření k předcházení, vyloučení, snížení nebo kompenzaci negativních vlivů na ZCHÚ, - vyhodnotit, zda koncepce naplňuje cíle stanovené ve schválených národních koncepčních dokumentech - Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR-2005, Aktualizace Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR-2009 a Státní politika životního prostředí ČR na období 2012-2020.	Pro zajištění souladu s referenčním rámcem zahrnujícím rovněž možné vlivy na ZCHÚ a ostatní cennější části přírody byla navržena příslušná opatření, viz kapitola 7 a 10 .Zákonné limity a podmínky využití území je třeba respektovat na úrovni konkrétních realizovaných projektů a na této úrovni je také v rámci procesu EIA resp. speciálních hodnocení (biologické hodnocení, vyhodnocení vlivů na lokalitu soustavy Natura, posouzení vlivů na krajinný ráz apod.) vyhodnotit tak, jak vyplývá z legislativy a dle případných požadavků příslušných orgánů ochrany přírody. Jednotlivé návrhy úseků cyklostezek a bikeresortů a jejich střety se zájmy ochrany přírody a krajiny byly podrobněji vyhodnoceny v kapitole 6.3, včetně návrhu opatření pro další fázi projektové přípravy staveb. V SEA zahrnuto jako referenční cíl pro vyhodnocení vlivů na ŽP 1.1. Opatření pro předcházení vlivů jsou obsaženy v kapitolách 7, 10 a jako součást návrhu Stanoviska ke koncepci viz kapitola 15 SEA Cyklokoncepce Vlivy koncepce na lokality soustavy Natura 2000 byly vyhodnoceny v rámci kapitoly 4 a v rámci posouzení vlivů koncepce na lokality soustavy 2000, viz příloha č. 1 tohoto dokumentu. Na úrovni SEA nebyly identifikovány žádné potenciálně významně negativní vlivy navrhovaných cílů a opatření Cyklokoncepce na zvláště chráněná území resp. lokality soustavy Natura.
				- v seznamu zkratk doporučujeme u zkratky AOPK uvést celý název organizace, tj. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky,	Bylo upraveno ve smyslu připomínky

Příloha 3: Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení

č.	Datum	č. jednací	Oponent	Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				- slovní spojení "maloplošné chráněné území" a "velkoplošné chráněné území" doporučujeme doplnit o slovo zvláště	Bylo upraveno ve smyslu připomínky
				- v posledním odstavci na str. 33, ve kterém jsou uvedeny počty ZCHÚ dle jednotlivých kategorií a počet chráněných území soustavy Natura 2000 na území Pardubického kraje, doporučujeme přesunout slovní spojení „3 ptačí oblasti (Bohdanečský rybník, Komárov a Králický Sněžník)“ tak, aby bylo součástí věty „Na území kraje se nachází 59 evropsky významných lokalit.“	Bylo upraveno ve smyslu připomínky
9.	31.7.2015	SBS 22324/2015 /OBÚ-09/1	Obvodní báňský úřad pro území Pardubického a Královéhradeckého kraje	Zdejší úřad souhlasí s obsahem a rozsahem oznámení koncepce „Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji“. Dovolujeme si Vás upozornit, že podle evidence OBÚ byly na některých katastrálních územích v Pardubickém kraji stanoveny dobývací prostory. Stanovením dobývacích prostorů vzniklo organizacím oprávnění k dobývání výhradních ložisek a stanovení dobývacích prostorů je i rozhodnutím o využití území v rozsahu jeho vymezení na povrchu (§ 24 odst. 4 zákona a § 27 odst. 6 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a	Posuzovaná koncepce nemá přímý vztah k chráněným ložiskovým územím resp. dobývacím prostorům vymezeným v řešeném území. Tyto předměty územní ochrany budou respektovány v rámci přípravy jednotlivých projektů prostřednictvím respektování zákonných limitů využití území v rámci územního řízení, respektování DP a CHLÚ v územním plánování rovněž vyplývá ze stavebního zákona.

Příloha 3: Vypořádání všech vyjádření, které MŽP obdrželo v rámci zjišťovacího řízení

č.	Datum	č. jednací	Oponent	Text připomínky	Způsob vypořádání v rámci Dokumentace
				využití nerostného bohatství /horní zákon/, ve znění pozdějších zákonů). Podle ustanovení § 43 odst. 4 horního zákona se dobývací prostory posuzují jako chráněná ložisková území. Povolení staveb a zařízení v chráněných ložiskových územích, které nesouvisí s dobýváním, může vydat příslušný orgán podle zvláštních předpisů, jen na základě závazného stanoviska orgánu kraje v přenesené působnosti (§ 19 odst. 1 horního zákona). V koncepci dále doporučujeme zohlednit i situaci a problematiku hlavních důlních děl(činných i zlikvidovaných), starých a opuštěných důlních děl a poddolovaných území. OBÚ v Hradci Králové v rámci své působnosti bude vydávat stanoviska k vlivu jednotlivých záměrů na nerostné bohatství vždy (ad hoc) pro daný případ.	
10.	29.7.2015	OŽP/45223 /15/LO	Magistrát města Pardubic, odbor životního prostředí	Bez připomínek	Bez komentáře ze strany zpracovatele SEA.