



**KRAJSKÝ ÚŘAD**  
MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ  
Odbor životního prostředí a zemědělství  
28. října 117, 702 18 Ostrava



Váš dopis zn.: CELA\_S 79/2019  
Ze dne: 27.01.2020  
Čj.: MSK 16781/2020  
Sp. zn.: ŽPZ/3448/2020/Jak  
208.1 S10 N  
Vyřizuje: Ing. Zuzana Jakubíková Plchová  
Telefon: 595 622 717  
Fax: 595 622 126  
E-mail: posta@msk.cz  
Datum: 2020-03-26

Obecní úřad Čeladná  
Čeladná č. p. 1  
739 12 Čeladná

## STANOVISKO

**Z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k vyhodnocení vlivů na životní prostředí návrhu změny č. 1A územního plánu Čeladná**

Krajský úřad Moravskosleského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), jako příslušný úřad ve smyslu § 22 písm. d) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, postupy dle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s § 50 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“),

**vydává,**

k návrhu změny č. 1A územního plánu (ÚP) Čeladná, jehož součástí je tzv. „SEA vyhodnocení“ - vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) a tzv. „NATUROVÉ hodnocení“ – vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o ochraně přírody a krajiny),

**souhlasné stanovisko s návrhem změny č. 1A ÚP Čeladná  
(se všemi navrženými variantami)**

## Odůvodnění:

Krajský úřad obdržel dne 05.06.2019 oznámení o společném jednání o návrhu změny č. 1A územního plánu Čeladná spolu s výzvou k uplatnění stanoviska k návrhu předmětné změny územního plánu, jehož součástí je SEA vyhodnocení a NATUROVÉ hodnocení. Předkladatelem je Obecní úřad Čeladná. Společné jednání o návrhu územně plánovací dokumentace, včetně SEA vyhodnocení a NATUROVÉHO hodnocení, se konalo dne 24.06.2019 na Obecním úřadu Čeladná. Následně vydal krajský úřad k návrhu změny č. 1 ÚP Čeladná koordinované stanovisko č. j. MSK 89643/2019 ze dne 22.07.2019.

V souladu s § 50 odst. 5 stavebního zákona krajský úřad obdržel dne 28.01.2020 žádost o stanovisko k návrhu změny č. 1A ÚP Čeladná dle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., spolu s podklady pro vydání tohoto stanoviska (návrh změny č. 1A ÚP Čeladná; stanoviska, vyjádření a připomínky získané v rámci projednání návrhu změny č. 1A ÚP Čeladná dle § 50 odst. 2 a 3 stavebního zákona). V souladu s ust. § 50 odst. 5 stavebního zákona si krajský úřad stanoviskem s č. j. MSK 27259/2020 ze dne 19.02.2020 prodloužil lhůtu pro vydání stanoviska k posouzení vlivů na životní prostředí návrhu změny č. 1A ÚP Čeladná.

Krajský úřad vydává stanovisko k vyhodnocení vlivů na životní prostředí změny územně plánovací dokumentace na základě návrhu změny č. 1A ÚP Čeladná – projednání dle § 50 stavebního zákona (květen 2019), stanovisek a připomínek uplatněných ke změně č. 1A ÚP Čeladná v rámci projednání dle § 50 stavebního zákona a požadavků na úpravy návrhu změny č. 1 ÚP Čeladná vyplývajících z projednání dle § 50 stavebního zákona.

### Stručný popis postupu pořízení změny č. 1 ÚP Čeladná a z ní oddělení části změny č. 1A ÚP Čeladná:

Nový ÚP obce Čeladná byl schválen zastupitelstvem obce v říjnu 2014.

Rozsudkem Krajského soudu v Ostravě ze dne 30.04.2015 (č. j. 79 A 10/2014-64) byly části ÚP Čeladná, týkající se vymezení ploch Z1 – Z10 a trasy koridoru obchvatu obce Čeladná VD1 (přeložka silnice II/483), zrušeny. Argumenty krajského soudu se vztahovaly především k neposouzení jednotlivých variant vedení obchvatu a neprovedení testu proporcionality vlivů trasy (tras) na životní prostředí.

V říjnu roku 2016 byl zveřejněn návrh zadání změny č. 1 ÚP Čeladná, ke kterému krajský úřad vydal stanovisko a uplatnění požadavků dotřených orgánů na obsahu územního plánu ve smyslu § 47 stavebního zákona s č. j. MSK 143557/2016 ze dne 30.11.2016). V tomto stanovisku bylo konstatováno, že předmětnou změnu ÚP je nutno posoudit z hlediska jeho vlivu na životní prostředí. Vzhledem k nevyločení významného vlivu na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí, krajský úřad konstatoval, že nedílnou součástí bude také vyhodnocení vlivů, dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V březnu 2017 zastupitelstvo obce Čeladná schválilo zadání změny č. 1 ÚP Čeladná a současně bylo schváleno také její rozdělení na změnu č. 1A ÚP Čeladná a změnu č. 1B ÚP Čeladná.

V červnu 2018 bylo zveřejněno Oznámení zahájení řízení o upraveném a posouzeném návrhu změny č. 1B ÚP Čeladná (č. j. 1206/2018), který se týkal ploch Z1 – Z10. Ty byly následně posouzeny v rámci vyhodnocení vlivů návrhu změny č. 1B ÚP Čeladná na životní prostředí ze srpna roku 2017 a bylo vydáno souhlasné stanovisko z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí s č. j. MSK 56136/2018 ze dne 14.05.2018. V září 2018 byla změny č. 1B zastupitelstvo obce Čeladná vydána a následně byly plochy Z1 – Z10 do územního plánu doplněny.

Předmětem aktuálního vyhodnocení vlivů návrhu změny č. 1A ÚP Čeladná je vymezení trasy VD1, přeložky silnice II/483 (obchvat obce Čeladná), optimalizace a elektrifikace celostátní tratě č. 323 v úseku Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm – (Valašské Meziříčí (ZK)) – koridor DZ19 a změnu ÚSES. Dále byly zmenšeny zastavitelné plochy na základě již realizované výstavby.

Krajský úřad konstatuje, že SEA vyhodnocení (RNDr. Marek Banaš, Ph.D., Mgr. Zdeněk Frélich a další, duben 2019) bylo provedeno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. a zpracováno přiměřeně v rozsahu přílohy ke stavebnímu zákonu.

Hlavním předmětem posouzení je vymezení trasy přeložky silnice II/483 (v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje vymezen jako koridor D136, v ÚP Čeladná jako VD1) v obci Čeladná. Přeložka silnice II/483 je v rámci koridoru D136 navržená a posuzována ve třech variantách:

*Varianta 1 (krátká) - „zelená“:*

Vedena v úseku od čerpací stanice Shell na hranicích Čeladné a Pstruží po malou okružní křižovatku, která zabezpečí napojení stávajícího příjezdu do centra obce Čeladné. Trasa je vedena převážně v tělese stávající silnice. V navazujícím středním úseku je trasa vedena jihovýchodně od řeky Frýdlantská Ondřejnice. V místě křížení s místní komunikací od centra Čeladné k železniční zastávce je navržena malá okružní křižovatka, která zabezpečí především dopravní vazby z nového obchvatu k železniční zastávce a k zástavbě pod masivem Ondřejníku. Navržená přeložka končí napojením na stávající silnici II/483 v malé okružní křižovatce u prodejny Ovoce – Zelenina poblíž západního okraje souvislé zástavby Čeladné.

*Varianta 2 (střední) - „červená“:*

Ve východním úseku od čerpací stanice Shell po malou okružní křižovatku je trasa vedena přes ruinu původně obytného domu č. p. 198. Tímto odsunem se trasa silnice odkloní od obytných domů č. p. 253, 877, 256 a 2. Navazující úsek je veden podél vzrostlé zeleně lemující Frýdlantskou Ondřejnici a na úrovni obytného souboru Farské Lúky trasa přeložky překračuje tok Frýdlantské Ondřejnice.

Ve středním úseku u železniční zastávky trasa přeložky podchází podjezdem stávající místní komunikací vedoucí od centra Čeladné k železniční zastávce a k zástavbě pod masivem Ondřejníku. Toto mimoúrovňové křížení bez propojení obou komunikací vyvolává přesun autobusového obratiště a přeložku potoka Stanovec podél obchvatu. Průchod přeložky silnice mezi objekty čekárny železniční zastávky a restaurací U Pařezu je velmi stísněný - cca 18 m. Tato volná šířka by mohla umožnit průchod silnice podjezdem mezi oběma objekty s prodloužením překrytí západním směrem pro rozšíření veřejného prostoru u železniční zastávky a s vytvořením parkovacích stání. Toto řešení, které by případně zachovalo budovu stylové restaurace, bude v případě výběru této varianty, podrobněji posouzeno po zaměření území a návrhu konstrukce podjezdu v následné dokumentaci pro územní řízení. V navazujícím úseku západně od železniční zastávky trasa přeložky těsně míjí severozápadní část rybníka na levém břehu Frýdlantské Ondřejnice s jeho velmi malým zábořem zemním tělesem přeložky. Po překročení Ondřejnice trasa přeložky vyvolává demolici rodinného domu č. p. 210, který leží v aktivní zóně záplavového území.

Koncový úsek této varianty je totožný s koncovým úsekem varianty č. 1.

*Varianta 3 (dlouhá) - „modrá“:*

Navržené řešení je převážně vedeno mimo stávající obytné území a zohledňuje zásadu minimalizace fragmentace krajiny, vedením v dopravním koridoru podél železniční tratě a podél řeky Ondřejnice.

Malá okružní křižovatka východ u čerpací stanice Shell je řešena jako pětiramenná se zapojením čerpací stanice i okolní obytné a průmyslové zástavby. Trasa překračuje řeku Frýdlantskou Ondřejnici v místě omezeného povodňového rozlivu, a její bezejmenný levostranný přítok, a následně se přimyká k železniční trati. V průchodu kolem železniční zastávky trasa varianty 3 vchází do koridoru varianty 2 s alternativním dopadem na restauraci U Pařezu, omezeným zábořem rybníka, přechodem Frýdlantské Ondřejnice a s vyvolanou demolicí domu č. p. 210 v aktivní zóně záplavového území Frýdlantské Ondřejnice.

Malá okružní křižovatka západ je oproti řešení varianty 1 a 2 odsunuta o cca 90 m severozápadním směrem k hranici záplavového území Frýdlantské Ondřejnice. Tato poloha malé okružní křižovatky západ umožní napojení na trasu stávající silnice od Kunčic pod Ondřejníkem, která se stane místní komunikací pro obsluhu okolní zástavby, ale umožní i vazby nové přeložky od Frýdlantu na silnici směrem na Podolánky (včetně příjezdu k areálu golfového hřiště) a vazby od centra Čeladné k novému obchvatu ve směru na Kunčice.

Od malé okružní křižovatky západ trasa varianty 3 překračuje Frýdlantskou Ondřejnici a její bezejmenný levostranný přítok a přimyká se k železniční trati, kde následně kříží další čtyři bezejmenné levostranné přítoky. Na stávající silnici II/483 se přeložka napojuje cca 150 m před železničním přejezdem.

Krajský úřad dále konstatuje, že změnu č. 1 ÚP Čeladná bylo nutno posoudit dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí také proto, že ani jeden z příslušných orgánů ochrany přírody, krajský úřad, ve svém stanovisku podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (krajský úřad stanoviskem s č. j. MSK 144140/2016 ze dne 18.11.2016; Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Správa chráněné krajinné oblasti Beskydy stanoviskem s č. j. 5169/BE/2016 ze dne 23.11.2016) nevyloučily významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačí oblasti.

#### Ze SEA vyhodnocení vyplývá:

Návrh změny č. 1A ÚP Čeladná byl srovnán s prioritami a hlavními cíli koncepčních dokumentů pro oblast životního prostředí na národní, krajské a místní úrovni. Návrh změny č. 1A ÚP Čeladná z těchto strategických koncepčních dokumentací vychází a územně zpřesňuje část záměrů v nich obsažených. Návrh Změny č. 1 ÚP Čeladná je v souladu s cíli nadřazených strategických dokumentů, případně s nimi není v rozporu.

V oblasti koridorů D136 a DZ19 se nevyskytuje žádný prvek ÚSES. Do oblasti řešených koridorů D136 a DZ19 soustava Natura 2000 nezasahuje. V oblasti koridorů D136 a DZ19 se nevyskytuje žádná kulturní památka ani architektonicky hodnotná stavba. V řešeném území přeložky silnice II/483 (koridor D136) ani v koridoru železniční trati DZ19 se nenachází žádná evropsky významná lokalita (dále „EVL“), ptačí oblast (dále „PO“), zvláště chráněné území, registrovaný významný krajinný prvek (dále „VKP“), územní systém ekologické stability ani mokřady mezinárodního významu.

Vyhodnocení SEA posuzuje dílčí změny ÚP a uvádí převážně jen ty charakteristiky životního prostředí, které se vztahují k řešené lokalitě, tj. oblasti přeložky silnice II/483 a koridoru železniční trati. Dopady uplatnění návrhu změny ÚP se mohou lišit podle charakteru návrhu resp. výběru variant. Jednotlivé vlivy variant jsou podrobně popsány v hodnotící kapitole SEA vyhodnocení.

Přeložka silnice II/483 (koridor D136) je zpracována ve 3 variantách, kdy všechny navržené varianty se od sebe liší pouze ve východní části úseku přeložky silnice II/483, tedy od malé okružní křižovatky východ ze směru od Frýdlantu nad Ostravicí po křižovatku se silnicí III/48312. Ve zbývajícím úseku jsou 2 z variant (krátká a střední) plánovány ve stávajícím úseku původní silnice ve směru na Frenštát pod Radhoštěm. SEA vyhodnocení posuzuje jednotlivé dílčí části, a to porovnání tří variant „východních úseků přeložky“ a porovnání 2 variant „západních úseků“ (2 varianty i stávající silnice jsou vedeny ve stejné trase), pouze 3. varianta tzv. dlouhá je vedena v nové trase. Tento přístup umožnil hodnotiteli SEA při posouzení priorizovat i případnou kombinaci „východních“ a „západních“ částí úseků s následným technickým dopracováním ve fázi projektu.

Ve vyhodnocení SEA byla provedena multikriteriální posouzení variant tras koridorů, které je běžně prováděno při posouzení konkrétního záměru při dostatečné znalosti technických detailů a přesné trasy vedení

komunikace. V tomto případě však zpracovatelé vyhodnocení SEA postupovali jinak a bylo zpracováno hodnocení jak na hlukovou tak emisní zátěž všech tří variant vedení komunikace.

Z posouzení jednotlivých vlivů na životní prostředí každé z variant jsou uvedeny následující závěry:

*Varianta 1 (krátká) - „zelená“:*

Jedná se o variantu, která je nejkratší ze všech tří navržených variant. U této varianty se předpokládá hlukové zatížení u nejvyššího počtu rodinných a bytových domů, zároveň se však ve vybraných bodech po dlouhé variantě jeví jako druhá nejvhodnější. V rámci hodnocení koncentrací jednotlivých škodlivin byla tato varianta vyhodnocena jako nejméně vhodná. U benzo(a)pyrenu bylo vypočteno překročení imisního limitu v roce 2040 (překračován již v současnosti). Ze všech tří variant vede tato trasa nejbližší zastavěnému a zastavitelnému území, proto se její přínos z hlediska bezpečnosti a vlivu na obyvatelstvo jeví jako nejméně vhodný. V případě realizace této trasy přeložky lze očekávat ovlivnění záplavového území Q100 a aktivní zóny záplavového území vodního toku Frýdlantské Ondřejnice. Při realizaci této varianty se předpokládá zábor zemědělského půdního fondu (dále „ZPF“) ve IV. (0,90 ha) a V. (1,59 ha) třídě ochrany a ve velmi malé míře II. (0,30 ha) třídě ochrany. Při průchodu kolem vodního toku si realizace obchvatu vyžádá zásah do břehových porostů. U VKP dojde k narušení údolní nivy a vodního toku Frýdlantské Ondřejnice a ve velmi malé míře záborů lesů. Realizací obchvatu dojde také k potenciálnímu ovlivnění krajinného rázu, na který již má však vliv stávající zástavba a komunikace, velmi mírně fragmentaci a velmi nízkému snížení migrační prostupnosti krajiny. Nulový až mírně negativní vliv na soustavu Natura 2000 se předpokládá u vydry říční, kdy při respektování opatření navržených v rámci této studie lze očekávat vliv nulový.

*Varianta 2 (střední) - „červená“:*

U této varianty se předpokládá hlukové zatížení u nejnižšího počtu rodinných a bytových domů. V rámci hodnocení koncentrací škodlivin byla tato varianta vyhodnocena jako nejvhodnější pro většinu hodnocených škodlivin. U benzo(a)pyrenu bylo zjištěno překročení imisního limitu v roce 2040 (je překračován i v současnosti). Tato varianta vede v dostatečné vzdálenosti od zastavěného a zastavitelného území. Z hlediska bezpečnosti a vlivu na obyvatelstvo se tato varianta společně s variantou 3 jeví jako nejvhodnější. U této trasy dojde k ovlivnění záplavového území Q100 a aktivní zóny záplavového území vodního toku Frýdlantské Ondřejnice a potoku Stanovec a částečnému záboru rybníka. Při realizaci této varianty se předpokládá zábor ZPF ve IV. (0,72 ha) a V. (1,41 ha) třídě ochrany a ve velmi malé míře II. (0,32 ha) třídě ochrany. Při průchodu kolem vodního toku si realizace obchvatu vyžádá zábor břehových porostů. U VKP dojde k narušení údolní nivy a vodního toku Frýdlantské Ondřejnice a potoku Stanovec, rybníku a v malé míře záborů lesů. Realizací obchvatu dojde také k potenciálnímu ovlivnění krajinného rázu, na který již má však vliv stávající zástavba a komunikace, velmi mírnému zvýšení fragmentace a velmi nízkému snížení migrační prostupnosti krajiny. Nulový až mírně negativní vliv na soustavu Natura 2000 se předpokládá u vydry říční, kdy při respektování opatření navržených v rámci této studie lze očekávat vliv nulový. NATUROVÉ hodnocení tuto trasu hodnotí jako nejméně kolizní z důvodu nejmenšího vlivu na případnou migraci územím podél vodních toků. U této varianty dojde k likvidaci domu č. p. 198 (ruina původně obytného domu) a domu č. p. 210.

*Varianta 3 (dlouhá) - „modrá“:*

*Východní část:* U této části varianty se předpokládá ovlivnění menšího počtu rodinných a bytových domů vyššími hladinami hluku. V rámci hodnocení koncentrace škodlivin byla tato část varianty vyhodnocena jako méně vhodná. U benzo(a)pyrenu bylo zjištěno překročení imisního limitu v roce 2040 (je překračován již v současnosti). Tento úsek se nejvíce odklání od původní trasy a vede nejdále od zastavěného a zastavitelného území, avšak jen v severovýchodní části. Ve zbytku trasy víceméně kopíruje variantu 1 a 2. Z hlediska bezpečnosti a vlivu na obyvatelstvo se spolu s variantou 2 jeví jako nejvhodnější. U této části trasy dojde k

ovlivnění záplavového území  $Q_{100}$  a aktivní zóny záplavového území vodního toku Frýdlantské Ondřejnice, potoku Stanovec a bezejmenného toku a částečnému záboru rybníka. Při realizaci této varianty se předpokládá zábor ZPF ve IV. (2,22 ha) a V. (0,13 ha) třídě ochrany, ve velmi malé míře II. (0,34 ha) třídě ochrany. Při průchodu kolem vodního toku si realizace obchvatu vyžádá zásah do břehových porostů. U VKP dojde k narušení údolní nivy a vodního toku Frýdlantské Ondřejnice, potoku Stanovec a bezejmenného toku, rybníku a v malé míře záboru lesů. Dojde také k potenciálnímu ovlivnění krajinného rázu, na který již má vliv stávající zástavba a komunikace, velmi mírnému zvýšení fragmentace a velmi nízkému snížení migrační prostupnosti krajiny. Nulový až mírně negativní vliv na soustavu Natura 2000 se předpokládá u vydry říční, kdy při respektování opatření navržených v rámci této studie lze očekávat vliv nulový. Dojde k likvidaci domu č. p. 210. *Západní část:* U této varianty se nepředpokládá významné ovlivnění hlukového zatížení. V rámci hodnocení koncentrací škodlivin byla tato varianta vyhodnocena jako méně vhodná. U benzo(a)pyrenu bylo zjištěno překročení imisního limitu v roce 2040 (je překračován již v současnosti). Tato část varianty odvádí dopravu z bezprostřední blízkosti obytných domů, avšak v úseku mimo samotné centrum obce, takže jeho význam je ve srovnání s východní částí varianty méně významný. V úseku se předpokládá ovlivnění záplavového území  $Q_{100}$  a aktivní zóny záplavového území vodního toku Frýdlantské Ondřejnice, šesti bezejmenných toků a záboru ZPF ve III. (0,01 ha), IV. (0,62 ha) a V. (2,00 ha) třídě ochrany. Při průchodu kolem vodního toku si realizace obchvatu vyžádá zásah do břehových porostů. U VKP dojde k narušení údolní nivy a vodního toku Frýdlantské Ondřejnice, šesti bezejmenných toků a v malé míře záboru lesů. Dojde také k potenciálnímu ovlivnění krajinného rázu, které bude v tomto prostoru výraznější než ve východní části. Totéž platí pro fragmentaci a snížení migrační prostupnosti krajiny. Nulový až mírně negativní vliv na soustavu Natura 2000 se předpokládá u vydry říční, kdy při respektování opatření lze očekávat vliv nulový. NATUROVÉ hodnocení tuto část varianty hodnotí jako nejméně vhodnou z důvodu největší potenciální migrační bariéry.

Z hlediska vlivu koridoru DZ19 se předpokládá, že optimalizací a elektrizací železniční tratě dojde ke snížení hlukové zátěže a k lokálnímu snížení emisí do ovzduší z důvodu vyřazení dieslových lokomotiv. V souvislosti s plánovanou optimalizací tratě bude provedena také úprava zabezpečovacích zařízení a s ním spojeným pozitivním dopadem na bezpečnost. Plánovanou optimalizací a elektrizací železniční trati dojde k podpoře ekologicky šetrnější formy dopravy, snížení hlučnosti a znečištění ovzduší.

Celkově lze shrnout, že realizací obchvatu silnice a optimalizací a elektrizací železniční tratě dojde ke kumulaci pozitivních dopadů, celkovému zlepšení dopravní situace v obci, lepší plynulosti dopravy a snížení množství emisí do ovzduší a omezení hlukové zátěže.

V případě vymezení NRBC 103, LBK 27, 29, 31 a LBC 28, 30, v jehož důsledku došlo k posunutí hranic NRBC 103, jeho novému označení, a v návaznosti na to také vymezení lokálního ÚSES, se nejedná o realizaci prvků ÚSES na nových plochách. V rámci této změny došlo k vyloučení méně hodnotných kulturních lesních porostů a pozitivnímu vlivu na ekologickou stabilitu krajiny.

U zastavitelných ploch Z24, Z26, Z69, Z111 a Z112 došlo k aktualizaci údajů z důvodu již realizované výstavby. Nejedná se tak o vymezení nových ploch, a proto nejsou v rámci tohoto vyhodnocení SEA posuzovány, neboť tak bylo učiněno již v rámci vyhodnocení návrhu ÚP Čeladná na životní prostředí. Na druhé straně se dá obecně konstatovat, že zmenšení rozlohy zastavitelných ploch má pozitivní vliv na většinu posuzovaných aspektů životní prostředí.

V kapitole 11 SEA vyhodnocení jsou stanovena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných záporných vlivů na životní prostředí, podmínky, předpoklady a požadavky, za kterých je změna č. 1A ÚP Čeladná akceptovatelná. Během hodnocení vlivů návrhu změny č. 1A ÚP Čeladná na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly zjištěny významně negativní dopady na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví. U některých ploch byly zjištěny mírně negativní vlivy a byla stanovena následující opatření pro jejich minimalizaci:

- Opatření, která by měla zajistit nulový vliv na vydrů říční, v rámci soustavy Natura 2000 pro všechny varianty obchvatu silnice II/483):
  - V případě koridoru D136 se jedná o opatření typu:
    - konkrétní budoucí záměr je nezbytné na projektové úrovni posoudit procesem EIA, resp. NATUROVÝM hodnocením na základě případného stanoviska orgánu ochrany přírody dle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Dle výsledků uvedeného hodnocení lze rozhodnout o způsobu technického provedení konkrétního záměru, včetně forem ochrany cenných druhů organismů a jejich stanovišť;
    - na úrovni posuzování konkrétního projektového záměru výstavby nové komunikace bude potřeba věnovat zvýšenou pozornost vlivu záměru na migrační prostupnost území, zejména podél vodních toků, které kříží jednotlivé navržené varianty záměru;
    - zajistit ochranu vodního prostředí před případnou kontaminací (omezuje rizika zhoršení prostředí pro uvedený naturový druh).
  - V případě koridoru DZ19 se jedná o následující opatření:
    - zpracovat biologické hodnocení dotčeného úseku trati;
    - zajistit zachování stávající migrační prostupnosti pro migrující živočichy u objektů, které převádějí železniční trať přes vodoteče;
    - zajistit ochranu vodního prostředí před případnou kontaminací (omezuje rizika zhoršení prostředí pro uvedený naturový druh).
- V rámci ochrany před hlukem je doporučeno v místech, kde to bude vhodné a technicky možné, realizovat protihluková opatření (týká se všech variant obchvatu silnice II/483 a koridoru DZ19).
- Již v současnosti je překročen imisní limit pro benzo(a)pyren a v roce 2040 se předpokládá obdobná situace. Z tohoto důvodu by bylo vhodné tuto situaci řešit například výsadbou izolační zeleně – pokud možno dbát na biogeografické hledisko (týká se všech variant obchvatu silnice II/483).
- Při průchodu obchvatu aktivní zónou záplavového území a záplavovým územím Q100 bude zapotřebí tuto skutečnost zohlednit (týká se všech variant obchvatu silnice II/483). Zároveň by bylo vhodné zajistit překonání vodních toků co nejvíce přírodně blízkým způsobem (varianta 2 a 3) se zachováním migrační prostupnosti vodního toku.

Uvedená doporučení jsou realizovatelná až při realizaci konkrétních záměrů v rámci navazujících řízení, nejsou proto do tohoto stanoviska zpracovány konkrétně ve formě podmínek realizovatelných ve fázi územního plánování. Nicméně při plánování výstavby je vhodné tyto návrhy požadavků respektovat.

Na základě celkového vyhodnocení je možno konstatovat, že předložený návrh Změny 1A územního plánu obce Čeladná nebude mít významně negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

V rámci společného jednání o návrhu změny č. 1A ÚP Čeladná byly podány stanoviska a připomínky, které byly zejména souhlasné, některé obsahovaly podmínky anebo doplňující informace, stanoviska bez zásadních připomínek, případně s požadavky, které nemají vliv na výsledky posouzení vlivů ÚP na životní prostředí. K podmínkám uplatněným ve stanoviscích dotčených orgánů krajský úřad dále upozorňuje, že zastupitelstvo obce je při schvalování vázáno těmito stanovisky, případně výsledkem řešení rozporů (§ 51 odst. 2 stavebního zákona).

**Vliv koncepce na území soustavy Natura nebyl vyloučen ani jedním orgánem ochrany přírody a krajiny (krajským úřadem i Agenturou ochrany přírody a krajiny, Správou Chráněné krajinné oblasti Beskydy). Tyto orgány nevyloučily významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti svými stanovisky, a to krajský úřad s č. j. MSK 144140/2016 ze dne 18.11.2016 a Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Správa Chráněné krajinné oblasti Beskydy svým stanoviskem s č. j. 5169/BE/2016 ze dne 23.11.2016.**

Navrhovaná změna č. 1A ÚP Čeladná je lokalizována převážně mimo území soustavy Natura 2000. Ani jeden navržený koridor dopravy (D136, DZ19) nezasahuje do území EVL či PO Beskydy. U těchto záměrů ale není možné a priori vyloučit vliv na migrační prostupnost území pro některé předměty EVL Beskydy. Z tohoto důvodu byla podrobná pozornost předloženého NATUROVÉHO hodnocení věnována vyhodnocení vlivu návrhu změny ÚPD pouze na EVL Beskydy. Vliv na PO Beskydy je možné vzhledem k dostatečné vzdálenosti hranice ptačí oblasti a chybějícímu potenciálu přímých i nepřímých vlivů na předměty ochrany vyloučit. Vzhledem ke značné vzdálenosti ostatních lokalit soustavy Natura 2000 od navržených změn využití území v rámci návrhu změny ÚP obce Čeladná lze konstatovat jejich nulové ovlivnění a nejsou tudíž dále v textu řešeny. Dále je řešen pouze případný vliv návrhu Změny č. 1A ÚP na předměty ochrany a celistvost EVL Beskydy.

Pro koridor DZ19, resp. záměr revitalizace železniční trati v úseku mezi Frýdlantem nad Ostravicí a Frenštátem pod Radhoštěm, bylo v roce 2013 předloženo oznámení záměru (SUDOP Brno spol. s r.o. 2013) a byl vydán závěr zjišťovací řízení s č. j. MSK 139439/2016 ze dne 21.11.2013 se závěrem, že záměr nebude dále posuzován. V rámci zjišťovacího řízení byl stanoviskem krajského úřadu s č. j. MSK 117593/2013 ze dne 02.09.2013 vyloučen významný vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000 a bylo uloženo sedm podmínek pro navazující řízení. Z nich pro toto hodnocení relevantní je např. zpracování biologického hodnocení dotčeného úseku trati a podmínka zachování stávající migrační prostupnosti pro migrující živočichy u objektů, které převádějí železniční trať přes vodoteče. Vzhledem k charakteru navrženého koridoru D136 ve všech třech variantách nelze očekávat, že by měl výrazněji ovlivnit migrační prostupnost území pro velké šelmy oproti stávající situaci. Konkrétní navržený záměr v tomto koridoru navíc bude do budoucna posouzen procesem EIA, pokud to bude vyžadováno dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, popř. nebude vyloučen vliv na území soustavy Natura 2000 dle § 45h,i zákona o ochraně přírody a krajiny.

Na základě provedení NATUROVÉHO hodnocení lze konstatovat nulové ovlivnění (0 dle stupnice hodnocení) medvěda hnědého, rysa ostrovida a vlka obecného realizací navržené koncepce.

V NATUROVÉM hodnocení je konstatováno, že provedení ani jedné ze tří aktivních variant (předložené koncepce v jednotlivých variantách) neznamená významné negativní ovlivnění území EVL Beskydy ani dalších lokalit soustavy Natura 2000. Významnost vlivů všech variant na lokality Natura 2000 prakticky srovnatelná. Přesto lze jako nejméně kolizní z hlediska lokalit Natura 2000 označit variantu 2 (střední), která má nejmenší vliv na případnou migraci územím podél vodních toků. Jako relativně nejméně vhodnou lze prohlásit variantu č. 3 (dlouhou), která představuje největší potenciální migrační bariéru z navržených variant, neboť realizací její západní části by došlo k významnější fragmentaci krajiny než v případě variant 1 a 2.

Pro minimalizaci rizika případného negativního vlivu realizace hodnoceného návrhu změny ÚP na předměty ochrany a celistvost EVL Beskydy je při budoucí realizaci záměrů v jednotlivých dopravních koridorech zapotřebí zpracovat následující konkrétní doporučení:

- Koridor DZ19: V souladu se závěrem zjišťovacího řízení EIA (č. j. MSK 139439/2016 ze dne 21.11.2013) zpracovat biologické hodnocení dotčeného úseku trati a zajistit zachování stávající



migrační prostupnosti pro migrující živočichy u objektů, které převádějí železniční trať přes vodoteče. Dále při realizaci záměru doporučujeme zajistit ochranu vodního prostředí před případnou kontaminací.

- Koridor D136: Konkrétní budoucí záměr je nezbytné na projektové úrovni posoudit procesem EIA, pokud to bude vyžadováno dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, popř. nebude vyloučen vliv na území soustavy Natura 2000 dle § 45h,i zákona o ochraně přírody a krajiny. Dle výsledků uvedených hodnocení a konzultací bude rozhodnuto o způsobu provedení konkrétního záměru, včetně ochrany cenných druhů organismů a jejich stanovišť. Na úrovni posuzování konkrétního projektového záměru výstavby nové komunikace bude potřeba věnovat zvýšenou pozornost vlivu záměru na migrační prostupnost území, zejména podél vodních toků, které kříží jednotlivé navržené varianty záměru. Dále při realizaci záměru doporučujeme zajistit ochranu vodního prostředí před případnou kontaminací.

Uvedená doporučení jsou realizovatelná až při realizaci konkrétních záměrů v rámci navazujících řízení, nejsou proto do tohoto stanoviska zapracovány konkrétně ve formě podmínek realizovatelných ve fázi územního plánování. Nicméně při plánování výstavby je vhodné tyto návrhy požadavků respektovat.

Předmětem předkládaného NATUROVÉHO hodnocení bylo posouzení vlivu koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Žádný záměr obsažený v hodnocené koncepci se nenachází na území lokalit soustavy Natura 2000, či v jejich bezprostřední blízkosti. Realizace obou dopravních koridorů uvedených v hodnocené koncepci přináší některá potenciální rizika negativních vlivů na lokality soustavy Natura 2000, resp. na konkrétní předměty ochrany EVL Beskydy. NATUROVÉ hodnocení koncepce generuje riziko nulového až mírně negativního vlivu na vydrů říční, která je předmětem ochrany EVL Beskydy a to zejména z důvodu rizika mortality způsobené dopravními prostředky. Významně negativní vliv dle metodiky hodnocení nebyl konstatován u žádného z předmětů ochrany. U ostatních předmětů ochrany EVL Beskydy a ostatních lokalit soustavy Natura 2000 lze negativní ovlivnění vyloučit.

**Na základě vyhodnocení předloženého návrhu územního plánu v souladu s § 45h,i zákona o ochraně přírody a krajiny lze konstatovat, že uvedený návrh ÚP nebude mít významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.**

Závěrem krajský úřad konstatuje, že SEA vyhodnocení bylo provedeno v souladu se zákonem a návrh změny ÚP byl projednán s dotčenými orgány. Jako podklad pro porovnání a zvolení nejvhodnější varianty přeložky silnice II/483 označené jako koridor D136 bylo provedeno posouzení multikriteriální analýzou všech sledovaných aspektů životního prostředí, a to ve dvou úsecích (východním a západním).

Na základě tohoto hodnocení lze porovnat jednotlivých varianty řešení koridoru D136 z následujících hledisek:

1. *Z hlediska hlukového zatížení:* Ve východních částech variant dojde k zatížení nejvyššího počtu rodinných a bytových domů u varianty 1 a nejnižšímu u varianty č. 2. U varianty 3 se předpokládá ovlivnění středního počtu rodinných a bytových domů s vyššími hladinami hluku. V západních částech variant má nevýznamně menší dopad varianta 3.
2. *Z hlediska emisního zatížení:* Ve východní části byla vybrána jako nejvhodnější varianta 2 a následně varianta 3. Jako nejméně vhodná byla vyhodnocena varianta 1. Shodně u všech variant dojde k překročení imisního limitu benzo(a)pyrenu v roce 2040, který je ovšem překračován již nyní a je možné jej eliminovat výsadbou ochranné izolační zeleně. V západní části má nevýznamně menší dopad varianta 3.

3. *Z hlediska vlivu na obyvatelstvo:* Realizace by měla vést k vyšší bezpečnosti v centru obce. Ve východních částech variant se jako nejméně vhodná jeví varianta 1, a to z důvodu situování nejbližší zastavěnému a zastavitelnému území obce. Ve větší vzdálenosti od zastavěného a zastavitelného území vede varianta 2 a varianta 3 se nejvíce odklání od zastavitelného a zastavěného území v severovýchodním úseku. Obě varianty 2 a 3 lze považovat za vhodné z hlediska vlivů na obyvatelstvo. V západní části odvádí varianta 3 dopravu z bezprostřední blízkosti obytných domů, do míst, které leží mimo zastavěné centrum obce.
4. *Z hlediska ochrany přírody a krajiny:* Ve východní části překonává obchvat silnice II/483, varianta 2 dvakrát a varianta 3 třikrát, vodní tok Frýdlantské Ondřejnice, dále potok Stanovec, bezejmenný tok a zasahuje do části rybníka u železniční stanice. V západní části překonává varianta 3 Frýdlantskou Ondřejnici třikrát a navíc ještě dalších 6 toků. Všechny varianty zasahují do záplavového území Q<sub>100</sub> a aktivní zóny záplavového území Frýdlantské Ondřejnice. Všechny varianty zasahují do údolní nivy, lesů a jejich ochranného pásma (50 m). Všechny varianty (nejvíce však západní část varianty 3) budou mít vliv na krajinný ráz, fragmentaci území a snížení migrační prostupnosti území mezi Chráněnou krajinnou oblastí Beskydy a horou Ondřejník. Toto je však do značné míry již ovlivněnou stávající zástavbou a intenzitou dopravy na stávající komunikaci a železnici. Při průchodu kolem vodních toků všechny varianty vyžadují likvidaci břehových porostů.
5. *Vliv na území soustavy Natura 2000:* podrobně viz výše (naturová část stanoviska SEA).
6. *Zábor zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa:* U všech východních částí variant obchvatu se předpokládá zábor ve IV. a V. třídě ochrany a ve velmi malém rozsahu také ve II. třídě ochrany. V západní části vyžaduje zábor zemědělského půdního fondu zejména varianta 3. Zábor v III. třídě ochrany vyžaduje pouze varianta 3, a to v západním úseku. Zábor ve II. třídě kvality je u všech tří variant víceméně srovnatelný (0,30 – 0,34 ha). K nejmenšímu záboru dojde u varianty 2 (2,45 ha) a k největšímu u varianty 3 (5,32 ha, z toho východní úsek 2,69 ha a západní úsek 2,63 ha). Varianta 1 si vyžádá zábor 2,79 ha zemědělského půdního fondu. Celkový zábor půdy (zemědělský půdní fond, pozemky určené k plnění funkcí lesa a nezemědělská půda) bude nejmenší u varianty 1 (4,38 ha) a největší u varianty 3 (8,53 ha, z toho východní úsek 5,57 ha a západní úsek 2,96 ha). U varianty 2 dojde k záboru 4,82 ha půdního fondu. Zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa budou u varianty 3 a 2 srovnatelné (1,9 – 2 ha), u varianty 1 je předpokládán zábor nejmenší a to 1,18 ha.
7. *Vlivy na majetek:* V případě realizace varianty 2 a varianty 3 dojde k likvidaci domu č. p. 210 a u varianty 2 navíc dojde k likvidaci domu č. p. 198 (ruina původně obytného domu).
8. *Vlivy na kulturní dědictví* se nepředpokládá u žádné varianty.
9. *Vlivy kumulativní, synergické a sekundární:* Realizací přeložky silnice dojde k vymístění dopravního proudu z hlavní části zástavby. Společně s optimalizací a elektrizací železniční trati, která přispěje ke zlepšení ekologicky šetrnější železniční dopravy, dojde ke kumulaci pozitivních dopadů, celkovému zlepšení dopravní situace v obci, lepší plynulosti dopravy, snížení vypouštěného množství emisí do ovzduší a omezení hlukové zátěže. Všechny 3 varianty mají kumulativně pozitivní vliv.

Krajský úřad konstatuje, že na základě provedeného SEA vyhodnocení, projednání návrhu změny č. 1A ÚP Čeladná a na základě všeho výše uvedeného doporučuje následující pořadí variant řešené přeložky silnice II/483: jako nejvhodnější variantu považuje variantu 2, jako druhou nejvhodnější variantu 1 a jako nejméně vhodnou variantu 3.

Krajský úřad považuje tuto variantu za nejvhodnější z důvodu nejmenšího emisního a hlukového zatížení, nejmenšího záboru zemědělského půdního fondu, vedení v dostatečné vzdálenosti od zastavěného a

zastavitelného území a tím zvýšení bezpečnosti. Z pohledu vlivů na území soustavy natura 2000 a požadavky ochrany přírody lze považovat všechny tři varianty za srovnatelné. Jako negativum varianty 2 lze označit křížení s vodním tokem Frýdlantská Ondřejnice, zábor části rybníku a likvidace dvou obytných domů. Krajský úřad konstatuje, že i přes tato negativa se domnívá, že se jedná o nejhodnější variantu. Z důvodu těchto negativ zpracovatel SEA navrhl kompenzační opatření, která krajský úřad nezahrnul do tohoto stanoviska konkrétně ve formě podmínek realizovatelných ve fázi územního plánování, neboť se jedná o doporučení realizovatelná až při realizaci konkrétních záměrů v rámci navazujících řízení. Nicméně při plánování výstavby je vhodné tyto návrhy požadavků respektovat.

Na základě všeho výše uvedeného konstatuje, že návrh změny č. 1A ÚP Čeladná je z pohledu jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelný.

Zpracovatelem změny územně plánovací dokumentace je Ing. Arch. Miroslav Hudák (květen 2019); zpracovatelem vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí z dubna 2019 je RNDr. Marek Banaš, Ph.D. (č. j. rozhodnutí o prodloužení autorizace 42028/ENV/14), Mgr. Zdeněk Frélich (č. j. rozhodnutí o prodloužení autorizace MZP/2019/710/740) a další; zpracovatelem NATUROVÉHO hodnocení z května 2019 je RNDr. Marek Banaš, Ph.D. osoba autorizovaná k provádění posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění (č. j. rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. 3891/630/14).

#### Upozornění:

Tímto stanoviskem není dotčena povinnost, v rámci řízení následujících po schválení územního plánu, jednotlivé záměry posoudit v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA) dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, pokud tyto záměry budou naplňovat některá z ustanovení § 4 uvedeného zákona.

#### Poučení:

Toto stanovisko není závazným stanoviskem ani rozhodnutím ve smyslu správního řádu a nelze se proti němu odvolat.

Ing. Dana Kučová  
vedoucí oddělení  
hodnocení vlivů na životní prostředí a lesního hospodářství