

# VYHODNOCENÍ VLIVŮ AKTUALIZACE Č. 6 ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ



## ČÁST A

### VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (SEA)

Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů



# IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

---

## OBJEDNATEL

Moravskoslezský kraj

28. října 117

702 18 Ostrava



## POŘIZOVATEL

Krajský úřad Moravskoslezského kraje

Odbor územního plánování a stavebního řádu

28. října 117

702 18 Ostrava



## ZHOTOVITEL

Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o.

Na Máchovně 1610

266 01 Beroun



OSOBA OPRÁVNĚNÁ KE ZPRACOVÁNÍ VYHODNOCENÍ:

**Ing. Pavla Žídková**

- ▶ držitel autorizace dle § 19 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

OSVĚDČENÍ Č. J. 094/435/OPVŽP/95, PRODLOUŽENO ROZHODNUTÍM Č. J. MZP/2021/710/4653

SPOLUPRÁCE A KONZULTACE:

RNDr. Marek Banaš, Ph.D.

- ▶ držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.
- ▶ držitel autorizace dle § 45i zákona 114/1992 Sb.

RNDr. Milan Svoboda

- ▶ držitel autorizace „autorizovaný projektant ÚSES“

Ing. Pavla Hofmanová

Ing. Lukáš Velebil

Ing. Jan Cihlář



# OBSAH

---

## TEXTOVÁ ČÁST

<b>SEZNAM ZKRATEK</b> .....	<b>8</b>
<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>VYPOŘÁDÁNÍ POŽADAVKŮ ZE STANOVISKA MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ</b> .....	<b>10</b>
<b>1. STRUČNÉ SHRNUTÍ OBSAHU A HLAVNÍCH CÍLŮ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE, VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM</b> .....	<b>13</b>
1.1.    Stručné shrnutí obsahu A6 ZÚR MSK.....	13
1.2.    Stručné shrnutí hlavních cílů A6 ZÚR MSK .....	16
1.3.    Vztah A6 ZÚR MSK k jiným koncepcím .....	16
<b>2. ZHODNOCENÍ VZTAHU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI</b> .....	<b>25</b>
<b>3. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLA UPLATNĚNA POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE NEBO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE</b> .....	<b>38</b>
3.1.    Charakteristika řešeného území .....	38
3.2.    Klima a ovzduší .....	40
3.3.    Voda.....	51
3.4.    Geomorfologie, přírodní zdroje, poddolovaná a sesuvná území, stará důlní díla.....	55
3.5.    Krajina, krajinný ráz, přírodní parky, významné krajinné prvky .....	59
3.6.    Zvláště chráněná území, lokality NATURA 2000.....	60
3.7.    Flóra a fauna, biologická rozmanitost, migrační propustnost území, ÚSES .....	69
3.8.    Kulturní dědictví, hmotný majetek.....	75
3.9.    Zemědělská půda.....	76
3.10.    Lesy .....	78
3.11.    Obyvatelstvo, hygiena životního prostředí.....	79
<b>4. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY</b> .....	<b>88</b>
<b>5. SOUČASNÉ PROBLÉMY A JEVY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A PTAČÍ OBLASTI</b> .....	<b>98</b>
<b>6. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ NAVRHOVANÝCH VARIANT ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE, VČETNĚ VLIVŮ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, Kladných a záporných; HODNOTÍ SE VLIVY NA OBYVATELSTVO, LIDSKÉ ZDRAVÍ, BIOLOGICKOU ROZMANITOST, FAUNU, FLORU, PŮDU, HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ, VODU, OVZDUŠÍ, KLIMA, HMOTNÉ STATKY, KULTURNÍ DĚDICTVÍ VČETNĚ DĚDICTVÍ ARCHITEKTONICKÉHO A ARCHEOLOGICKÉHO A VLIVY NA KRAJINU VČETNĚ VZTAHŮ MEZI UVEDENÝMI OBLASTMI VYHODNOCENÍ</b> .....	<b>108</b>

6.1.	Postup při hodnocení vlivů .....	108
6.2.	Postup při hodnocení koncepce z hlediska kumulativních a synergických vlivů.....	113
6.3.	Hodnocení koridoru VR2A .....	116
6.4.	Hodnocení koridoru VR2B .....	139
<b>7.</b>	<b>POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH Kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení .....</b>	<b>160</b>
7.1.	Srovnání variant VR2A a VR2B.....	161
7.2.	Srovnání aktivní a nulové varianty .....	162
<b>8.</b>	<b>POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁVAŽNÝCH ZÁPORNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ..</b>	<b>166</b>
8.1.	Koncepční opatření.....	166
8.2.	Prostorová opatření.....	166
8.3.	Projektová opatření.....	168
<b>9.</b>	<b>ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍCH CÍLŮ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE A JEJICH ZOHLEDNĚNÍ PŘI VÝBĚRU VARIANT ŘEŠENÍ .....</b>	<b>169</b>
<b>10.</b>	<b>NÁVRH UKAZATELŮ PRO SLEDOVÁNÍ VLIVU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>173</b>
<b>11.</b>	<b>NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>174</b>
11.1.	Požadavky na koncepční opatření .....	174
11.2.	Požadavky na prostorová opatření.....	174
11.3.	Požadavky na projektová opatření .....	179
<b>12.</b>	<b>NETECHNICKÉ SHRNUÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ .....</b>	<b>181</b>
<b>13.</b>	<b>NÁVRH STANOVISKA MŽP VČETNĚ NÁVRHU POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>187</b>
<b>14.</b>	<b>SEZNAM PODKLADŮ A POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>188</b>

## GRAFICKÁ ČÁST

A1	Výkres vlivů na osídlení a kulturní hodnoty území	1 : 100 000
A2	Výkres vlivů na vodní prostředí	1 : 100 000
A3	Výkres vlivů na horninové prostředí	1 : 100 000
A4	Výkres vlivů na půdu a lesní ekosystémy	1 : 100 000
A5	Výkres vlivů na přírodu a krajinu	1 : 100 000
A6	Výkres synergických a kumulativních vlivů	1 : 100 000

# SEZNAM ZKRATEK

---

A6 ZÚR MSK	Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje
AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
č.	Číslo
CR	Česká republika
EIA	Posuzování vlivů záměru na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHLÚ	Chráněné ložiskové území
CHOPAV	Chráněné oblasti přirozené akumulace vod
k. ú.	Katastrální území
MSK	Moravskoslezský kraj
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NATURA 2000	Soustava chráněných území určená k ochraně nejvýznamnějších a nejvíce ohrožených druhů živočichů, rostlin a nejvýznamnějších přírodních stanovišť na území Evropské unie
PL	Polská republika
PM	Suspendované částice (Particulate matter)
PO	Ptačí oblast
PP	Přírodní památka
PUPFL	Pozemek určený k plnění funkcí lesa
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
PZKO	Program zlepšování kvality ovzduší
Sb.	Sbírka zákonů
SEA	Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Strategic Environmental Assessment)
TEN-T	Politika transevropské dopravní sítě (The Trans-European Transport Network)
TSI	Technická specifikace pro interoperabilitu
ÚAP	Územně analytické podklady
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
VRT	Vysokorychlostní trať
VVURÚ	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZÚR	Zásady územního rozvoje



## ÚVOD

---

Vyhodnocení vlivů „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“ na životní prostředí (dále též „**dokumentace SEA**“ nebo „**vyhodnocení**“) je zpracováno v rozsahu přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, (dále též „**stavební zákon**“) s využitím *Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP, ročník XV – únor 2015 – částka 2)* a stanoviska Ministerstva životního prostředí k potřebě posouzení obsahu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 15. 10. 2021, č. j. MZP/2021/710/4756.

Vyhodnocení vychází z předloženého návrhu koncepce Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona (Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o., 10/2022, zodpovědný projektant RNDr. Milan Svoboda).

O pořízení Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále též „**A6 ZÚR MSK**“ nebo „**koncepce**“) rozhodlo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 6/564 ze dne 16. 12. 2021. Tímto usnesením bylo na základě podnětu oprávněného investora Správy železnic, s. o. rozhodnuto o pořízení A6 ZÚR MSK, a to zkráceným postupem podle § 42a–42b stavebního zákona.

Pořizovatelem A6 ZÚR MSK je Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

Po formální stránce je A6 ZÚR MSK, vydávaná formou opatření obecné povahy, členěna dle požadavků stavebního zákona a zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, na část závaznou (výrokovou) a odůvodnění. Řešeným územím je Moravskoslezský kraj. A6 ZÚR MSK se podle § 42 odst. 9 stavebního zákona zpracovává, projednává a vydává pouze v rozsahu měněných částí.

Vyhodnocení vlivů A6 ZÚR MSK na evropsky významné lokality a ptačí oblasti je zpracováno samostatným autorizovaným hodnocením (viz Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na udržitelný rozvoj území, ČÁST B) a v této dokumentaci SEA jsou uváděny pouze jeho stručné závěry, včetně zmínění možných opatření pro minimalizaci vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

# VYPOŘÁDÁNÍ POŽADAVKŮ ZE STANOVISKA MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

---

Ministerstvo životního prostředí (dále též „MŽP“) vzneslo ve stanovisku k potřebě posouzení návrhu obsahu A6 ZÚR MSK z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 15. 10. 2021, č. j. MZP/2021/710/4756, podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení SEA (uvedeny níže **tučně**, převzaty doslovně ze stanoviska). Vypořádání podrobnějších požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení SEA je uvedeno zvlášť pod každým požadavkem.

Následující požadavky na rozsah a obsah vyhodnocení SEA se vztahují k oběma variantám koridoru pro VRT.

- 1. U návrhu AZÚR MSK požadujeme jednotlivě vyhodnotit vliv na všechny složky životního prostředí a veřejné zdraví. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy AZÚR MSK na fragmentaci krajiny; střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima, krajinu, krajinný ráz, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, a jejich vzájemné působení a souvislosti.**

Všechny uvedené vlivy jsou vyhodnoceny jak u jednotlivých variant koridoru vysokorychlostní trati, tak u koncepce jako celku, a to v [kapitole 6.](#) a [kapitole 7.](#)

- 2. Požadujeme, aby posuzovatel v rámci vyhodnocení vlivů AZÚR MSK na životní prostředí vypracoval závěry hodnocení obou variant koridoru pro VRT včetně návrhu stanoviska MŽP s jasným výrokem, zda lze s návrhem AZÚR MSK jako celkem souhlasit, souhlasit s požadavky (zajišťující minimální možné dopady realizace aktualizace územně plánovací dokumentace na životní prostředí), nebo nesouhlasit. Dále doporučil jednu z variant koridoru pro VRT. To vše činil při respektování platných právních předpisů, a to nejen ustanovení § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, a dalších metodických východisek).**

Závěry hodnocení obou variant a jejich srovnání včetně závěru a doporučení k výběru varianty jsou uvedeny v [kapitole 7.](#)

- 3. V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí AZÚR MSK požadujeme provést vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. V této souvislosti poukazujeme na rozsudek NSS 1 Ao 7/2011 – 526, kterým byly zrušeny Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Vyhodnocení těchto vlivů na životní prostředí je třeba zpracovat jak na úrovni konkrétního navrženého koridoru, tak i s ohledem na širší vztahy a vazby a v souvislosti se stavem v území a záměry v území schválenými k realizaci či záměry uvažovanými (rozsudek NSS 4 AOs 1/2013 – 133). Tam, kde budou zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, je nutné navrhnout kompenzační opatření a případný monitoring těchto potenciálních vlivů.**

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno v [kapitole 6.](#) Opatření k minimalizaci kumulativních a synergických vlivů je společně s opatřeními pro minimalizaci a eliminaci negativních vlivů uplatnění jednotlivých variant koncepce, která jsou uvedena v [kapitole 8.](#)

- 4. Požadujeme vyhodnotit vlivy AZÚR MSK z hlediska možných vlivů na ÚSES a významné krajinné prvky. Hodnocení zaměřit také na migrační koridory, zejména ve vztahu k vybraným zvláště chráněným druhům velkých savců. Přímou se zaměřit na míru dotčení migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a varianty z tohoto hlediska porovnat.**

Vyhodnocení vlivů na ÚSES, VKP, migrační koridory, migrační propustnost krajiny je uvedeno v [kapitole 6.](#), porovnání variant z hlediska těchto složek hodnocení je uvedeno v [kapitole 7.](#)

- 5. Požadujeme vyhodnotit vliv AZÚR MSK na zvláště chráněná území, resp. zda realizací aktualizace územně plánovací dokumentace nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany soustavy zvláště chráněných**

území (v tomto případě Přírodní památka Niva Olše-Věřňovice, Přírodní památka Věřňovice).

Vyhodnocení vlivů na zvláště chráněná území, jejich předměty ochrany a cíle ochrany je uvedeno v kapitole 6., porovnání variant z tohoto pohledu v [kapitole 7.](#)

- 6. Ve vazbě na výše uvedené požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení nebo snížení negativních vlivů koridoru pro VRT na soustavu zvláště chráněných území a opatření zajišťující migrační prostupnost území pro živočichy.**

Opatření pro minimalizaci k předcházení, vyloučení nebo snížení negativních vlivů jednotlivých variant koncepce na soustavu zvláště chráněných území a opatření zajišťující migrační prostupnost území pro živočichy jsou uvedena pro jednotlivé varianty v [kapitole 8.](#) a [kapitole 11.](#)

- 7. Posoudit vlivy AZÚR MSK na odtokové poměry, resp. na zhoršení povodňového nebezpečí. Dále vyhodnotit vlivy navrhovaného koridoru na podzemní a povrchové vody, ochranná pásma vodních zdrojů a změny vodního režimu krajiny. Vyhodnotit vlivy jednotlivých opatření na dotčené vodní útvary. Vyhodnotit, zda je vyloučena možnost zhoršení stavu či potenciálu nebo nedosažení dobrého stavu či potenciálu dotčených vodních útvarů následkem realizace těchto opatření.**

Posouzení vlivu na odtokové poměry a riziko povodní, podzemní a povrchové vody, ochranná pásma vodních zdrojů a změny vodního režimu krajiny včetně vlivů na dotčené vodní útvary a možnost dosažení jejich dobrého stavu je uvedena v [kapitole 6.](#), porovnání variant z tohoto pohledu pak v [kapitole 7.](#)

- 8. Požadujeme vyhodnotit, zda realizací AZUR MSK nemůže dojít k ohrožení předmětu a cílů ochrany ZPF, a to především ve vztahu k zásadám ochrany ZPF vymezené § 4 odst. 1 písm. a) až f) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), a to zejména nezbytnost odnětí zemědělské půdy ze ZPF, zvláště mimo zastavěné území, posouzení jiného veřejného zájmu, který výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF, pokud budou navrhovaným záměrem dotčeny zemědělské pozemky, na nichž se vyskytují půdy zařazené dle bonitace půdně ekologických jednotek do I. a II. třídy ochrany. Rovněž požadujeme, aby byla minimálně narušena organizace ZPF, hydrologické a odtokové poměry v území a snížení záborů ZPF, tj. aby byla odnímána jen nejnutnější plocha ZPF, případně požadujeme uvést opatření vůči těmto negativním vlivům (viz § 5 zákona, § 3 a § 5 vyhlášky 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu).**

Vyhodnocení vlivů na ZPF a PUPFL je uvedeno v [kapitole 6.](#)

- 9. Požadujeme se zaměřit na výskyt ložisek nerostných surovin a jejich ochranu (CHLÚ), svahové nestability a poddolovaná území.**

Vyhodnocení vlivů na ložiska nerostných surovin, jejich ochranu, svahové nestability a poddolovaná území je uvedeno v [kapitole 6.](#)

- 10. Požadujeme vyhodnotit, zda návrh AZÚR MSK naplňuje cíle národních koncepčních dokumentů (např. Aktualizace Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR, Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050, Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025, Politika ochrany klimatu v ČR (zohlednit potřeby a požadavky v oblasti ochrany klimatu s cílem snižování emisí skleníkových plynů), Politika územního rozvoje České republiky (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021) atd.).**

Vyhodnocení naplnění cílů národních koncepčních dokumentů je uvedeno v [kapitole 2.](#)

- 11. Požadavky uvedené v tomto stanovisku je nezbytné ve vyhodnocení vlivů A6 ZÚR MSK na životní prostředí a veřejné zdraví relevantně vypořádat a náležitě odůvodnit i s odkazem na příslušnou kapitolu (čísla stran).**

Požadavky uvedené ve stanovisku byly zohledněny při zpracování této dokumentace SEA. Výše uvedené vypořádání požadavků obsahuje pro snazší práci s textem hypertextové odkazy na příslušné kapitoly.

12. **V tzv. naturovém posouzení vyhodnotit vlivy AZÚR MSK (ve stejné míře podrobnosti obou navrhovaných variant koridoru pro VRT) na předmět ochrany nebo celistvost zejména PO Heřmanský stav – Odra – Poolší a EVL Niva Olše – Věřňovice soustavy Natura 2000 s využitím informací o jejich možném dotčení uvedených ve stanovisku příslušného orgánu ochrany přírody (č. j. MSK106202/2021), a to samostatně či ve spojení s jinými koncepcemi a záměry, tedy těmi realizovanými či plánovanými, resp. zanesenými v územně plánovací dokumentaci kraje a obcí. Obě lokality soustavy Natura 2000 mají schválený souhrn doporučených opatření, jejichž obsah je nutné při identifikaci vlivů obou variant koridoru pro VRT využít a interpretovat ve vztahu k významnosti vlivu AZÚR MSK a ovlivnění dosahování cílů ochrany PO Heřmanský stav – Odra – Poolší a EVL Niva Olše – Věřňovice.**

Požadavky týkající se vlivu obou navrhovaných variant na předměty ochrany a celistvost EVL a PO, realizace doporučených opatření a ovlivnění dosahování cílů ochrany PO a EVL jsou v části B VVURÚ zpracovány.

Viz VVURÚ ČÁST B: Posouzení vlivu koncepce: „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (Banaš a kol., 2022).

# 1. STRUČNÉ SHRNUTÍ OBSAHU A HLAVNÍCH CÍŮ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE, VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM

---

## 1.1. Stručné shrnutí obsahu A6 ZÚR MSK

Dopisem ze dne 23. 8. 2021 č. j. 143517/2021-SŽ-GŘ-O6 podala Správa železnic s. o., jako oprávněný investor ve smyslu § 23a stavebního zákona, podle § 42a odst. 6 stavebního zákona návrh na pořízení aktualizace ZÚR MSK zkráceným postupem. O pořízení A6 ZÚR MSK rozhodlo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 6/564 ze dne 16. 12. 2021. Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje prostřednictvím uvedeného usnesení v souladu s § 42a odst. 1 stavebního zákona rozhodlo, že A6 ZÚR MSK bude pořízena zkráceným postupem, tj. postupem podle § 42a–42b stavebního zákona.

K návrhu A6 ZÚR MSK bylo ve vazbě na požadavek vyplývající ze stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu obsahu A6 ZÚR MSK z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 15. 10. 2021, č. j. MZP/2021/710/4756, zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále též „VVURÚ“), jehož nedílnou součástí je tato dokumentace SEA a též vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000)<sup>1</sup>.

Aktualizací č. 6 dochází ke změně Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje ve znění Aktualizací č. 1, 2a, 2b, 3, 4 a 5 (dále též „ZÚR MSK“), a to jak jejich textové, tak i grafické části.

Textová část ZÚR MSK se mění v kapitolách (viz část I. TEXTOVÁ ČÁST A6 ZÚR MSK):

- D. PLOCHY A KORIDORY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU, VČETNĚ PLOCH A KORIDORŮ VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY, ÚSES A ÚZEMNÍCH REZERV
- G. VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY, VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÁ OPATŘENÍ, STAVBY A OPATŘENÍ K ZAJIŠŤOVÁNÍ OBRANY A BEZPEČNOSTI STÁTU A VYMEZENÁ ASANAČNÍ ÚZEMÍ, PRO KTERÉ LZE PRÁVA K POZEMKŮM A STAVBÁM VYVLASTNIT
- H. POŽADAVKY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU NA KOORDINACI ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ ČINNOSTI OBCÍ A NA ŘEŠENÍ V ÚPD OBCÍ

Grafická část ZÚR MSK se mění ve výkresech:

- A.2 Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES
- A.4 Výkres veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK jsou následující změny, které mají jednak průmět v textové části A6 ZÚR MSK, jednak průmět v grafické části A6 ZÚR MSK:

### **ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA | PLOCHY A KORIDORY MEZINÁRODNÍHO A REPUBLIKOVÉHO VÝZNAMU**

- ↘ **zrušení (vypuštění) územní rezervy D507 – vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – Bohumín, nová stavba, včetně jeho větví D507a, D507b a D507c,**
- ↘ **vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice), nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury.**

---

<sup>1</sup> VVURÚ ČÁST B: Posouzení vlivu koncepce: „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (Banaš a kol., 2022)

Nový koridor pro vysokorychlostní trať (dále též „VRT“) je v návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona vymezen variantně, celkem jsou vymezeny následující 2 varianty:

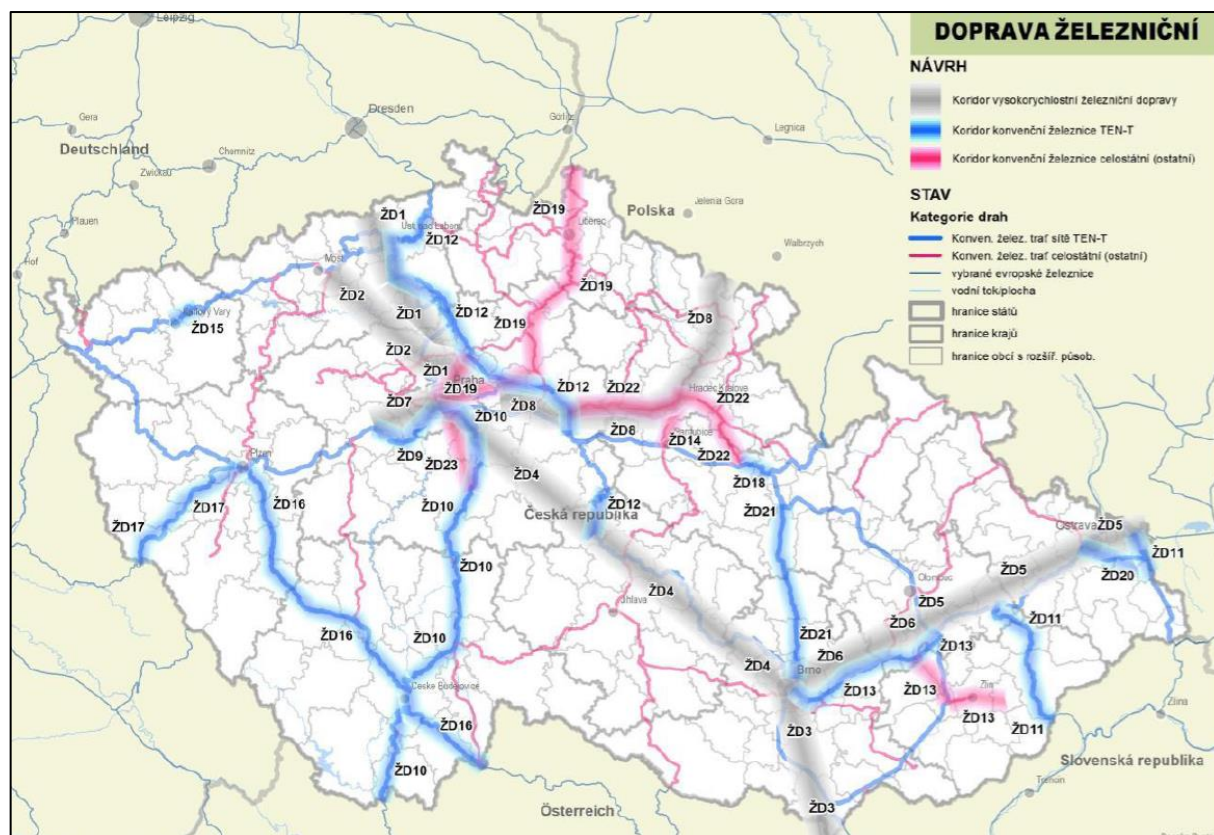
- ↳ **VR2A** Vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice), nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury;
- ↳ **VR2B** Vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice), nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury.

Veškeré změny ve vymezení uvedených ploch a koridorů jsou znázorněny v grafické části A6 ZÚR MSK ve výkrese A.2 Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES.

## Potřeba vymezení koridoru pro VRT

Potřeba vymezení koridoru pro VRT v ZÚR MSK primárně vyplývá z platné Politiky územního rozvoje České republiky (dále též „PÚR ČR“)<sup>2</sup>, která v článku (83e) vymezuje předmětný záměr VRT (označený jako koridor vysokorychlostní dopravy ŽD5) a pro tento stanovuje úkol pro územní plánování: „Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu v úseku Ostrava-Svinov–hranice ČR/Polsko (–Katowice).“; za plnění stanoveného úkolu dle článku (83e) PÚR ČR zodpovídá Moravskoslezský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

PÚR ČR je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje. Vymezení koridoru pro VRT v A6 ZÚR MSK je prováděno plně v souladu s PÚR ČR, tj. je naplněn stanovený úkol pro územní plánování a respektován princip hierarchie územně plánovacích nástrojů.



Obrázek 1: Vymezení koridorů železniční dopravy v PÚR ČR (Schéma 4 Doprava železniční)

<sup>2</sup> Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021)

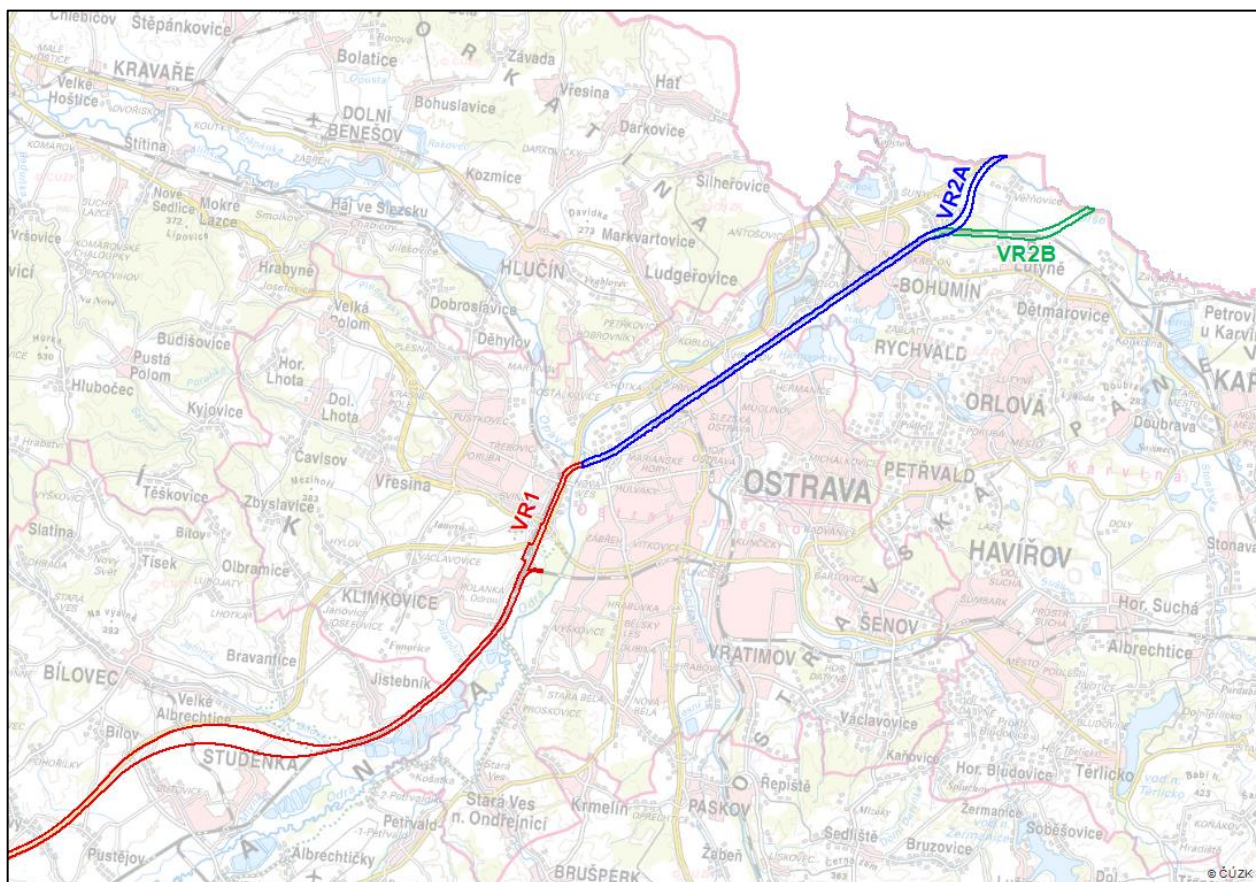
## Orientační popis vymezení variant koridoru pro VRT (VR2A, VR2B)

**VARIANTA A | koridor VR2A:** Koridor VR2A je vymezen v bezprostřední návaznosti na koridor VR1, který byl předmětem řešení Aktualizace č. 3 ZÚR MSK, od hranice katastrálních území Třebovice ve Slezsku/Nová Ves u Ostravy, tj. v místě, kde stávající konvenční železniční trať (II. a III. tranzitní železniční koridor) kříží řeku Odru. Odtud koridor pokračuje v souběhu se stávající konvenční železniční tratí přes žst. Ostrava hlavní nádraží a žst. Bohumín až do prostoru sídla Nová ves. V daném úseku je koridor veden urbanizovaným územím s převažujícím zastoupením ploch lehké i těžké výroby.

Po křížení se silnicí III/46813 v prostoru sídla Nová ves (Bohumín) se koridor odklání od stávající konvenční železniční trati severovýchodním směrem a je veden přes severozápadní část lesního komplexu Borek. Po křížení vodního toku Lutyňka je koridor přechází do volné, zemědělské krajiny, až se v prostoru severně od sídla Věřňovice přimyká k dálnici D1 a pokračuje s ní v souběhu cca 1 km až na státní hranici ČR/PL.

**VARIANTA B | koridor VR2B:** Koridor VR2B je vymezen v bezprostřední návaznosti na koridor VR1, který byl předmětem řešení Aktualizace č. 3 ZÚR MSK, od hranice katastrálních území Třebovice ve Slezsku/Nová Ves u Ostravy, tj. v místě, kde stávající konvenční železniční trať (II. a III. tranzitní železniční koridor) kříží řeku Odru. Odtud koridor pokračuje v souběhu se stávající konvenční železniční tratí přes žst. Ostrava hlavní nádraží, žst. Bohumín, lesní komplex Borek v rámci správního obvodu obce Dolní Lutyně a žst. Dolní Lutyně až do prostoru severně od výhradního ložiska Dolní Lutyně-Nerad. Zde se v prostoru severně od pískovny koridor odklání severovýchodním směrem a přechází do volné, zemědělské krajiny a následně přes lesní komplex pokračuje až na státní hranici ČR/PL.

V rámci správních obvodů měst Ostrava a Bohumín je koridor primárně veden urbanizovaným územím s převažujícím zastoupením ploch lehké i těžké výroby.



Obrázek 2: Poloha koridorů VR1 a VR2A/VR2B

**V úseku Ostrava-Svinov – Bohumín až po křížení se silnicí III/46813 v prostoru sídla Nová ves (Bohumín) je vymezení obou variant koridoru invariantní.**

Podrobné odůvodnění vymezení koridoru je uvedeno v textové části odůvodnění A6 ZÚR MSK (viz část II.A TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ, kapitola 7. *KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ*).

## **1.2. Stručné shrnutí hlavních cílů A6 ZÚR MSK**

Hlavním cílem hodnocené koncepce je vytvořit územní podmínky pro rozvoj dopravní infrastruktury spočívající v realizaci systému rychlých spojení. Jedná se o provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu.

Cílem projektu VRT v mezinárodním i republikovém kontextu je zajistit nezbytnou dopravní infrastrukturu pro zlepšení dostupnosti a propojenosti všech regionů Evropské unie i České republiky pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů zejména v oblasti konkurenceschopnosti, nízkouhlíkové ekonomiky a udržitelné dopravy a mobility. Projekt VRT má rovněž pomoci posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost a podpořit právo všech občanů na volný pohyb.

Projekt VRT bude schopen zajišťovat jak vnitřní přepravní vztahy v České republice (propojení krajských měst), tak i mezinárodní přepravní vztahy v rámci Evropské unie, kde na krátké a střední vzdálenosti navíc představuje velmi efektivní alternativu i k letecké dopravě, přičemž dokáže zajistit rozvoj mobility nezávisle na fosilních palivech.

Koridor pro VRT je v návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání vymezen ve dvou variantách. Cílem zpracování variant řešení je ve vztahu k lokalitám soustavy NATURA 2000 vyloučit významný negativní vliv, nebo v případě, že vyloučení nebude možné, alespoň zmírnit tak, jak stanoví § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

## **1.3. Vztah A6 ZÚR MSK k jiným koncepcím**

Vztah A6 ZÚR MSK je hodnocen k následujícím potenciálně relevantním oborovým koncepcím a strategiím, které problematiku životního prostředí přímo řeší, nebo jejichž realizace může složky životního prostředí významně ovlivnit. Konkrétní zhodnocení vztahu A6 ZÚR MSK k relevantním republikovým a krajským koncepcím a strategiím je uvedeno v tabulce níže.

### **Hodnocené republikové koncepce a strategie:**

- ↘ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021);  
(dále též „PÚR ČR“ nebo „Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021)“)
- ↘ Strategický rámec ČR 2030;
- ↘ Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025;
- ↘ Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025;
- ↘ Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050;
- ↘ Zásady urbánní politiky – aktualizace 2017;
- ↘ Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+;
- ↘ Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019;



- ↘ Státní energetická koncepce ČR – aktualizace 2015;
- ↘ Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050;
- ↘ Dopravní sektorová strategie ČR, 2. fáze 2013, aktualizace 2017;
- ↘ Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017);
- ↘ Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů (2017);
- ↘ Politika druhotných surovin ČR pro období 2019–2022 (2019);
- ↘ Národní plán povodí Odry (2022);
- ↘ Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v ČR s využitím technických a přírodně blízkých opatření (2010);
- ↘ Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024, s výhledem do roku 2035, aktualizace 2022;
- ↘ Politika ochrany klimatu v ČR (2017);
- ↘ Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizace pro období 2021 – 2030;
- ↘ Koncepce ochrany před následky sucha pro území ČR (2017);
- ↘ Zdraví 2020 – Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030.

#### **Hodnocené krajské koncepce a strategie:**

- ↘ Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019 – 2027;
- ↘ Plán dílčího povodí Horní Odry 2015–2021 (Plán dílčího povodí Horní Odry 2021–2027 nebyl doposud schválen);
- ↘ Plán dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu 2015–2021 (Plán dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu 2021–2027 nebyl doposud schválen);
- ↘ Koncepce strategie ochrany přírody a krajiny Moravskoslezského kraje – aktualizace 2006;
- ↘ Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko – CZ08Z, aktualizace 2020, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+ (leden 2021);
- ↘ Program zlepšení kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek CZ08A, aktualizace 2020, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+ (leden 2021);
- ↘ Adaptační strategie Moravskoslezského kraje na dopady změny klimatu;
- ↘ Koncepce dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje;
- ↘ Plán odpadového hospodářství Moravskoslezského kraje pro období 2016–2026;
- ↘ Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Moravskoslezského kraje;
- ↘ Územní energetická koncepce Moravskoslezského kraje na období 2020–2044;

#### **Pro hodnocení byla použita následující stupnice:**

**3 – velmi silný (přímý) vztah: A6 ZÚR MSK obsahuje nebo promítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry dané koncepcí ve změnách využití území**

**2 – silný (přímý) vztah: A6 ZÚR MSK je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale obsahuje přímé obecné deklarace promítající požadavky dané koncepcí**

**1 – slabý, nepřímý vztah: A6 ZÚR MSK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou**

na danou koncepci, vykazuje ale nepřímou vazbu na danou koncepci.

**0 – bez vztahu: A6 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry dané koncepce**

Tabulka 1: Vztah A6ZÚR MSK k republikovým koncepcím a strategiím

Koncepce a strategie	Vztah A6 ZÚR MSK k dané koncepci nebo strategii
<b>Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021)</b>	<b>3</b>
<p><b>Komentář:</b>  A6 ZÚR MSK přímo promítá konkrétní požadavek a záměr Politiky územního rozvoje ČR ve znění:  Aktualizace č. 1, schválené vládou ČR usnesením č. 276 ze dne 15. 4. 2015,  Aktualizace č. 2, schválené vládou ČR usnesením č. 629 ze dne 2. 9. 2019,  Aktualizace č. 3, schválené vládou ČR usnesením č. 630 ze dne 2. 9. 2019,  Aktualizace č. 4, schválené vládou ČR usnesením č. 618 ze dne 12. 7. 2021,  Aktualizace č. 5, schválené vládou ČR usnesením č. 833 ze dne 17. 8. 2020,  (dále též „PÚR ČR“ nebo „Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021)“) která je podle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro řešení ZÚR.  Koridor VRT vymezovaný v A6 ZÚR MSK je v PÚR ČR vymezen v článku 83e, pod označením „ŽD5“ RS1 úsek Prosenice – Ostrava – hranice ČR/Polsko (-Katowice). Tento koridor vysokorychlostní dopravy zde byl vymezen z důvodu propojení největších měst ČR páteří vysokorychlostní železniční dopravou a je zároveň splněním požadavků TEN-T<sup>3</sup>. Podrobné zhodnocení vztahu A6 ZÚR MSK k PÚR ČR je obsahem kapitoly 1.1. Vyhodnocení souladu s Politikou územního rozvoje ČR textové části odůvodnění návrhu A6 ZÚR MSK.</p>	
<b>Strategický rámec ČR 2030</b>	<b>2</b>
<p><b>Komentář:</b>  Tento strategický dokument schválený vládou ČR usnesením č. 292 ze dne 19. 4. 2017 vytváří základní rámec pro ostatní strategické dokumenty na národní, krajské i místní úrovni a ukládá, aby se uskutečňování zde stanovených obecných cílů promítlo mj. do krajských politik.  A6 ZÚR MSK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na tento dokument, ale vykazuje na něj přímou vazbu, když vymezením koridoru pro VRT přispívá k naplnění jednoho z obecných cílů stanovených tímto dokumentem v rámci kapitoly „Ekonomické aktivity podporuje stabilní a funkční infrastruktura“. Zde je jedním z obecných cílů 10.2 Dopravní infrastruktura zajištění kvalitního dopravního spojení s ekonomickými populačními a dopravními centry Polska.  A6 ZÚR MSK rovněž zohledňuje obecný cíl 12.5 Funkční migrační koridory pro velké savce, spočívající v ochraně současných migračních koridorů s využitím územního plánování.</p>	
<b>Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025</b>	<b>1</b>
<p><b>Komentář:</b>  Tento základní koncepční dokument schválený vládou ČR usnesením č. 193 ze dne 9. 3. 2016 definuje priority v oblasti ochrany a udržitelného využívání biodiverzity na území ČR. A6 ZÚR MSK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na tuto strategii, ale vykazuje na ni nepřímou vazbu, když vymezením koridoru pro VRT zohledňuje při návrhu jednotlivých variant mimo jiné i požadavek na naplnění jednoho z obecných cílů stanovených tímto dokumentem 2.5 Krajina, opatření 2.5.3 Zlepšovat prostupnost krajiny pro biotu spočívající v omezení fragmentace krajiny způsobené výstavbou nových liniových prvků a sídel a Realizace opatření k ochraně živočichů před negativním vlivem energetické a dopravní infrastruktury nebo cíle 3.2 Lesní ekosystémy, opatření 3.2.1 Omezování fragmentace lesů, Minimalizace trvalých záborů lesní půdy nebo omezení výstavbou.</p>	

<sup>3</sup> Politika transevropské dopravní sítě (The Trans-European Transport Network)

<b>Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025</b>	<b>1</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Tento dílčí koncepční dokument navazující na Strategii ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025 schválený vládou ČR usnesením č. 360 ze dne 1. 4. 2020 stanoví dílčí cíle a opatření v oblasti ochrany a udržitelného využívání biodiverzity na území ČR. A6 ZÚR MSK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na program, ale vykazuje na něj nepřímou vazbu, když jako jeden z nástrojů územního plánování vymezením koridoru pro VRT zohledňuje při návrhu jednotlivých variant mimo jiné i požadavek na splnění jednoho z obecných cílů stanovených tímto dokumentem - cíl 1.1.4 Omezit negativní vliv fragmentace krajiny a dalších významných antropogenních příčin úhynu, zraňování a dalších ohrožujících faktorů působících na živočichy, v rámci kterého je požadováno již na úrovni územního plánování vytvořit takové územní podmínky, aby byla zajištěna migrační propustnost krajiny pro velké savce, a dále aby byla vytvořena územní podmínky pro realizaci potřebných opatření k zajištění průchodnosti krajiny při přípravě a realizaci nových staveb.</p>	
<b>Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050</b>	<b>1</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Tento implementační dokument je plánem ke Strategickému rámci ČR 2030 a zároveň zastřešující strategický dokument schválila vláda ČR usnesením č. 21 ze dne 11. 1. 2021. A6 ZÚR MSK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na tuto politiku, ale vykazuje na ni nepřímou vazbu, když přispívá vymezením koridoru pro VRT zejména k naplňování těchto obecných strategických cílů: 1.2 Kvalita ovzduší se zlepšuje, 2.1 Emise skleníkových plynů jsou snižovány.</p>	
<b>Zásady urbánní politiky – aktualizace 2017</b>	<b>1</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Cílem této koncepce schválené vládou ČR usnesením č. 549 ze dne 24. 7. 2017 je sjednotit přístupy všech úrovní veřejné správy k rozvoji měst. A6 ZÚR MSK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na tuto koncepci, ale vykazuje na ni nepřímou vazbu, když vymezením koridoru pro VRT přispívá zejména k naplňování jedné ze čtyř stanovených zásad urbánní politiky zohledňující principy udržitelného rozvoje - Zásadu 4 Péče o městské životní prostředí, jejímž obsahem je eliminace negativních vlivů působících na životní prostředí ve městech díky integrovanému přístupu k ochraně životního prostředí v souladu s principy udržitelného rozvoje. A6 ZÚR MSK vytváří předpoklady pro naplnění této zásady, jejímž obsahem je mimo jiné dosažení cestovních dob kratších než automobily na dálnicích díky výstavbě rychlých spojení.</p>	
<b>Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+</b>	<b>1</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Úkolem této strategie schválené vládou ČR usnesením č. 775 ze dne 4. 11. 2019 je stanovení hlavních cílů regionálního rozvoje. A6 ZÚR MSK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na strategii, ale vykazuje na ni nepřímou vazbu, když vymezením koridoru pro VRT přispívá zejména k naplňování specifického cíle 1.2 Zlepšit dopravní spojení mezi metropolemi a významnými střeoevropskými centry osídlení, posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím, zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy nebo cíle 3.2 Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů.</p>	
<b>Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019</b>	<b>1</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Národní program schválený vládou ČR usnesením č. 917 ze dne 16. 12. 2019 je implementačním plánem ke Státní politice životního prostředí ČR 2030 a jeho cílem je snížení celkové úrovně znečišťování a znečištění ovzduší v ČR. A6 ZÚR MSK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na program, ale vykazuje na něj nepřímou vazbu, když přispívá vymezením koridoru pro VRT zejména k naplňování podpůrného opatření AB23 Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici, a v řešeném úseku Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL je uvažován smíšený provoz (tj. osobní i nákladní doprava).</p>	
<b>Státní energetická koncepce ČR – aktualizace 2015</b>	<b>0</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>A6 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry této koncepce, která řeší</p>	

udržitelné zásobování energií, a kterou schválila vláda ČR usnesením č. 362 ze dne 18. 5. 2015.	
<b>Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050</b>	<b>3</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>A6 ZÚR MSK promítá konkrétní podněty a požadavky této politiky schválené vládou ČR usnesením č. 259 ze dne 8. 3. 2021. Vymezením koridoru pro vysokorychlostní trať jsou vytvářeny územní podmínky pro výstavbu nové dopravní infrastruktury v rámci rychlých spojení<sup>4</sup> zahrnutých do sítě TEN-T, která by měla být dokončena do roku 2050. Požadavky na vytváření územních podmínek pro výstavbu rychlých spojení se týkají řady strategických a specifických cílů uvedených v tomto dokumentu.</p> <p>Dopravní politika zohledňuje potřebu vytváření územních podmínek pro výstavbu VRT ve vazbě na <b>Politiku transevropské dopravní sítě (TEN-T)</b>, schválenou Nařízením Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Jedná se o nejvyšší úroveň plánování dopravní infrastruktury v rámci Evropské unie.</p> <p>Do sítě TEN-T je zařazen i tzv. Baltsko-jadranský koridor propojující Polsko (Gdaňsk) s Itálií (Ravenna), jeho součástí je i úsek (Katovice –) – Bohumín – Ostrava – Brno.</p>	
<b>Dopravní sektorová strategie ČR, 2. fáze 2013, aktualizace 2017</b>	<b>3</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>A6 ZÚR MSK promítá konkrétní požadavky této strategie, když v oblasti koncepce napojení ČR na VRT ukládá Ministerstvu dopravy zajistit obhajitelnou, celospolečensky akceptovatelnou a finančně pokrytou koncepci rozvoje nadregionální železniční dopravy (a pro ni potřebné infrastruktury) pro období po roce 2020.</p> <p>Tato strategie, kterou schválila vláda ČR usnesením č. 136 ze dne 27. 2. 2018, je implementačním dokumentem Dopravní politiky ČR. Strategie definuje zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahuje principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050.</p>	
<b>Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017)</b>	<b>3</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Program byl schválen vládou ČR usnesením č. 389 ze dne 22. 5. 2017 a na základě tohoto dokumentu vláda potvrdila potřebu přípravy systému rychlých spojení. Obsahem programu je mj. i VRT Brno – Přerov – Ostrava – státní hranice jako hlavní mezistátní směr pro zajištění spojení mezi (Vídni) Brnem – Ostravou a Katowicemi (Varšavou). A6 ZÚR MSK tak promítá konkrétní podněty a požadavky tohoto programu.</p>	
<b>Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů (2017)</b>	<b>0</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Vláda ČR usnesením č. 441 ze dne 14. 6. 2017 schválila tuto politiku jako dlouhodobý strategický dokument a podklad pro udržitelné využívání nerostných surovin v ČR. A6 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry této koncepce.</p>	
<b>Politika druhotných surovin ČR pro období 2019–2022</b>	<b>0</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>A6 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry této koncepce, která stanoví cíle a úkoly pro efektivní využívání vybraných komodit druhotných surovin a jejich zdrojů důležitých pro hospodářství ČR, schválila vláda ČR usnesením č. 73 ze dne 28. 1. 2019.</p>	

<sup>4</sup> Rychlé spojení = provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí, tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů, včetně vozidlového parku a provozního konceptu

<b>Národní plán povodí Odry (2022)</b>	<b>0</b>
<b>Komentář:</b> Tento plán, který je podkladem pro územně plánovací činnost schválila vláda ČR usnesením č. 31 ze dne 19. 1. 2022 a Ministerstvo zemědělství jej opatřením obecné povahy vydalo dne 28. 1. 2022. A6 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry tohoto plánu, který stanoví cíle pro ochranu a zlepšování stavu povrchových a podzemních vod a vodních ekosystémů, ke snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, pro hospodaření s povrchovými a podzemními vodami a jejich udržitelné užívání.	
<b>Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v ČR s využitím technických a přírodě blízkých opatření (2010)</b>	<b>1</b>
<b>Komentář:</b> A6 ZÚR MSK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na tuto koncepci, kterou schválila vláda ČR usnesením č. 799 ze dne 10. 11. 2010 a která hodnotí zvládání povodňových rizik v souladu se směrnicemi ES, ale vykazuje na ni nepřímou vazbu, když zohledňuje při návrhu koridoru VRT potřebu minimalizovat vlivy realizace záměru na průchod povodňové vlny.	
<b>Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024 s výhledem do roku 2035, aktualizace leden 2022</b>	<b>0</b>
<b>Komentář:</b> A6 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry tohoto plánu, který schválila vláda ČR nařízením č. 352/2014 Sb. ze dne 22. 12. 2014 a který je základním koncepčním dokumentem v oblasti dlouhodobé strategie odpadového hospodářství ČR.	
<b>Politika ochrany klimatu v ČR (2017)</b>	<b>1</b>
<b>Komentář:</b> Politika určující základní a indikativní dlouhodobé cíle ČR v oblasti snižování emisí skleníkových plynů byla schválena vládou ČR usnesením č. 207 ze dne 22. 3. 2017. A6 ZÚR MSK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na tuto politiku, ale vykazuje na ni nepřímou vazbu, když vymezením koridoru VRT vytváří předpoklady pro zlepšení kvality ovzduší v kraji vytvořením územních podmínek pro převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, tj. environmentálně šetrnější formu dopravy, čímž přispívá ke snížení emisí ze spalování pohonných hmot a k celkovému zlepšení kvality ovzduší.	
<b>Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizace pro období 2021–2030</b>	<b>1</b>
<b>Komentář:</b> Tato strategie byla schválena vládou ČR usnesením č. 785 ze dne 13. 9. 2021 a představuje národní adaptační strategii přijatou ve vazbě na Adaptační strategii EU. Tato strategie je zaměřena na řešení všech významných projevů změny klimatu v ČR jakými jsou dlouhodobé sucho, povodně a přívalové povodně, vydatné srážky, zvyšování teplot, extrémně vysoké teploty a vítr a požáry vegetace. Ze zde stanovených adaptačních opatření se žádné netýkají sektoru dopravy na úrovni koncepce jako je ZÚR. Tato strategie má dopady zejména na financování adaptačních opatření prostřednictvím vybraných operačních programů, z nichž například Operační program doprava je zaměřen na zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy. A6 ZÚR MSK tak sice nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na tuto strategii, ale vykazuje na ni nepřímou vazbu, když vymezením koridoru VRT vytváří územní předpoklady pro realizaci adaptačních opatření na očekávané dopady změny klimatu.	
<b>Koncepce ochrany před následky sucha pro území ČR (2017)</b>	<b>0</b>
<b>Komentář:</b> Tato koncepce, kterou schválila vláda ČR usnesením č. 528 ze dne 24. 7. 2017, identifikuje největší současné problémy vodního hospodářství a navrhuje jejich řešení tak, aby došlo ke zmírnění negativních dopadů sucha na území ČR. V oblasti územního plánování tato koncepce stanoví opatření, která však pro A6 ZÚR MSK nepředstavují konkrétní podněty, požadavky nebo záměry, které by ovlivňovaly její řešení.	
<b>Zdraví 2030 – Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku</b>	<b>1</b>

<b>2030</b>	
<b>Komentář:</b> Tato koncepce je základním koncepčním dokumentem Ministerstva zdravotnictví s meziresortním přesahem, který udává směr rozvoje péče o zdraví občanů ČR do roku 2030. Byl schválen vládou ČR usnesením č. 13 ze dne 13. 7. 2020. A6 ZÚR MSK zprostředkovaně promítá cíle týkající se oblasti zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva z hlediska snížení emisí ze silniční dopravy a hlukové zátěže podél stávajících silničních komunikací, a to vlivem převedení části dopravního zatížení na železnici.	
<b>Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století</b>	<b>1</b>
<b>Komentář:</b> Tento program, který schválila vláda ČR dne 30. 10. 2002 usnesením č. 1046, představuje základní dokument o dlouhodobé zdravotní strategii ČR a podklad pro přípravu konkrétních projektů. A6 ZÚR MSK je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale zprostředkovaně promítá cíle týkající oblasti zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva z hlediska snížení emisí ze silniční dopravy a hlukové zátěže podél stávajících silničních systémů vlivem převedení části dopravy na železnici.	

Tabulka 2: Vztah A6 ZÚR MSK ke krajským koncepcím a strategiím

<b>Koncepce a strategie</b>	<b>Vztah A6 ZÚR MSK k dané koncepci nebo strategii</b>
<b>Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019–2027</b>	<b>3</b>
<b>Komentář:</b> A6 ZÚR MSK přímo promítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry této strategie, kterou schválilo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dne 12. 12. 2019. Tato strategie, která je základním rozvojovým dokumentem kraje, počítá s realizací VRT v rámci prioritní tematické oblasti s názvem Propojenější a chytřejší kraj. Tento záměr je zde charakterizován jako zásadní dlouhodobá rozvojová potřeba, jejíž naplnění, resp. realizace tohoto záměru výrazně zlepší napojení kraje na okolní aglomerace, zajistí napojení letiště Leoše Janáčka na ekonomická centra nebo zlepší napojení západní části kraje na dálniční síť. Prostřednictvím uzlů kombinujících různé typy dopravy bude umožněno tuto infrastrukturu využívat i obyvateli odlehlejších částí kraje.	
<b>Plán dílčího povodí Horní Odry 2015–2021</b> <b>Plán dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu 2015–2021</b>	<b>0</b>
<b>Komentář:</b> Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje tyto plány schválilo dne 21. 4. 2016. A6 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry těchto plánů, které stanoví návrhy programů opatření, které jsou nutné k dosažení cílů pro dané dílčí povodí na základě zjištěného stavu povrchových a podzemních vod, hodnocení povodňových rizik, potřeb užívání vodních zdrojů, a časový plán jejich uskutečnění.	
<b>Koncepce strategie ochrany přírody a krajiny Moravskoslezského kraje – aktualizace 2006</b>	<b>0</b>
<b>Komentář:</b> Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválilo tuto koncepci dne 23. 6. 2005. Koncepce je základním dokumentem k podpoře ochrany přírodních hodnot v kraji na období 2005–2014. Programová část obsahuje cíle a opatření ve 4 oblastech (obecná územní a druhová ochrana, zvláštní územní a druhová ochrana, lesnictví a zemědělství). A6 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní cíle nebo opatření dané koncepcí.	

<p><b>Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko – CZ08Z, aktualizace 2020,</b></p> <p><b>Program zlepšení kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek CZ08A, aktualizace 2020</b></p> <p><b>včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+ (leden 2021)</b></p>	<p><b>2</b></p>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Tyto programy byly vydány ve Věstníku MŽP dne 24. 11. 2020 a 22. 9. 2020. A6 ZÚR MSK je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale obsahuje přímé obecné deklarace promítající požadavky těchto programů. Vztah k oběma programům je hodnocen společně, vzhledem k tomu, že oba programy jsou velmi úzce propojeny. V samotném PZKO CZ08Z 2020 ani v PZKO CZ08A 2020 nejsou uvedena konkrétní opatření pro oblast dopravy, ale je zde přímo odkázáno, že pro dosažení cílového stavu je vhodné využít i realizace podpůrných opatření, které byly vymezeny pro všechny zóny a aglomerace.</p> <p>A6 ZÚR MSK má k těmto programům velmi silný přímý vztah, protože vytváří územní podmínky pro výstavbu nové železniční trati, čímž přispívá ke snížení emisí PM<sub>10</sub> a ke zlepšení kvality ovzduší. A6 ZÚR MSK přispívá k rozvoji železniční dopravy a zvýšení její atraktivity a k následnému převzetí části dopravních výkonů na úkor dopravy automobilové. Jedná se nejen o dopravu osob, ale je nutno sledovat i zásadní potenciál železniční dopravy v oblasti přepravy nákladu. A6 ZÚR MSK vytváří územní podmínky zejména pro rozvoj železniční dopravy, tedy environmentálně šetrné formy dopravy.</p> <p>Za jeden ze zdrojů přispívajících k zatížení emisemi PM<sub>10</sub> a dalšími škodlivinami je považována i doprava, ale opatření na poli dopravy mají jen uvedený podpůrný charakter. V Podpůrných opatřeních k PZKO 2020+ je k omezení znečištění ovzduší z dopravy uvedeno Technické opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy (PZKO_2020_P_16) - rozvoj a zatraktivnění veřejné hromadné dopravy prostřednictvím výstavby, rekonstrukce a zkapacitňování železničních, tramvajových a trolejbusových tratí, tak, aby byla schopná ve větším míře konkurovat a nahradit individuální automobilovou dopravu s aplikací: V oblasti železničních tratí je na úrovni obcí a krajů důležité poskytnout potřebnou součinnost investorovi při přípravných pracích (územně plánovací dokumentace, výkupy pozemků příp. poskytování/prodej vlastních pozemků apod.)</p> <p>Dalším opatřením k omezení znečištění ovzduší z ostatních zdrojů je opatření Územní plánování (PZKO_2020_P_23) - vytvoření územních podmínek pro další rozvoj veřejné hromadné dopravy, zejména kolejové, a rozvoj integrovaných systémů dopravy, včetně plnohodnotného začlenění železniční dopravy, pokud je to možné, pomocí optimalizace návrhu dopravní infrastruktury, např.: v ÚR/ÚP vymezením koridorů pro zdvoukolejnění železnice, přeložku železnice, rozvoj železniční sítě apod.</p> <p>A6 ZÚR MSK má ke koncepci přímý vztah – vytváří územní podmínky pro výstavbu nové železniční trati, čímž přispěje ke snížení emisí PM<sub>10</sub> a ke zlepšení kvality ovzduší. A6 ZÚR MSK vytváří územní podmínky vedoucí k rozvoji železniční dopravy a zvýšení její atraktivity a k následnému převzetí části dopravních výkonů na úkor dopravy automobilové. Jedná se nejen o dopravu osob, ale je nutno sledovat i zásadní potenciál železniční dopravy v oblasti přepravy nákladu.</p>	
<p><b>Adaptační strategie Moravskoslezského kraje na dopady změny klimatu</b></p>	<p><b>2</b></p>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Jedná se o průřezový dokument a nástroj pro podporu adaptací na území Moravskoslezského kraje. Koncepce v tematické oblasti 3.9 Doprava, stanovuje hlavní cíl: Zajistit bezpečnou, příjemnou a spolehlivou dopravní obslužnost v kraji pro všechny dopravní módy, preferovat nízkoemisní formy dopravy. Navazující navrhané adaptační opatření k dosažení daného cíle spočívají mj. v zohledňování dopadů změn klimatu při projektování dopravních staveb a podpoře udržitelných forem dopravy. Železniční doprava je zde uváděna jako jedna ze žádoucích forem veřejné dopravy, neboť železniční doprava je z hlediska produkce skleníkových plynů šetrnější než automobilová.</p> <p>Tato strategie je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale obsahuje přímé obecné deklarace, které A6 ZÚR MSK dílčím způsobem naplňuje. A6 ZÚR MSK vytváří předpoklady pro zlepšení kvality ovzduší v kraji vytvořením územních podmínek pro převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, tj. environmentálně šetrnou formu dopravy, čímž přispívá ke snížení podílu silniční nákladní dopravy, snížení emisí ze spalování pohonných hmot a celkovému zlepšení kvality ovzduší.</p>	

<b>Koncepce dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje</b>	<b>3</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Tato koncepce byla schválena Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje dne 26. 6. 2008 v návaznosti na předchozí koncepci, schválenou v roce 2004. Obsahem této koncepce je prověření záměrů obsažených v dokumentu z roku 2004 a s vyhodnocením jejich vzájemných vazeb, sousledností a vlivů dopadu vládního plánu rozvoje nadřazené silniční a železnice a dalších schválených dokumentů. Koncepce obsahuje návrh věcných, finančních, časových a organizačních opatření pro zajištění udržitelnosti, funkceschopnosti a bezpečnosti dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje jako celku ve třech návrhových etapách.</p> <p>A6 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro realizaci jednoho z konkrétních návrhů uvedených v návrhové části této koncepce, v části VII.4. Návrh koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, VII.4.4. Železniční doprava, kterým je VRT – vysokorychlostní trať Brno – Ostrava – Polsko.</p>	
<b>Plán odpadového hospodářství Moravskoslezského kraje pro období 2016–2026</b>	<b>0</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválilo plán dne 25. 2. 2016. A6 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry tohoto plánu, který stanoví cíle a podmínky odpadového hospodářství Moravskoslezského kraje.</p>	
<b>Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Moravskoslezského kraje</b>	<b>0</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválilo tento plán v roce 2004. Plán je průběžně aktualizován v závislosti na obdržených žádostech o aktualizaci a jeho poslední, 17. aktualizace, byla schválena dne 16. 12. 2021. A6 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry tohoto plánu, jehož předmětem řešení je vodohospodářské politiky a infrastruktury Moravskoslezského kraje.</p>	
<b>Územní energetická koncepce Moravskoslezského kraje na období 2020–2044</b>	<b>0</b>
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválilo tuto koncepci, která stanoví cíle a zásady nakládání s energií na území kraje dne 16. 9. 2021. A6 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry této koncepce.</p>	



## 2. ZHODNOCENÍ VZTAHU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI

---

Pro účely posouzení souladu A6 ZÚR MSK s relevantními koncepčními dokumenty na republikové a krajské úrovni byla provedena analýza těchto dokumentů se záměrem nalezení cílů ochrany životního prostředí, k jejichž dosažení lze přispět nástroji územního plánování. Pro výběr cílů byly využity koncepce zaměřené na rozvoj území a ochranu životního prostředí a jeho složek. Vybrané koncepční dokumenty problematiku životního prostředí přímo řeší, případně jejich uplatňováním může dojít k ovlivnění sledovaných složek životního prostředí.

V této kapitole je tabelárně provedeno vyhodnocení vztahu A6 ZÚR MSK k relevantním cílům ochrany životního prostředí v koncepčních a strategických dokumentech, u kterých byl v předcházející kapitole identifikován velmi silný (3) nebo silný (2) vztah.

Vztah k cíli ochrany životního prostředí je vyjádřen pomocí následující stupnice:

- 0 A6 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
- 1 A6 ZÚR MSK má k dané prioritní oblasti dokumentu slabý vztah nebo ji řeší okrajově nebo zprostředkovaně.
- 2 A6 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu přímo řeší nebo k ní má silný vztah.

Tabulka je doplněna komentářem vysvětlující identifikovaný vztah, který má v této kapitole pouze indikativní charakter a nenahrazuje ani nesupluje hodnocení vlivů prováděné v kapitole 6, kde dochází ke kvantifikaci, resp. odhadu významnosti předpokládaných vlivů.

Hodnocení je provedeno ve vztahu k následujícím koncepcím:

### Republikové koncepce a strategie

- ↘ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021);
- ↘ Strategický rámec 2030;
- ↘ Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050;
- ↘ Dopravní sektorová strategie ČR, 2. fáze 2013, aktualizace 2017;
- ↘ Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017).

### Krajské koncepce a strategie

- ↘ Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019 - 2027;
- ↘ Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko - CZ08Z, aktualizace 2020, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+ (leden 2021);
- ↘ Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek CZ08A, aktualizace 2020, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+ (leden 2021);
- ↘ Adaptační strategie Moravskoslezského kraje na dopady změny klimatu;
- ↘ Koncepce dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje.

## Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021)

PÚR ČR stanovuje republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje, přičemž vybrané priority dílčím způsobem obsahují i cíle ochrany životního prostředí. Z tohoto důvodu je vyhodnocen vztah A6 ZÚR MSK ke každé prioritě, která obsahuje cíl ochrany životního prostředí, zvláště dle výše uvedené stupnice.

Tabulka 3: Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021)

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
(14) <i>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. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivitu. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.</i>	<b>1</b>	Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Moravskoslezského kraje jsou stanoveny v rámci platných ZÚR MSK. Návrh A6 ZÚR MSK respektuje civilizační i kulturní hodnoty území a urbanistickou strukturu území, strukturu osídlení i jedinečné kulturní krajiny. A6 ZÚR MSK zohledňuje rovněž přírodní a krajinné hodnoty a není v rozporu s podmínkami pro zachování a dosažení cílových kvalit specifických krajin, vymezených v platných ZÚR MSK.
(14a) <i>Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.</i>	<b>0</b>	Vymezení variant koridoru VRT nemá k prioritě vztah.
(16) <i>Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.</i>	<b>1</b>	Vymezení variant koridoru VRT má k prioritě zprostředkovaný vztah. Navrhované řešení A6 ZÚR MSK reflektuje požadavek na rozvoj území kraje, má republikový význam zejména v oblasti zlepšení stavu a podpory železniční dopravy.  Komplexnost řešení při hledání výsledného (nejvhodnějšího) koridoru VRT v A6 ZÚR MSK je zajištěna návrhem řešení ve variantách tak, aby případný významný negativní vliv na tato území byl vyloučen nebo minimalizován. Varianty koridoru VRT vytváří územní podmínky pro převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, která představuje environmentálně šetrnou formu dopravy, což významnou měrou přispěje ke snížení emisí a zlepšení stavu ovzduší nejen na území Moravskoslezského kraje. Při výběru varianty s nejmenšími potenciálními negativními dopady do území a současně s realizací opatření, která by tyto dopady dostatečně minimalizovala, bude prioritou tohoto článku naplněna.
(16a) <i>Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.</i>	<b>1</b>	A6 ZÚR MSK danou prioritu řeší zprostředkovaně K dosažení cíle přispívá vymezení koridoru dopravní infrastruktury, který se stane součástí dopravního systému, díky kterému dojde k zefektivnění dopravy, resp. omezení dopravní zátěže zastavěných území. Návrh variant koridoru respektuje principy integrovaného rozvoje území.

<p>(19) Vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu, vč. území bývalých vojenských újezdů). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.</p>	<p>0</p>	<p>A6 ZÚR MSK danou prioritou neřeší. Předmětem řešení není aktualizace předpokladů pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch nebo stanovení požadavků na využívání zastavěného území, ale vymezení koridoru pro železniční dopravu.</p>
<p>(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.</p>	<p>1</p>	<p>Prověření jednotlivých variant a jejich projednání a posouzení bude nezbytným podkladem pro výběr nejhodnější varianty koridoru VRT, která bude s ohledem na konkrétní stav a podmínky v území naplňovat nejenom cíle a úkoly územního plánování uvedené v § 18 a § 19 stavebního zákona, ale bude naplněn také účel posuzování vlivů na životní prostředí, tj. jejich výběr bude založen na výsledcích odborného podkladu.</p> <p>V rámci vyhodnocení vlivů A6 ZÚR MSK na životní prostředí a soustavu lokalit NATURA 2000 jsou vyhodnoceny možné dopady navrhovaného řešení na všechny složky životního prostředí.</p>
<p>(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezování ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.</p>	<p>0</p>	<p>A6 ZÚR MSK danou prioritou neřeší. Předmětem řešení je vymezení koridoru VRT, který s ohledem na svou podstatu potenciálně negativně ovlivní migrační prostupnost území pro volně žijící živočichy i pro člověka. Minimalizace tohoto vlivu liniové dopravní infrastruktury je možné řešit na úrovni projektové přípravy stavby a návrhu konkrétních stavebně technických opatření.</p>
<p>(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. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívek, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován</p>	<p>2</p>	<p>A6 ZÚR MSK danou prioritou oblast dokumentu přímo řeší. Předmětem řešení A6 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro VRT, který vytváří předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitňuje dopravní infrastrukturu. Jedná se o vytvoření podmínek pro realizaci železniční infrastruktury pro veřejnou hromadnou dopravu představující jeden z vrcholů multimodální mobility v osobní dopravě. VRT představuje krátké přepravní časy plynoucí z vysoké cestovní rychlosti, možnost využití času stráveného cestováním a nízkou energetickou náročnost. Železniční doprava je jedním z udržitelných druhů dopravy, jež má v porovnání s individuální automobilovou dopravou mnohem menší vliv na přírodu a krajinu. Vysoké rychlosti přepravy ji činí výrazně konkurenceschopnější.</p> <p>Samotný záměr bude mít vliv na prostupnost území. Při</p>

<p>dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).</p>		<p>návru všech variant tohoto koridoru byl však brán mimo jiné zřetel i na potřebu zajištění migrační propustnosti krajiny jak pro volně žijící živočichy, tak i pro člověka. Požadavek na zachování propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a člověka je jedním z navrhovaných kritérií a podmínek pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru. Zajištění migrační propustnosti krajiny lze však v určitých aspektech (např. stavebně-technickým řešením, organizací výstavby apod.) řešit až v rámci nižšího stupně projektové dokumentace.</p> <p>Pokud se týká požadavku na zmírnění dopadu nepříznivých účinků tranzitní železniční dopravy na městské nebo obecně obydlené oblasti, všechny varianty koridoru byly navrhovány s maximální snahou tyto dopady minimalizovat.</p>
<p>(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. 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).</p>	<p>2</p>	<p>A6 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu přímo řeší. Předmětem řešení A6 ZÚR MSK je vymezení koridoru VRT, a to na základě předchozího návrhu a posouzení jednotlivých variant. Jedná se o vytvoření podmínek pro realizaci železniční infrastruktury pro veřejnou hromadnou dopravu představující jeden z vrcholů multimodální mobility v osobní dopravě. VRT představuje krátké přepravní časy plynoucí z vysoké cestovní rychlosti, možnost využití času stráveného cestováním a nízkou energetickou náročnost.</p> <p>Základním cílem záměru, pro který jsou v rámci A6 ZÚR MSK vymezovány varianty koridoru VRT, je nejenom zajištění propojení velkých měst, ale i naplnění potřeb mezinárodních přepravních vztahů, a to právě environmentálně šetrnou formou dopravy. Vymezením variant koridoru pro VRT jsou tak vytvářeny podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochranu a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi.</p>
<p>(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.</p>	<p>1</p>	<p>A6 ZÚR MSK svým řešením danou prioritu naplňuje, jelikož vymezením koridoru VRT vytváří územní podmínky mj. pro odvedení tranzitní dopravy s negativními vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva.</p>
<p>(25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem jim předcházet a minimalizovat jejich negativní dopady. 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 a využívání přírodě blízkých opatření pro zadržování a akumulaci povrchové vody tam, kde je to možné s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu, jako jedno z adaptačních opatření v případě dopadů změny klimatu.</p>	<p>0</p>	<p>A6 ZÚR MSK neřeší preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami.</p>

<p>V území vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání srážkových vod jako zdroje vody a s cílem zmírnování účinků povodní a sucha.</p> <p>Při vymezení zastavitelných ploch zohlednit hospodaření se srážkovými vodami.</p>		
<p>(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.</p>	0	<p>A6 ZÚR MSK neřeší podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů.</p>

## Strategický rámec 2030

Jedná se o dokument, který udává směr rozvoje ČR na příští desetiletí. Jeho naplnění by mělo zvýšit kvalitu života ve všech regionech ČR a nasměrovat ČR k rozvoji, který je trvale udržitelný ve všech oblastech.

Tabulka 4: Strategický rámec 2030

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<p><i>Lidé a společnost</i></p> <p>Práce: Technologický a sociální rozvoj rozšiřují přístup k důstojné práci.</p> <p>Zdraví: Zdraví všech skupin obyvatel se zlepšuje.</p>	1	<p>Vymezení jednotlivých variant koridoru VRT přispívá zprostředkovaně k naplnění priority. Snížení silniční dopravní zátěže vlivem vymezení koridoru pro VRT povede obecně ke snížení hlukového a imisního zatížení území v okolí silniční sítě, a tedy i ke snížení negativních vlivů na veřejné zdraví.</p>
<p><i>Hospodářský model</i></p> <p>Hospodaření se zdroji: Přírodní zdroje jsou využívány co nejefektivněji a nejšetrněji tak, aby se minimalizovaly externí náklady, které jejich spotřeba působí.</p> <p>Infrastruktura: Ekonomické aktivity podporuje stabilní a funkční infrastruktura.</p>	1	<p>Vymezení jednotlivých variant koridoru VRT přispívá zprostředkovaně k naplnění priority. Při realizaci koncepce jsou přírodní zdroje včetně půdy zohledněny co nejefektivněji a nejšetrněji, což se promítne i do výsledného konkrétního vymezení koridoru VRT (výběr nejvhodnější varianty) jako součásti funkční infrastruktury.</p>
<p><i>Odolné ekosystémy</i></p> <p>Krajina a ekosystémové služby: Krajina ČR je pojímána jako komplexní ekosystém a ekosystémové služby poskytují vhodný rámec pro rozvoj lidské společnosti.</p> <p>Biologická rozmanitost: Česká krajina je pestrá a dochází k obnově biologické rozmanitosti.</p> <p>Voda v krajině: Krajina je adaptována na změnu klimatu a její struktura napomáhá zadržování vody.</p> <p>Péče o půdu: Půdy jsou chráněny před degradací a potenciál krajiny je v maximální možné míře využíván k zachycování a ukládání uhlíku.</p>	0	<p>Vymezení jednotlivých variant koridoru VRT danou prioritní oblast neřeší. Uplatnění A6 ZÚR MSK povede k zásahu do krajiny a jejích ekostabilizujících funkcí jak z hlediska záboru půdy, tak z hlediska zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, a tedy i k lokálnímu zásahu do biologické rozmanitosti území. K degradaci půd nebude docházet, dojde ale k jejich záboru při realizaci výsledné (nejvhodnější) varianty koridoru VRT.</p>
<p><i>Obce a regiony</i></p> <p>Suburbanizace a rostoucí prostorová mobilita: Veřejné služby v území jsou pro všechny obyvatele lépe dostupné.</p> <p>Regionální nerovnosti: Růst kvality života v jednotlivých municipalitách snižuje regionální nerovnosti.</p>	1	<p>Vymezení variant koridoru VRT může zprostředkovaně přispět k naplnění priority. Snížení intenzity silniční dopravy, k němuž dojde vlivem realizace výsledné (nejvhodnější) varianty daného železničního koridoru, povede ke zlepšení kvality životního prostředí v sídlech a k jejich udržitelnému</p>

<p><i>Nárůst významu nestátních aktérů a rozvoj komunit: Kvalitní urbánní rozvoj sídelních útvarů je zajištěn (Města jsou přátelská ke všem věkovým skupinám; Obce běžně plánují rozvoje za účasti veřejnosti).</i></p> <p><i>Kompetence a kvalita územní veřejné správy pro udržitelný rozvoj sídel: Územní veřejná správa cíleně využívá nástroje pro udržitelný rozvoj municipalit.</i></p> <p><i>Adaptace sídel na změnu klimatu: Města a obce omezila emise skleníkových plynů a adaptovala se na negativní dopady změny klimatu</i></p>		<p>rozvoji. Prostorová mobilita zpřístupní železniční dopravu široké veřejnosti.</p>
<p><i>Globální rozvoj</i></p> <p><i>Globální prostředí podporující udržitelný rozvoj: Česká republika aktivně a s důrazem na národní priority spoluutváří prostředí podporující udržitelný rozvoj na globální úrovni a na úrovni Evropské unie.</i></p> <p><i>Koherence politik: Posílením koherence vnitřních politik s vnějším dopadem podporuje Česká republika globální udržitelný rozvoj.</i></p>	<p><b>1</b></p>	<p>Vymezení variant koridoru VRT může zprostředkovaně přispět k naplnění priority. Vymezení výsledné (nejvhodnější) varianty koridoru přispěje k udržitelnému rozvoji sídel na lokální i nadmístní úrovni. Uplatnění A6 ZÚR MSK podpoří snížení zatížení silniční sítě především osobní dopravou, zrychlí a zefektivní železniční dopravu.</p>

## Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050

Dopravní politika představuje vrcholový strategický dokument vlády ČR pro sektor dopravy a institucí odpovědnou za její implementaci je Ministerstvo dopravy. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Jednotlivé segmenty zde obsažené jsou dále rozpracovány v jednotlivých návazných koncepcích zaměřených na jednotlivé oblasti, které tato politika definuje v implementační části. Politika obsahuje požadavky týkající se ochrany životního prostředí, které jsou ve vztahu k předmětu řešení A6 ZÚR MSK vyhodnoceny dle stupnice uvedené v úvodní části této kapitoly.

Tabulka 5: Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<p><i>Jednotlivé druhy dopravy je nutné rozvíjet s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, s ohledem na přepravní potřeby a s ohledem na snížení vlivů na životní prostředí.</i></p>	<p><b>2</b></p>	<p>Vymezení variant koridoru VRT má silný vztah k naplnění priority. Realizace záměru VRT pro který je v A6 ZÚR MSK vymezen koridor přispěje ke zlepšení dostupnosti regionů, přičemž výběr nejvhodnější varianty bude založen mimo jiné i na výsledcích hodnocení vlivů na životní prostředí.</p>
<p><i>Zajistit prostorově a nákladově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo.</i></p>	<p><b>2</b></p>	<p>Vymezení variant koridoru VRT má silný vztah k naplnění priority. Varianty koridoru VRT jsou vymezeny pro novou stavbu dopravní infrastruktury. Migrační propustnost krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka potenciálně negativně ovlivní každá nová liniová stavba dopravní infrastruktury. Za účelem zachování propustnosti, resp. pro zmírnění negativního ovlivnění propustnosti, byly v návrhu A6 ZÚR MSK stanoveny požadavky na jejich využití, kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru a úkoly pro územní plánování.</p> <p>V případě potřeby lze zajištění migrační propustnosti krajiny v určitých aspektech (např. stavebně-technickým řešením, organizací výstavby apod.) dále řešit až v rámci navazující projektové přípravy stavby.</p>
<p><i>Snižovat stupně automobilizace ve velkých městech a jejich suburbánních oblastech a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.</i></p>	<p><b>2</b></p>	<p>Vymezení variant koridoru VRT má silný vztah k naplnění priority. Vymezení variant koridoru VRT přispěje k naplnění priority. Vymezením koridoru VRT dojde mimo jiné i k snížení stupně automobilizace a zvýší se podíl veřejné hromadné dopravy.</p>

<p><i>V rámci hodnocení vlivů na lidské zdraví zaměřit větší pozornost na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vazbě na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění z dopravy, imise).</i></p>	<p><b>2</b></p>	<p>Vymezení variant koridoru VRT má silný vztah k naplnění priority. Vymezení variant koridoru VRT v A6 ZÚR MSK přispěje k naplnění priority právě díky zpracováním tohoto hodnocení, jehož součástí je i hodnocení vlivů na lidské zdraví v důsledku fragmentace krajiny vymezovaným dopravním koridorem.</p>
<p><i>V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.</i></p>	<p><b>2</b></p>	<p>Vymezení variant koridoru VRT má silný vztah k naplnění priority. Vymezení variant koridoru VRT v A6 ZÚR MSK přispěje k naplnění priority. ZÚR jsou právě jedním z instrumentů územního plánování a ochrany přírody. ZÚR upřesňují strategické a koncepční dokumenty jakými jsou zejména PÚR ČR a další na úseku dopravní infrastruktury v gesci Ministerstva dopravy.</p>

## Dopravní sektorová strategie ČR, 2. fáze 2013, aktualizace 2017

Strategie definuje zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050.

Tabulka 6: Dopravní sektorová strategie ČR, 2. fáze 2013, aktualizace 2017

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<p><i>Při plánování a výstavbě dopravní infrastruktury je nutné plánovat, resp. modernizovat a doplňovat opatření zaměřená na zlepšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví.</i></p> <p><i>Při plánování a při přípravném procesu nových infrastrukturních staveb je osoba (investor stavby), která žádá o vydání stavebního povolení nebo kolaudačního souhlasu povinna zajistit to, aby plánovaná stavba vyhovovala z hlediska ochrany životního prostředí a minimalizovala dopady na životní prostředí, účastníky provozu a další osoby. Z tohoto důvodu byla primární pozornost věnována pouze opatřením na stávající dopravní infrastrukturu – eliminace vlivů realizací konkrétních investičních opatření. U většiny stávajících staveb je nejzávažnějším nedostatkem především dopad hlukové a emisní zátěže na účastníky provozu a obyvatelstvo v okolí těchto staveb. Proto je žádoucí realizovat přednostně takové úseky sítě, které řeší obchvat hustě zastavěných oblastí a odlehčují dnes dopravou významně zatíženým průtahům. Realizací konkrétních opatření dochází ke zlepšení situace v okolí současných staveb, které se dopravně odlehčí.</i></p>	<p><b>2</b></p>	<p>Vymezení variant koridoru VRT má silný vztah k naplnění priority. Vymezení variant koridoru VRT v A6 ZÚR MSK přispěje k naplnění stanovených obecných priorit, směřujících do oblasti územního plánování a zároveň vytvoří takové územní podmínky, aby bylo možné při další projektové a územní přípravě stavby zajistit taková opatření, aby byly minimalizovány dopady na životní prostředí.</p>

## Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017)

Tento program slouží jako základní koncepční podklad pro rozhodnutí vlády ČR o tom, zda a za jakých podmínek se má ČR vydat směrem k přípravě, následné výstavbě a provozu uceleného systému rychlé železnice. Program rozšiřuje dosavadní úkol PÚR ČR, která ve vztahu k železniční vysokorychlostní dopravě Ministerstvu dopravy stanovuje povinnost prověřit vedení jednotlivých koridorů vysokorychlostních tratí (VRT) včetně vyhodnocení jejich reálnosti, účelnosti a rovněž požadavků vůči

územnímu plánování. Program popisuje efekty plynoucí z jednotlivých řešení v širší perspektivě a je tak podkladem pro stanovení dalšího postupu přípravy projektu vysokorychlostní železnice v ČR.

Tabulka 7: Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017)

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<i>V rámci formálního environmentálního procesu (SEA, EIA) je třeba dbát na dodržení požadavků všech složkových zákonů, směrnic a nařízení. Zvláštní pozornost je třeba věnovat eliminaci ovlivnění vodního režimu krajiny (požadavek rámcové směrnice o vodách) a eliminaci střetů s lokalitami soustavy Natura 2000 (habitatová směrnice).</i>	<b>1</b>	Vymezení variant koridoru VRT přispívá přímo k naplnění priority. Součástí projednávané A6 ZÚR MSK je vyhodnocení SEA, které hodnotí vlivy jednotlivých variant koridoru VRT na všechny složky životního prostředí i veřejné zdraví, včetně hodnocení vlivů na lokality NATURA 2000.
<i>V rámci aktualizace ZÚR musí být zpracováno kvalitní hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (SEA).</i>	<b>1</b>	Vymezení variant koridoru VRT přispívá přímo k naplnění priority. Součástí projednávané A6 ZÚR MSK je vyhodnocení SEA, které hodnotí vlivy jednotlivých variant koridoru VRT na všechny složky životního prostředí i veřejné zdraví, včetně hodnocení vlivů na lokality NATURA 2000. Obě tato hodnocení jsou zpracována oprávněnými osobami, splňujícími odbornost dle požadavků příslušných právních předpisů.

### Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019 - 2027

Strategie je zpracována jako střednědobý dokument a určuje ve stanoveném období zaměření a cíle rozvoje kraje zejména s ohledem na dynamický a vyvážený rozvoj kraje a jednotlivých částí jeho území a stanoví základní podmínky pro naplňování těchto cílů. Strategie vychází z dlouhodobé vize, určuje prioritní témata rozvoje, stanovuje strategické oblasti změn, kterých chce kraj dosáhnout, navrhuje opatření a typové aktivity, i návrhy strategických projektů, které mají k dosažení cílů vést.

Tabulka 8: Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019 - 2027

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<b>4. 1 Čisté ovzduší</b> <i>Strategický cíl: Trvalé snižování rozlohy území kraje, v němž jsou překračovány limity koncentrací hlavních škodlivin v ovzduší a resuspenze prachových částic.</i>  <i>Požadovaná změna: V kraji bude trvale klesat rozloha území, v němž jsou překračovány limity koncentrací hlavních škodlivin v ovzduší. Kombinovaným opatřením proti znečištění ovzduší z velkých zdrojů, lokálních topenišť, dopravy a přeshraničního přenosu dojde ke zvýšení kvality života a snížení vlivů na zdraví obyvatel. Zlepšení ovzduší zásadně přispěje ke změně image kraje.</i>	<b>2</b>	Vymezením koridoru pro VRT v rámci A6 ZÚR MSK dojde k vytvoření územních podmínek vedoucích ke snížení zatížení silniční sítě především osobní dopravou, zrychlení a zefektivnění železniční dopravy. Nová železniční trať napomůže zvýšení kapacity sítě železnice a tím dojde k omezení silniční dopravy s následným snížením emisí ze spalování PHM a snížení resuspenze prachových částic.  A6 ZÚR MSK má tak silný vztah na tento cíl, jehož typovou aktivitou/opatřením je mimo jiné i snižovat emise z dopravy.
<b>4. 2 Prevence vzniku a využití odpadů</b> <i>Strategický cíl: Příprava na plnění cílů odpadového hospodářství EU</i> <i>Požadovaná změna:</i> <i>Kraj se stane leaderem při prosazování principů oběhového hospodářství a připraví se v předstihu na plnění cílů Evropské unie. Současně podpoří nezbytnou změnu nakládání s komunálním odpadem s cílem omezení ukládání komunálního odpadu na skládky ve prospěch jejich energetického a materiálového využití. Kraj bude v rámci svých kompetencí a proaktivního přístupu koordinovat kroky, které se týkají krajského</i>	<b>0</b>	Předmětem A6 ZÚR MSK není řešení problematiky odpadů.



řešení nakládání s odpadem.		
<p><b>4.3 Adaptace na dopady klimatické změny</b></p> <p><i>Strategický cíl: Adaptace většiny měst kraje, venkova i území pohornické krajiny na klimatickou změnu</i></p> <p><i>Požadovaná změna:</i></p> <p><i>Kraj bude řešit problematiku dopadů klimatické změny strategicky, v souladu s požadavky udržitelného rozvoje území. Problematika adaptace na klimatickou změnu bude řešena komplexně bez ohledu na ad hoc se projevující problémy v oblasti sucha, povodní, vln veder nebo extrémních meteorologických jevů.</i></p> <p><i>Zakomponována budou stávající i připravovaná adaptační opatření ve městech a venkovské krajině, a na příkladu pohornické krajiny bude demonstrován integrovaný a synergický přístup k resocializaci území postiženého hornickou činností v souladu s principy adaptace.</i></p>	1	<p>Vymezením koridoru VRT v rámci A6 ZÚR MSK a následnou realizací záměru dojde k ovlivnění znečištění ovzduší emisemi pocházejícího z dopravy. Realizace záměru VRT povede ke snížení dopravního zatížení stávající silniční sítě. V důsledku převedení části silniční dopravy na železnici dojde k ovlivnění kvality ovzduší v zástavbě podél stávajících silničních tahů (zátěž podél stávajících komunikací) a bude mít pozitivní přínos z hlediska snížení emisí látek poškozujících ozonovou vrstvu a tím i na klimatickou situaci. A6 ZÚR MSK má tak zprostředkovaný vliv na tento cíl, jehož typovou aktivitou/opatřením je mimo jiné i snižovat vliv na klima v dopravě.</p>
<p><b>4.4 Šetrné využívání krajiny</b></p> <p><i>Strategický cíl: Využití atraktivních a přírodně cenných území kraje při posilování pozitivní změny image kraje</i></p> <p><i>Požadovaná změna:</i></p> <p><i>Využití atraktivních a přírodně cenných území, zejména velkoplošných zvláště chráněných území Jeseníků, Beskyd a Poodří, ke zlepšení či udržení image kraje. Podmínkou je jejich ochrana před negativními dopady rozvojových aktivit, včetně intenzivního cestovního ruchu v nezátíženějších oblastech. Ke stejnému cíli směřuje šetrné využívání krajiny s cílem zachování její dostupnosti, podpora biodiverzity a ekosystémových služeb a ochrana před invazivními druhy.</i></p>	2	<p>Předmětem A6 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro umístění liniové dopravní infrastruktury, u které v důsledku její výstavby dojde k větší fragmentaci krajiny, která již je z tohoto pohledu dnes narušená stávajícími dopravními liniovými stavbami.</p> <p>A6 ZÚR MSK tak má k tomuto strategickému cíli, jehož typovou aktivitou/opatřením je mimo jiné i snižovat fragmentaci krajiny dopravními stavbami, silný vztah.</p>
<p><b>4.5 Environmentální vzdělávání, výchova a osvěta</b></p> <p><i>Strategický cíl: Rozvíjet EVVO s cílem lepšího zapojení veřejnosti do řešení problematiky životního prostředí kraje</i></p> <p><i>Požadovaná změna:</i></p> <p><i>Veřejnost se aktivně zapojí do řešení klíčových problémů životního prostředí. EVVO jsou významným nástrojem efektivního (spolu)řešení problematiky životního prostředí, zejména v oblastech znečišťování ovzduší z lokálních topenišť, nakládání s odpady, dopravy, ochrany přírody, ochrany klimatu, a dalších. EVVO však by měla být součástí širšího vzdělávání k udržitelnému rozvoji a měla by absorbovat a využívat další současné aktivity kraje – environmentální inovace, aktivity smart regionu, místní Agenda 21, environmentální management a další.</i></p>	0	<p>Předmětem A6 ZÚR MSK není řešení problematiky vzdělávání, výchovy a osvěty.</p>
<p><b>4.6 Nová energetika</b></p> <p><i>Strategický cíl: Transformace energetického mixu Moravskoslezského kraje směrem od závislosti na uhlí k soběstačnosti a využívání nízkoemisních a obnovitelných zdrojů energie.</i></p> <p><i>Požadovaná změna:</i></p> <p><i>Zajištění transformace uhelné energetiky na energetiku s využitím nízkoemisních a bezemisních technologií, přechod na moderní energetiku a zároveň zachování energetické bilance a atraktivity kraje.</i></p>	0	<p>Předmětem A6 ZÚR MSK není řešení problematiky energetiky.</p>

## Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko - CZ08Z, aktualizace 2020, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+ (leden 2021)

## Program zlepšení kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek CZ08A, aktualizace 2020, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+ (leden 2021)

Programy zlepšování kvality ovzduší stanovují závazná opatření k dosažení imisních limitů v době co možná nejkratší dle zákona o ochraně ovzduší. Kromě těchto závazných opatření se jednotlivé programy odkazují na tzv. Podpůrná opatření představující dobrou praxi při řízení kvality ovzduší na všech úrovních veřejné správy. U Podpůrných opatření nelze z centrální úrovně přesně kvantifikovat rozsah realizace či definovat jejich přínos (jedná se např. o správný postup povolování nových záměrů v území, čištění komunikací či parkovací politiku), a proto nejsou přímou součástí programů zlepšování kvality ovzduší, byť jsou pro zlepšení kvality ovzduší rovněž přínosná.

*Tabulka 9: Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko – CZ08Z, aktualizace 2020 včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+ (leden 2021), Program zlepšení kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek CZ08A, aktualizace 2020, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+ (leden 2021)*

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<i>Zvýšit pravděpodobnost plnění denního imisního limitu částic PM10, které je momentálně závislé na realizaci opatření v zahraničí a využitím nových opatření zajistit dosažení ročního imisního limitu částic PM2,5 platného od roku 2020 a imisního limitu pro benzo[a]pyren.</i>	<b>1</b>	A6 ZÚR MSK vymezením koridoru VRT přispívá zprostředkovaně k naplnění priority, a to z hlediska snížení silniční dopravní zátěže, které povede obecně ke snížení dopravy, a tedy zprostředkovaně i ke snížení imisního zatížení území prachovými částicemi a benzo(a)pyrenem.
<i>Rozvoj a zatraktivnění veřejné hromadné dopravy prostřednictvím výstavby, rekonstrukce a zkapacitňování železničních, tramvajových a trolejbusových tratí, tak, aby byla schopná ve větším míře konkurovat a nahradit individuální automobilovou dopravu s aplikací: V oblasti železničních tratí je na úrovni obcí a krajů důležité poskytnout potřebnou součinnost investorovi při přípravných pracích (územně plánovací dokumentace, výkupy pozemků příp. poskytování/prodej vlastních pozemků apod.).</i>	<b>2</b>	A6 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu přímo řeší, vymezením koridoru VRT.

## Adaptační strategie Moravskoslezského kraje na dopady změny klimatu

Strategie přináší soustavu adaptačních (případně kombinovaných) opatření v jedenácti tematických oblastech, které by měly vést ke snížení zranitelnosti a zvýšení odolnosti vůči jejím dopadům, aniž by byla ohrožena kvalita životního prostředí, ekonomický a společenský potenciál rozvoje. Tato opatření rozděluje do čtyř skupin: zelená a modrá opatření (tzv. ekosystémově založená opatření), šedá (stavebně-technologická opatření) a měkká opatření (týkající se environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty, změn ve správě, politických přístupů, chování společnosti apod.). Adaptační strategie přispívá k naplňování Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019-2027 a je průřezovým dokumentem a nástrojem pro podporu adaptací na území kraje s výhledem do roku 2030.

*Tabulka 10: Adaptační strategie Moravskoslezského kraje na dopady změny klimatu*

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<i>Lesní hospodářství Hlavní cíl: Zvýšit druhovou rozmanitost lesních porostů směrem k přirozené druhové skladbě, strukturální rozrůzněnost lesa a podíl přirozené obnovy druhově a geneticky vhodných porostů. Posílit mimoprodukční</i>	<b>0</b>	Předmětem A6 ZÚR MSK není řešení problematiky uvedených tematických oblastí.

<p><i>funkce lesních ekosystémů.</i></p> <p><i>Ochrana přírody a krajiny, ekologická stabilita a zemědělství</i></p> <p><i>Hlavní cíl: Zajistit vhodný management a posílit odolnost přírodně hodnotných ploch a druhů vůči klimatické změně v krajině. Podpořit adaptaci zemědělské krajiny.</i></p> <p><i>Vodní hospodářství a vodní režim</i></p> <p><i>Hlavní cíl: Snížit deficit vodní bilance zvýšením retence vody v území a zpomalením povrchového odtoku. Zlepšit ekologický stav vodních toků, zkvalitnit hospodaření s odpadními vodami a zmírnit povodňová rizika.</i></p>		
<p><i>Doprava</i></p> <p><i>Hlavní cíl: Zajistit bezpečnou, příjemnou a spolehlivou dopravní obslužnost v kraji pro všechny dopravní módy, preferovat nízkoemisní formy dopravy.</i></p>	<b>2</b>	<p>Vymezení variant koridoru VRT má silný vztah k naplnění priority. A6 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu přímo řeší vytvořením územních podmínek (vymezení koridoru dopravní infrastruktury) pro realizaci nízkoemisního druhu dopravy, který napomůže zvýšení kapacity železnice a lepší dopravní obslužnost řešeného území.</p>

## Koncepce dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje

Koncepce obsahuje návrh věcných, finančních, časových a organizačních opatření pro zajištění udržitelnosti, funkceschopnosti a bezpečnosti dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje jako celku ve třech návrhových etapách.

Tabulka 11: Koncepce dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje

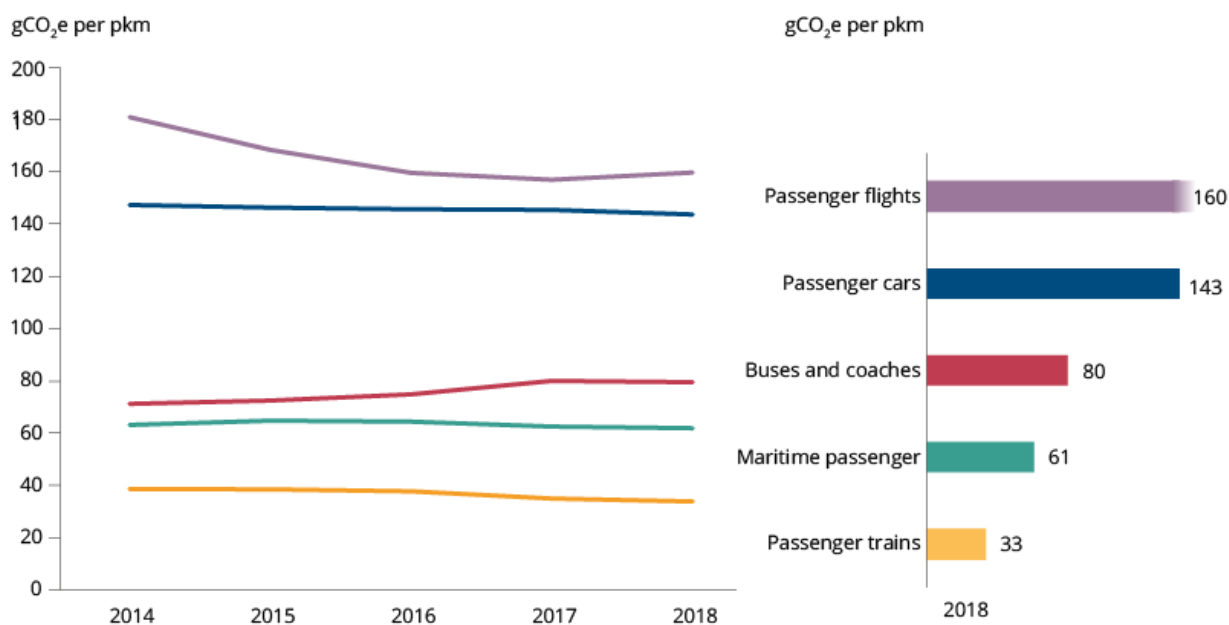
Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<p><i>Tato koncepce neobsahuje žádné cíle ochrany životního prostředí, k jejichž dosažení lze přispět nástroji územního plánování.</i></p>	-	-

## SHRNUTÍ

A6 ZÚR MSK přispívá k naplnění cílů ochrany životního prostředí vyplývajících z koncepčních a strategických dokumentů přijatých jak na vládní, tak i na regionální úrovni, u kterých byl identifikován silný vztah posuzované A6 ZÚR MSK. A6 ZÚR MSK přispívá k rozvoji využívání železniční dopravy, tj. ekologičtější formy dopravy.

Dle údajů Evropské agentury pro životní prostředí má silniční doprava největší podíl na zvýšení emisí CO<sub>2</sub>, a to 72 %, železniční se podílí pouhým 0,5 %. Celkově je doprava zodpovědná za přibližně čtvrtinu emisí skleníkových plynů v EU. Nejvyšší měrou se na těchto emisích podílí silniční doprava, emise, z níž se za posledních 30 let zvýšily téměř o 30 %. Doprava jako taková je významným zdrojem znečištění ovzduší, zejména ve městech. Látky znečišťující ovzduší, jako jsou suspendované částice (PM) a oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>), poškozují lidské zdraví i životní prostředí. Silniční provoz je rovněž nejrozšířenějším zdrojem hluku.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Údaje byly převzaty z databáze Evropské agentury pro životní prostředí (EEA): <https://www.eea.europa.eu/cs/articles/udrzitelnejsi-doprava-vevrope>



Zdroj: Fraunhofer ISI a CE Delft, 2020

Poznámky: pkm = osobokilometr; předpokládaná obsazenost vozu: 1.6

Obrázek 3: Průměrné emise skleníkových plynů podle motorizovaného druhu osobní dopravy, EU-27, 2014–2018, (Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí, dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>)

Železniční doprava spolu s vodní dopravou má nejnižší emise na km a přepravovanou jednotku. Přechod na železniční a vodní dopravu tak je jedním z důležitých cílů zlepšení účinnosti skleníkových plynů ve všech motorizovaných formách dopravy.

Mezi silné stránky železniční dopravy patří v porovnání se silniční dopravou ve vztahu k přepravním výkonům nízká nehodovost, pozitivní vývoj ve veřejné osobní dopravě, její uplatnění v integrovaných dopravních systémech, růst výkonů kombinované dopravy. Přínosem je i poměrně nízká náročnost na zabor území.

A6 ZÚR MSK přispívá zprostředkovaně k naplnění cílů v oblasti ochrany životního prostředí z hlediska kvality ovzduší a veřejného zdraví (snížení koncentrace škodlivin predikovaných silniční dopravou a resuspence prachu, snížení hlukové zátěže ze silniční dopravy na stávající silniční síti). Silnou vazbu má A6 ZÚR MSK na cíle a priority týkající se podpory železniční dopravy a rozvoje území.

A6 ZÚR MSK nemění priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovené v platných ZÚR MSK, a tedy ani naplňování obecných cílů v oblasti životního prostředí.

## TÉMATÁ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A STANOVENÍ REFERENČNÍHO HODNOTÍČÍHO RÁMCE

Na základě zhodnocení relevantních republikových/krajských koncepcí a strategií byly pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí formulovány odpovídající cíle. Tato sada tzv. referenčních cílů představuje rámec pro hodnocení vazeb priorit A6 ZÚR MSK k tématům ochrany životního prostředí. Cíle jsou formulovány tak, aby vyjadřovaly očekávaný stav pro dané téma ochrany životního prostředí a zároveň, aby postihovaly vazbu rozvoje a využití území pro dané téma.

Sada referenčních cílů byla stanovena pro potřeby vyhodnocení vlivů A6 ZÚR MSK na jednotlivé složky životního prostředí a je podkladem pro zhodnocení způsobu zpracování daných cílů ochrany životního prostředí do A6 ZÚR MSK a jejich zohlednění při výběru variant řešení (viz kapitola 9.).

## **TÉMA: OVZDUŠÍ, OBYVATELSTVO, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ**

Relevantní zdrojové koncepce:

- ↘ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021),
- ↘ Strategický rámec ČR 2030,
- ↘ Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019 – 2027,
- ↘ Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ zóna Moravskoslezsko – CZ08Z, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+,
- ↘ Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ aglomerace Ostrava/Karviná/Frydek-Místek – CZ08A , včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+,
- ↘ Adaptační strategie Moravskoslezského kraje na dopady změny klimatu.

Referenční cíl: Snížit zátěž životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci

Referenční cíl: Omezit emise látek ohrožujících klimatický systém Země

Referenční cíl: Snížit znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem a prachovými částicemi, zejména PM2,5, omezit resuspenzi prachu

Referenční cíl: Podpora rozvoje železniční (nízkoemisní) dopravy

## **TÉMA: OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY**

Relevantní zdrojové koncepce:

- ↘ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021),
- ↘ Strategický rámec ČR 2030,
- ↘ Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050,
- ↘ Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019 – 2027.

Referenční cíl: Zajistit ochranu prvků chráněných ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

Referenční cíl: Zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat fragmentaci krajiny

## **TÉMA: POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY**

Relevantní zdrojové koncepce:

- ↘ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021),
- ↘ Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019 - 2027
- ↘ Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017).

Referenční cíl: Minimalizovat ovlivnění vodního režimu a odtokových poměrů

## **TÉMA: ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND A POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA**

Relevantní zdrojové koncepce:

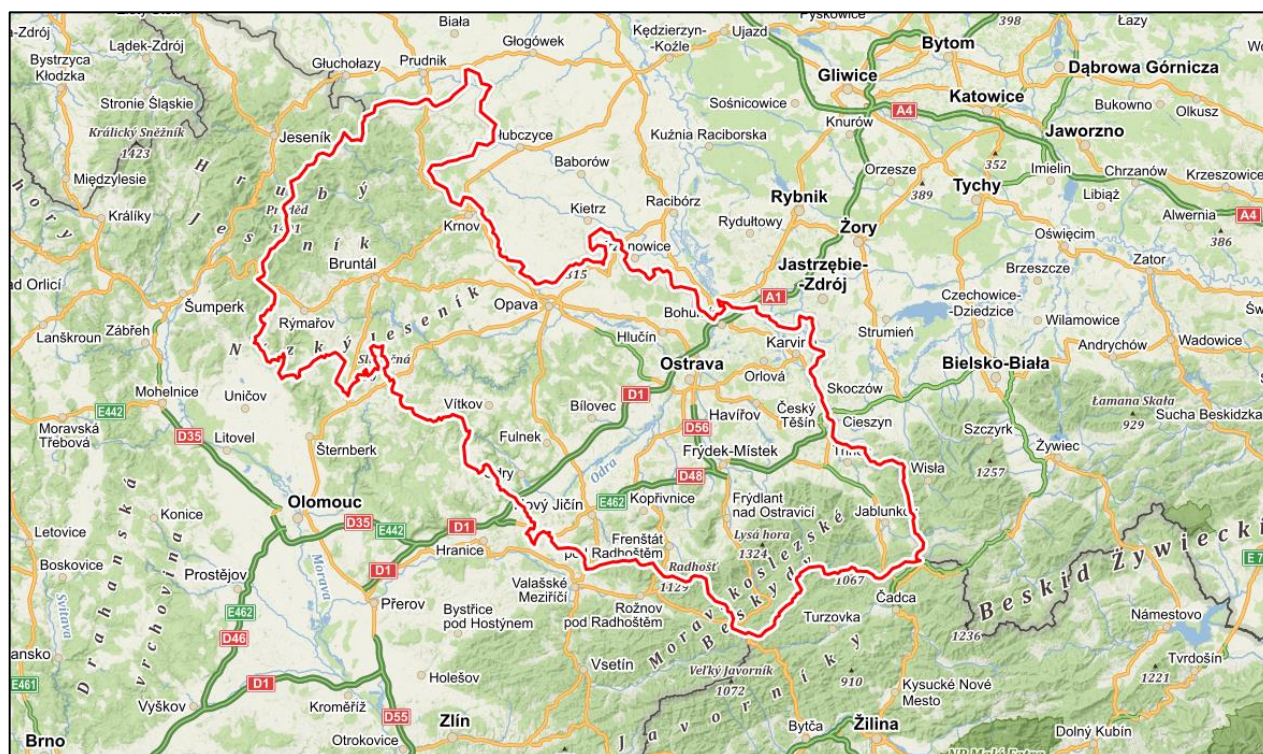
- ↘ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021),
- ↘ Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019 – 2027.

Referenční cíl: Minimalizovat zábory ZPF a PUPFL.

### 3. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLA UPLATNĚNA POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE NEBO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

#### 3.1. Charakteristika řešeného území

A6 ZÚR MSK řeší vybranou část území Moravskoslezského kraje, který sousedí s Olomouckým a Zlínským krajem, se Slovenskou republikou – Žilinský kraj a s Polskou republikou – Opolské a Slezské vojvodství.



Obrázek 4: Vymezení správního území Moravskoslezského kraje (Zdroj: mapy.cz, 2022)

Rozloha kraje:	5 427 km <sup>2</sup> (6,9 % rozlohy ČR)
Počet ORP:	22 (Bílovec, Bohumín, Bruntál, Český Těšín, Frenštát pod Radhoštěm, Frýdek-Místek, Frýdlant nad Ostravicí, Havířov, Hlučín, Jablunkov, Karviná, Kopřivnice, Kravaře, Krnov, Nový Jičín, Odry, Opava, Orlová, Ostrava, Rýmařov, Třinec, Vítkov)
Počet obcí:	300
Počet obyvatel k 31. 12. 2021:	1 175 150
Průměrná hustota osídlení:	217 obyvatel na km <sup>2</sup>

Moravskoslezský kraj je z hlediska počtu obyvatel jedním z největších krajů České republiky. Nejvíce obyvatel má správní obvod obce s rozšířenou působností (ORP) krajského města Ostrava (více než 300 000 obyvatel). Více než 100 tis. obyvatel pak mírně převyšují ještě správní obvody dvou obcí s rozšířenou působností (Opava a Frýdek-Místek). Na druhé straně 10 z 22 správních obvodů ORP nedosahuje ani 30 tis. obyvatel, z toho nejmenší obvod ORP Vítkov má pouze přibližně 14 tis. obyvatel.

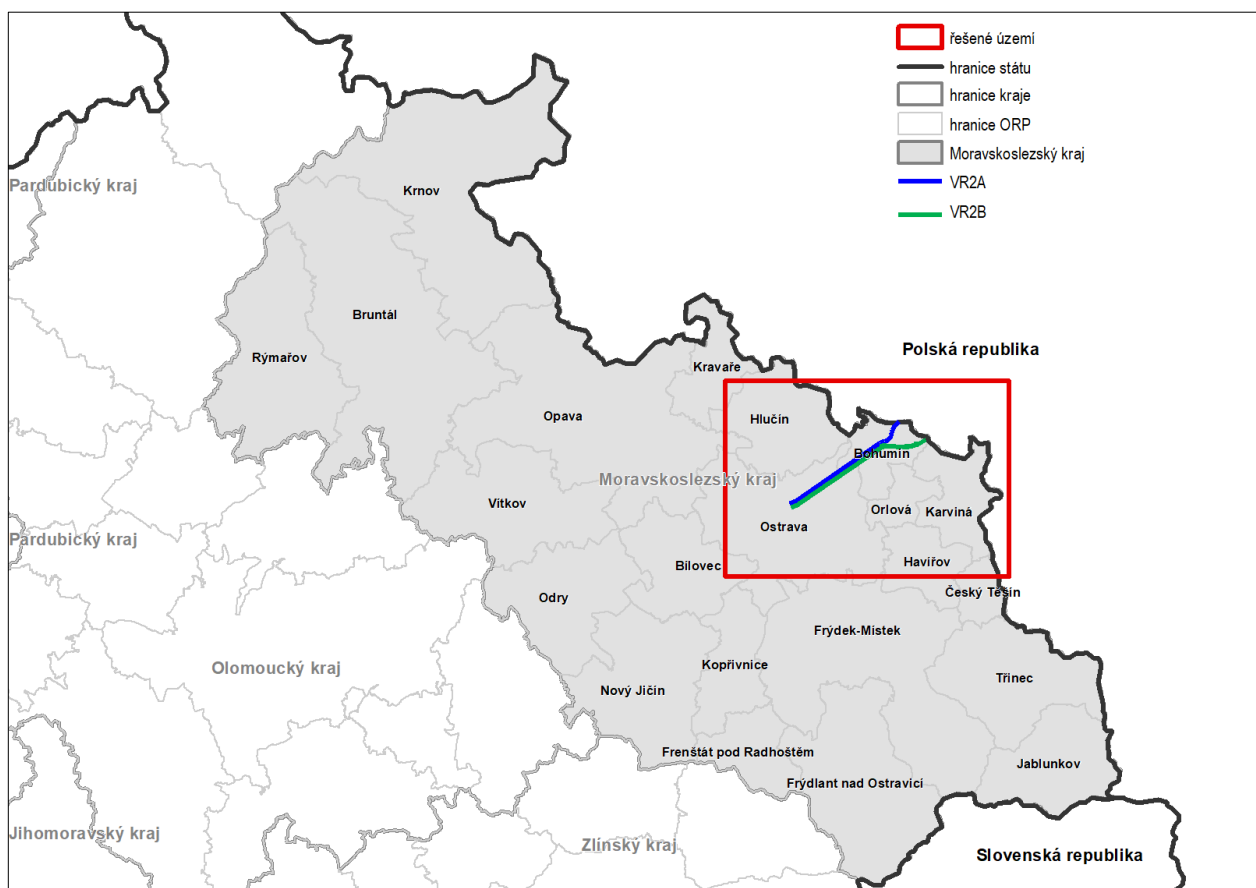
Rozmístění obyvatelstva uvnitř kraje je odrazem jeho dlouhodobých trendů v sociální a ekonomické sféře daného území. V procesu historického vývoje se výrazně koncentrovalo obyvatelstvo v centrální části kraje, především do prostoru Ostravské aglomerace mezi Opavou a Třincem. Zde se z řady dříve nevýznamných sídel stala města s více než 10 tis. obyvateli a populačně i ekonomicky zde vzrostla kromě Ostravy další velká města. Řada z nich měla především sídelní funkci (Havířov). Tento vývoj byl těsně spojen s rozvojem ekonomické základny, především hutnictví, těžby černého uhlí a následně i chemického průmyslu. Specifický význam zde má Opava jako druhé nejvýznamnější město kraje.

Moravskoslezský kraj se rozprostírá od Jeseníků po Beskydy. Na západní hranici kraje se nachází Hrubý Jeseník s nejvyšší horou Pradědem (1491 m n. m.). Na jihovýchodě a východě, při hranicích se Slovenskem a Polskem, se nacházejí Moravskoslezské Beskydy s nejvyšším vrcholem Lysou horou (1 323 m n. m.) Nejnižším bodem kraje je soutok Odry a Olše (195 m n. m.). Většina území je odvodňována Odrou do Baltského moře, pouze z části Nízkého Jeseníku – Rýmařovska a menších území okresu Nový Jičín odtékají vody do povodí řeky Moravy, tedy do moře Černého. Nepatrná část území se nachází v povodí Váhu (cca 0,2% rozlohy).

Dle dat Českého statistického úřadu (ČSÚ) na území kraje zaujímá zemědělská půda téměř 49,8 % rozlohy kraje, lesy 35,8 % území a vodní plochy 2,1 % území.<sup>6</sup>

Územím Moravskoslezského kraje prochází dálnice D1 (Brno – Ostrava – Gliwice). Dalšími významnými silnicemi jsou tahy I/11, I/48 a I/56, které jsou částečně přebudovány na dálniční úseky (D11, D48 a D56).

Hlavním železničním tahem je mezinárodní trať Přerov – Ostrava – Katowice, Krakow / Žilina.



Obrázek 5: Vybraná část území Moravskoslezského kraje, řešená v A6 ZÚR MSK s orientačním vyznačením jednotlivých variant koridorů VRT

<sup>6</sup> Český statistický úřad, 2022

Pozn.: V úseku Ostrava-Svinov – Bohumín (až po křížení se silnicí III/46813 v prostoru sídla Nová ves) je vymezení obou variant koridoru **invariantní**. Na výše uvedeném schématu i následujících schématech jsou v tomto úseku pro zvýšení vypovídací schopnosti zobrazeny obě varianty „vedle sebe“, přestože dle návrhu A6 ZÚR MSK jsou v tomto úseku v úplném překryvu. Jedná se tedy pouze o schematické zobrazení.

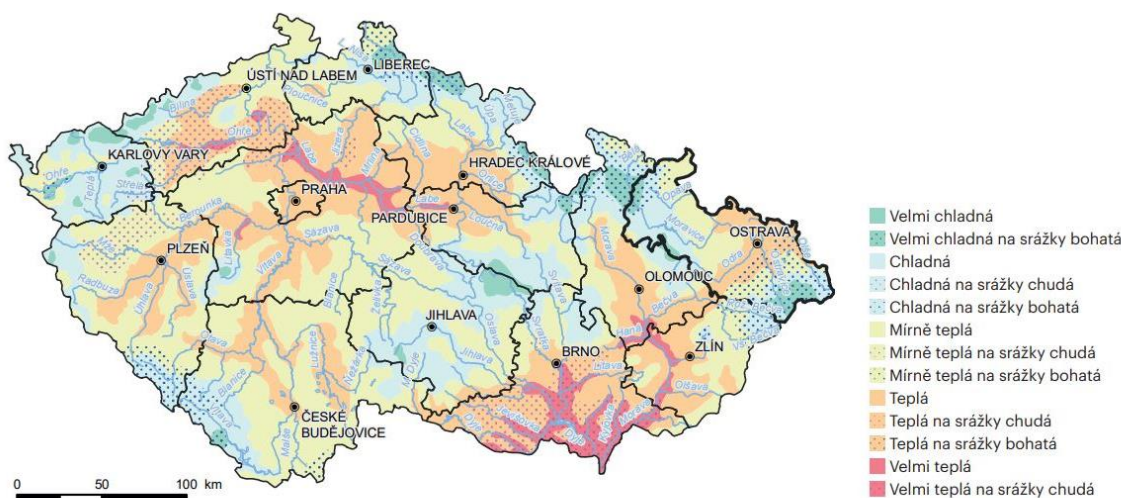
Informace o současném stavu životního prostředí v řešeném území jsou čerpány, pokud není uvedeno jinak, z průběžně aktualizovaných **Územně analytických podkladů Moravskoslezského kraje** a jejich 5. Úplné aktualizace 2021 a ze **Zprávy o stavu životního prostředí v Moravskoslezském kraji z roku 2020**. Další údaje potřebné pro zpracování této kapitoly byly čerpány z informačních registrů ústředních orgánů státní správy nebo jejich zřízovaných složek.

## 3.2. Klima a ovzduší

### Klima

Na území Moravskoslezského kraje se nachází v závislosti na lokální expozici a na nadmořské výšce 4 klimatické oblasti, od teplé až po velmi chladnou.

Velmi chladná klimatická oblast je vázána na nejvyšší partii Beskyd, Oderských vrchů a Hrubého Jeseníku a přímo ji obklopují chladné oblasti. Mírně teplá oblast prostupuje téměř celým územím od Zlatohorské vrchoviny až po úpatí Moravskoslezských Beskyd. V návaznosti na údolí řeky Odry a oblast v pásu mezi městy Opava – Ostrava – Třinec ji protíná teplá klimatická oblast.



Zdroj dat: VÚKOZ, v.v.

Obrázek 6: Klimatické oblasti ČR (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Moravskoslezském kraji, Cenia, MŽP, 2020)

#### Předpokládaný obecný vývoj klimatu:

Výzkumem projevů a dopadů změny klimatu se v podmínkách ČR doposud nejpodrobněji věnovaly projekty „Zpřesnění dosavadních odhadů dopadů klimatické změny v sektorech vodního hospodářství, zemědělství a lesnictví a návrhy adaptačních opatření“ (Pretel a kol. 2011) a „Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR“ (Birklen a kol. 2015). Vývoj klimatu a jeho změny byly zhodnoceny především na základě dvou hlavních indikátorů, a to teploty vzduchu a srážkových úhrnů. Projekt se dále věnoval aktualizaci regionálních scénářů vývoje klimatu na území ČR pro období v časových horizontech 2010–2039, 2040–2069 a 2070–2099. V letech 2015 a 2016 probíhal projekt „CzechAdapt – System pro výměnu informací o dopadech změny klimatu, zranitelnosti a adaptačních



opatření na území ČR“ (CzechAdapt 2019) s přispěním zahraničních grantů. Jeho výstupem je mimo jiné mapa dopadů změn klimatu na stránkách [www.klimatickazmena.cz](http://www.klimatickazmena.cz). Dle výstupů jmenovaných projektů lze konstatovat, že se předpokládají následující změny ve vývoji klimatu:

Vývoj teplot vzduchu:

Z hlediska vývoje teploty vzduchu lze podle předpovědních scénářů očekávat postupný nárůst průměrné teploty vzduchu, a to ve všech sledovaných obdobích, a to průměrně o 1 °C v období 2010-2039. Množství emisí v ovzduší přitom nebude hrát do roku 2040 ve změně klimatu v ČR významnou roli, bude však mít dramatický dopad na změnu směrem ke konci století.

Vývoj srážek:

Z hlediska vývoje úhrnu srážek není předpovědní trend tak jednoznačný. Množství srážek bude pravděpodobně v průběhu jednotlivých let kolísat a ke konci předpovědního období se předpokládá mírný pokles.

**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ A6 ZÚR MSK:** Neuplatnění kterékoliv z obou variant A6 ZÚR MSK by pravděpodobně významným způsobem výše uvedený předpokládaný vývoj neovlivnilo. Neuplatnění koncepce by vedlo ke stagnaci imisních koncentrací zejména u NO<sub>x</sub>, CO a TZL, zatímco uplatnění koncepce napomůže jejich snížení. Tím by se při neuplatnění koncepce v kterékoliv z obou variant jen velmi pomalu mírně snižoval i skleníkový efekt, a tedy i růst teplot, a to zejména v delším časovém horizontu. S ohledem na nepřesnost predikce vývoje je ale tento předpoklad vlivu realizování koncepce spíše spekulativní.

## Ovzduší

Moravskoslezský kraj je třetím nejlidnatějším v ČR, hustotou zalidnění je druhý v pořadí za Prahou. Svou polohou na severovýchodě republiky zahrnuje jak nejprůmyslovější regiony ČR, tak i zemědělské a horské oblasti. Tato rozmanitost je způsobena geografickými i geologickými podmínkami (od horských poloh přes hornatiny, náhorní plošiny až po nížinný terén), podstatnou roli sehrává hraniční poloha s Polskem. Území Moravskoslezského kraje je oblastí s nejhorší kvalitou ovzduší, na niž mají významný vliv průmyslové provozy Ostravska a Karvinska, především se jedná o výrobní a spalovací procesy v hutích a elektrárnách. Na kvalitě ovzduší se dále projevuje dálkový přenos emisí z průmyslových oblastí Polska a také související doprava. Lokálně se negativně projevuje též vytápění domácností především z důvodu pálení nevhodných materiálů. Významně negativním faktorem ovlivňující výslednou kvalitu ovzduší je ten, že průmyslové areály jsou součástí měst a města na sebe přímo navazují. Obecně dochází ke snižování počtu překročení stanovených imisních limitů i ke snížení počtu smogových situací. Ačkoliv se situace za poslední roky zlepšuje, je to z velké části vlivem dobrých meteorologických a rozptylových podmínek. Situace v kraji, zvláště na území aglomerace, však i nadále zůstává nejhorší v republice.

Klíčovými faktory ovlivňující výslednou kvalitu ovzduší v **aglomeraci Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek** jsou dle ročenky ČHMÚ Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2021 vysoká koncentrace průmyslové výroby, velká hustota zástavby s lokálním vytápěním pevnými palivy a hustá dopravní infrastruktura na obou stranách česko-polské hranice. Jako zdroj emisí a jeden z faktorů zhoršeného ovzduší v Moravskoslezském kraji je též Katovická aglomerace na území sousedního státu Polska.

Nejen v nížinné rovině Ostravské pánve, ale například i v horských údolích aglomerace dochází k častému výskytu inverzního charakteru počasí se stabilním teplotním zvrstvením atmosféry, a tedy zhoršenými rozptylovými podmínkami, které zvláště v zimním období rovněž významně přispívají ke zvyšování koncentrací znečišťujících látek v ovzduší. K nejčastějšímu výskytu smogových epizod s nadprahovými koncentracemi suspendovaných částic PM<sub>10</sub> v rámci aglomerace dochází v údolních oblastech Olše a Odry s těžištěm výskytu od prosince do února.

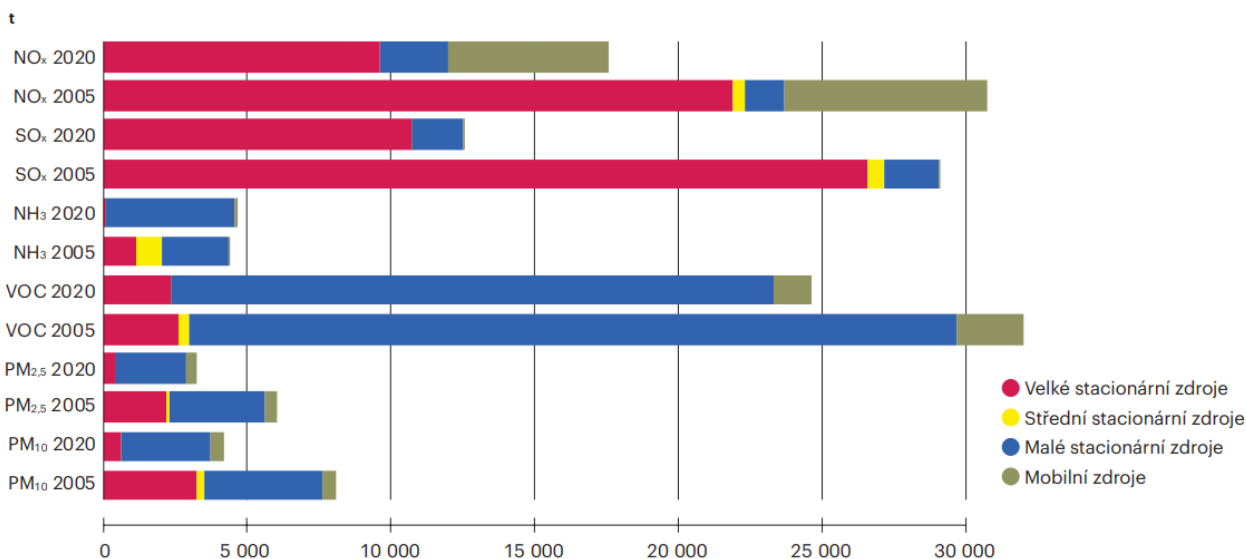
Nejvýznamnější vyjmenované zdroje emisí TZL zastupují průmyslové zdroje (Liberty Ostrava především

závod 13 Ocelárna, závod 12 Vysoké pece a Koksovna, TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY – Výroba surového železa a dále např. OKK Koksovny – Koksovna Svoboda), zdroje pro výrobu elektrické energie a tepla (Elektrárna Dětmárovice a ENERGETIKA TŘINEC a Veolia Energie ČR – Elektrárna Třebovice) a průmyslové zdroje (OKK Koksovny - Koksovna Svoboda a Lenzing Biocel Paskov). Nejvýznamnější zdroje emisí SOX zastupují průmyslové zdroje (Liberty Ostrava – závod 12 Vysoké pece, TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY – Výroba surového železa), zdroje pro výrobu elektrické energie a tepla (Veolia Energie ČR – Elektrárna Třebovice a ČSA, TAMEH Czech a ENERGETIKA TŘINEC). Nejvýznamnější zdroje emisí NOX zastupují rovněž průmyslové zdroje (TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, Liberty Ostrava a Biocel Paskov) a výroba elektrické energie a tepla (TAMEH Czech – Teplárna společnosti, Veolia Energie ČR – Elektrárna Třebovice, ENERGETIKA TŘINEC a Elektrárna Dětmárovice). U emisí dalších znečišťujících látek je dominantní podíl emisí CO při výrobě oceli (TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY a Liberty Ostrava). Významné emise NMVOC produkuje výroba automobilů HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH a Lenzing Biocel Paskov. Větší emise NH<sub>3</sub> produkuje podnik ROCKWOOL, výrobní závod Bohumín a BorsodChem MCHZ.

**Mimo průmyslové jádro zastupují nejvýznamnější zdroje emisí tuhých znečišťujících látek** těžba a zpracování kamene (EUROVIA Kamenolomy, Jakubčovice nad Odrou, KAMENOLOMY ČR – kamenolom Bohučovice) a další průmyslové zdroje (Moravskoslezské cukrovary – odštěpný závod Opava, TATRA METALURGIE – slévárna a AL INVEST Břidličná). Nejvýznamnější zdroje emisí SOX a NOX zastupují průmyslové zdroje (Moravskoslezské cukrovary – odštěpný závod Opava, LB Cemix, KOTOUČ ŠTRAMBERK – výroba vápna) a zdroje pro výrobu elektrické energie a tepla (TEPLO BRUNTÁL – Centrální výtopna, Veolia Energie ČR – Teplárna Krnov). U dalších znečišťujících látek je dominantní podíl (více než 85 % z celkové emise vyjmenovaných zdrojů) u emise CO z výroby vápna (LB Cemix, KOTOUČ ŠTRAMBERK). Významné emise NMVOC produkují podniky Teva Czech Industries, STYROTRADE Rýmařov a AL INVEST Břidličná.

Vývoj emisí znečišťujících látek v Moravskoslezském kraji byl v období 2005–2020 rozkolísaný, celkově však mají emise klesající trend. Největší pokles byl evidován v dlouhodobém trendu u emisí SO<sub>2</sub> o 57,1 %, NOX o 44,3 % a TZL o 49,2 %. Emise NH<sub>3</sub> ve střednědobém a krátkodobém časovém horizontu mají trend nezřetelný. Emise VOC avšak v krátkodobém horizontu dokonce stoupají, konkrétně o 13,1 % od roku 2016, meziročně stouply o 2,7 %. Pokles emisí CO v Moravskoslezském kraji byl nejpozvolnější ze všech krajů ve všech časových horizontech. Celkové emise znečišťujících látek do ovzduší na plochu území v roce 2020 dosahovaly vysoce nadprůměrných hodnot vzhledem k ostatním krajům, podobně jako v předchozích letech. Dlouhodobě se jedná o druhý nejvíce zatížený kraj emisemi v přepočtu na plochu území (po Hl. m. Praha), u emisí CO přepočtených na plochu území je zatížení dokonce nejvyšší. V roce 2020 meziročně došlo k mírnému poklesu všech sledovaných emisí s výjimkou VOC (růst o 2,7 %) a NH<sub>3</sub> (růst o 0,5 %).

Znečištění ovzduší v Moravskoslezském kraji bylo v roce 2020 ovlivňováno mnoha různými zdroji. Emise TZL (5,1 tis. t) pocházely převážně z lokálního vytápění domácností, stejně jako u emisí PM<sub>10</sub> (celkem 4,2 tis. t) a PM<sub>2,5</sub> (celkem 3,2 tis. t). Moravskoslezský kraj je jediný, kde jsou emise CO (153,7 tis. t) produkovány převážně velkými stacionárními zdroji (energetické a průmyslové podniky), a to konkrétně ze 68,3 %. Emise NOX (17,6 tis. t) byly též emitovány z velkých stacionárních zdrojů (54,6 %), ale také dopravou (32,0 %). Emise SO<sub>2</sub> (12,5 tis. t) byly emitovány opět velkými zdroji znečišťování (85,7 %), kam se zahrnuje hlavně výroba elektřiny a tepla. Emise NH<sub>3</sub> (4,7 tis. t) pocházely zejména z chovu hospodářských zvířat a aplikace minerálních dusíkatých hnojiv. Emise VOC (24,6 tis. t) pocházely hlavně z aplikace organických rozpouštědel a lokálního vytápění domácností. Poměr zdrojů emisí základních znečišťujících látek se ve sledovaném období 2005–2020 měnil, největší změna nastala u NOX, PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, kde podíl velkých stacionárních zdrojů klesl, což je dáno instalací filtrů, odlučovačů a dalších technických zařízení v průmyslových podnicích.

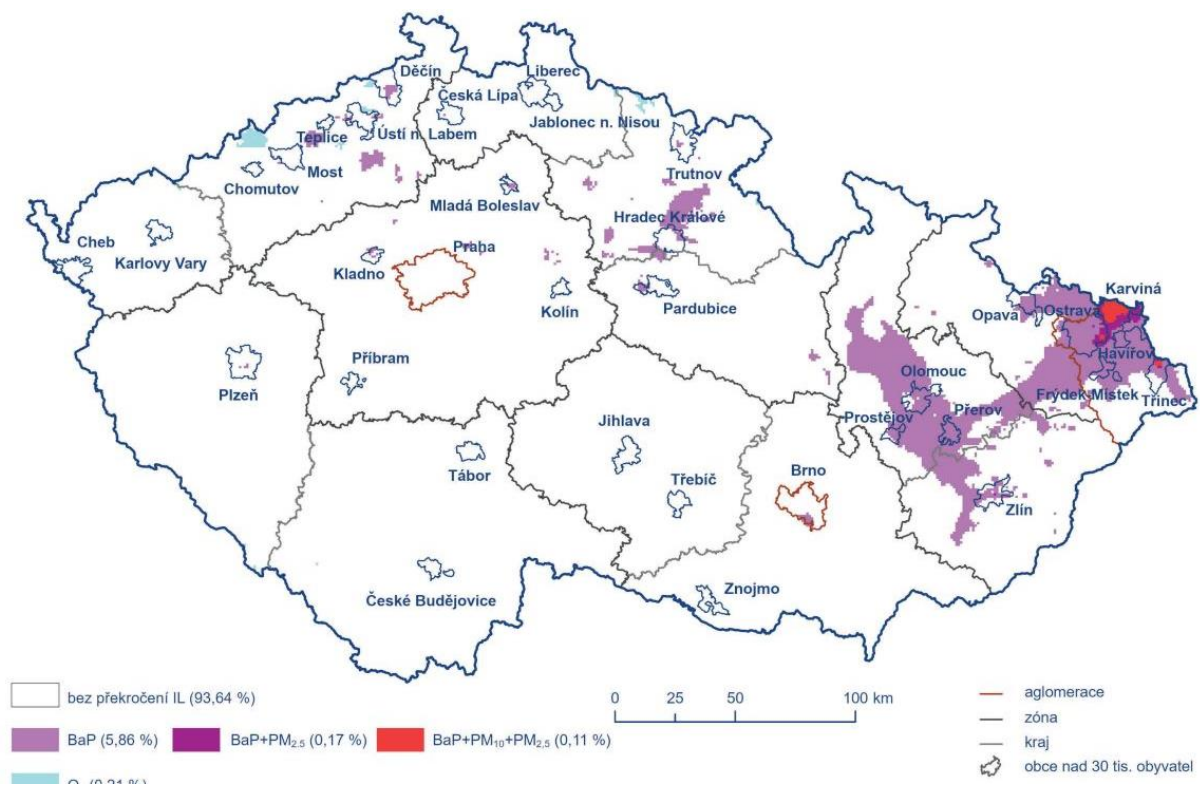


Obrázek 7: Porovnání zdrojů emisí [t] v Moravskoslezském kraji v letech 2005 a 2020 (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Moravskoslezském kraji, Cenia, MŽP, 2020)

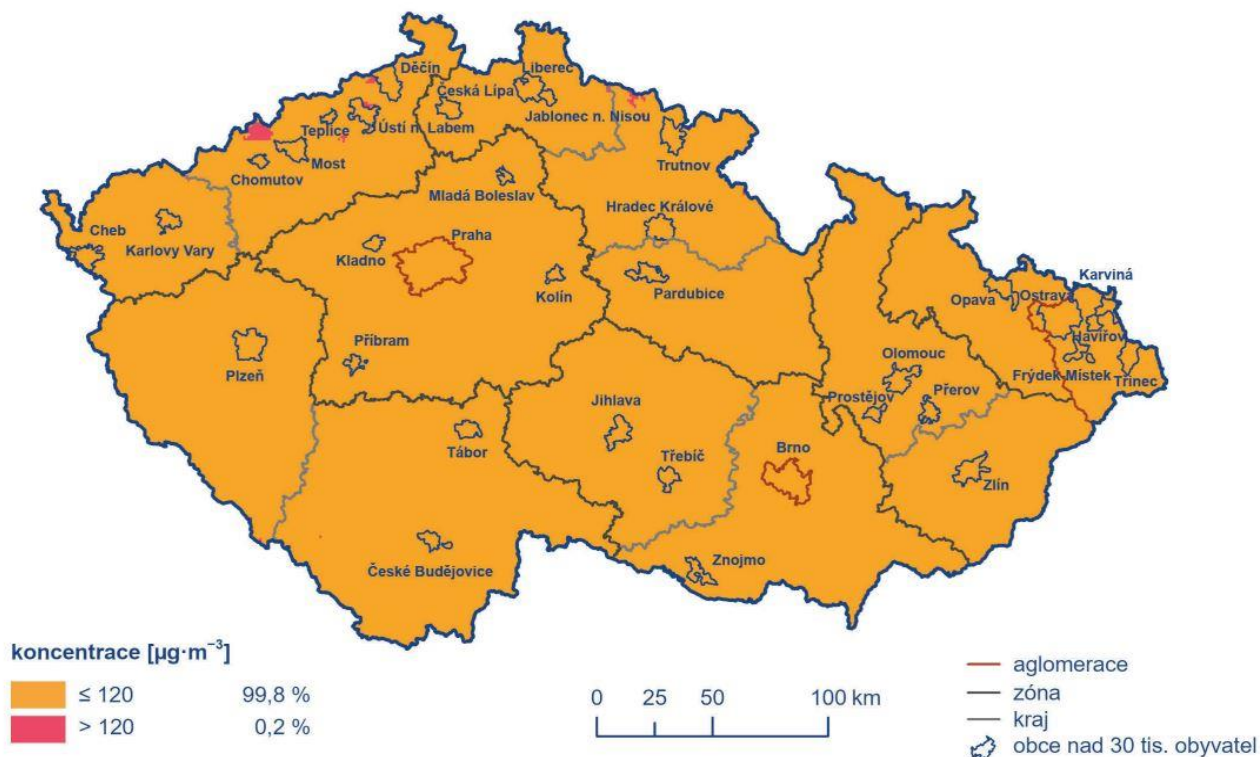
Kvalita ovzduší v Moravskoslezském kraji je z pohledu překračování imisních limitů nejhorší v celé ČR. Na kvalitu ovzduší v kraji má nepříznivý vliv vysoká koncentrace průmyslu a lokálního vytápění jak na české, tak na polské straně. Významná je i dopravní zátěž a přeshraniční přenos znečištění. Koncentrace znečišťujících látek jsou ovlivňovány také aktuálními meteorologickými podmínkami a morfologií terénu. Nejzávažněji se tyto vlivy projevují ve střední a severovýchodní části kraje (Ostravsko, Karvinsko a Třinecko).

Z dlouhodobého hlediska jsou hodnoty imisí polutantů v kraji v jednotlivých letech velmi rozkolísané a pohybují se téměř vždy výrazně nad hodnotami pro celou ČR. V období 2005–2020 byl překročen v Moravskoslezském kraji imisní limit pro denní koncentraci PM<sub>10</sub> v každém roce, ačkoli v roce 2020 již pouze na minimální ploše území. Imisní limit pro roční koncentraci PM<sub>10</sub> nebyl překročen pouze v letech 2016, 2019 a 2020. Imisní limit pro roční koncentraci PM<sub>2,5</sub> byl ve sledovaném období 2012–2020 opět překročen ve všech letech (což není u žádného jiného kraje), ačkoli v roce 2020 plocha území nepřesáhla 1 %. U benzo(a)pyrenu dochází též ke každoročnímu překročení jako ve většině ostatních krajů, ale plocha překročení v Moravskoslezském kraji je obvykle více než pětinasobek úrovně hodnot pro celou ČR. V roce 2020 bylo vymezeno v Moravskoslezském kraji 44,8 % území, kde došlo k překročení alespoň jednoho imisního limitu bez zahrnutí přízemního ozonu<sub>2</sub> (konkrétně se jednalo o B(a)P), což je zdaleka nejvíce ze všech krajů). Roční imisní limit pro PM<sub>2,5</sub> byl v roce 2020 překročen na území ČR pouze na dvou stanicích, obě se nacházejí na území Moravskoslezského kraje (Věřňovice a Ostrava-Radvanice ZÚ). Imisní limit pro roční průměrnou koncentraci B(a)P byl v kraji v roce 2020 překročen na 44,8 % plochy kraje (v rámci celé ČR se jedná o 4,6 % území). Imisní limit pro ochranu lidského zdraví vyjádřený denními 8hodinovými klouzavými průměrnými koncentracemi ozonu byl v roce 2020 překročen pouze na 24,3 % území. Ostatní imisní limity nebyly na stanicích sítě imisního monitoringu v kraji překročeny. Souhrnně po zahrnutí přízemního ozonu bylo v roce 2020 vymezeno 60,7 % plochy kraje (odpovídá 88,8 % obyvatel kraje), na které došlo k překročení hodnoty imisního limitu u alespoň jedné znečišťující látky.

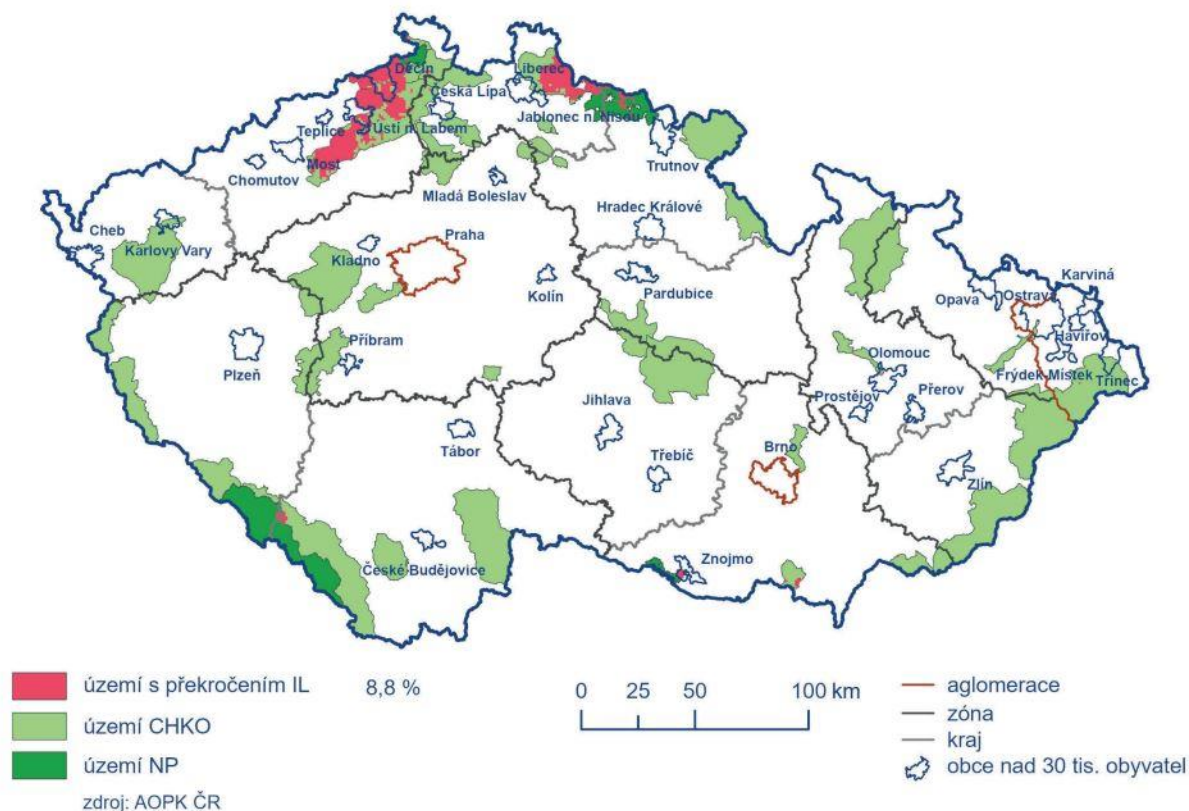
To dokazují také mapy průměrných koncentrací znečištění ovzduší sledovaného Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ) jak v roce 2021, tak i za roky 2017-2021, dostupné na [www.chmi.cz](http://www.chmi.cz).



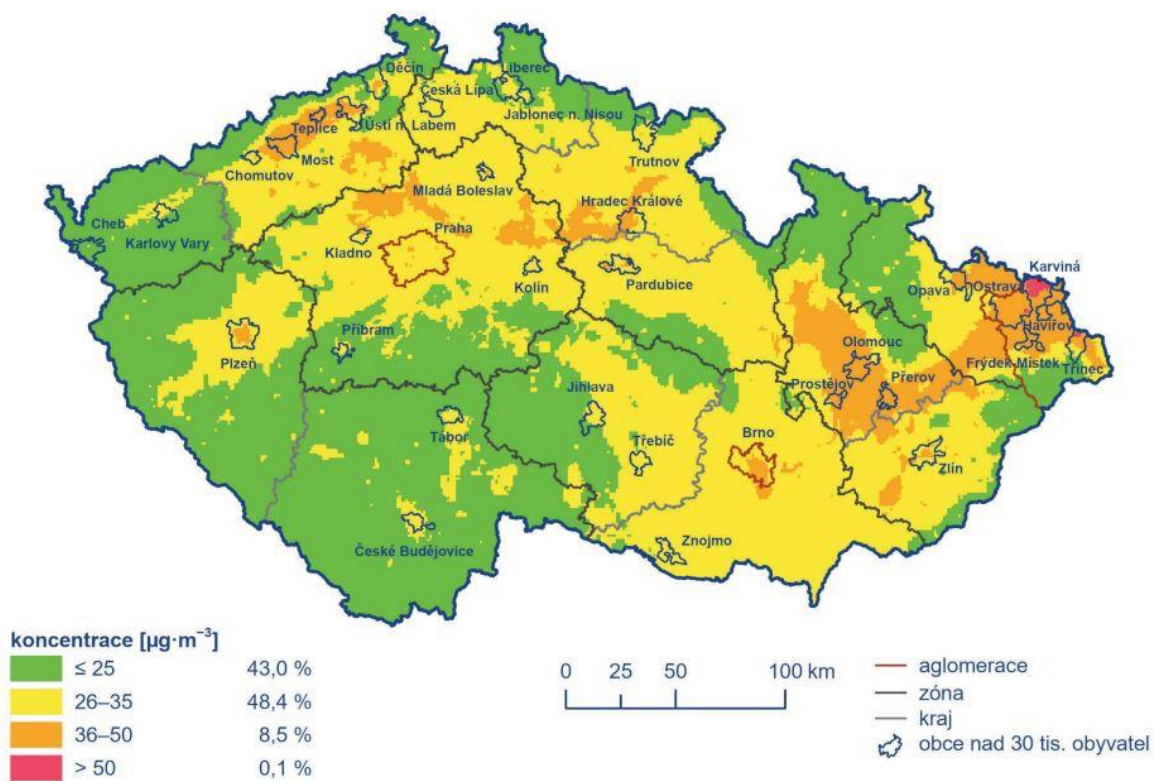
Obrázek 8: Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu zdraví vybraných skupin látek, 2021 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2021, ČHMÚ. 2022)



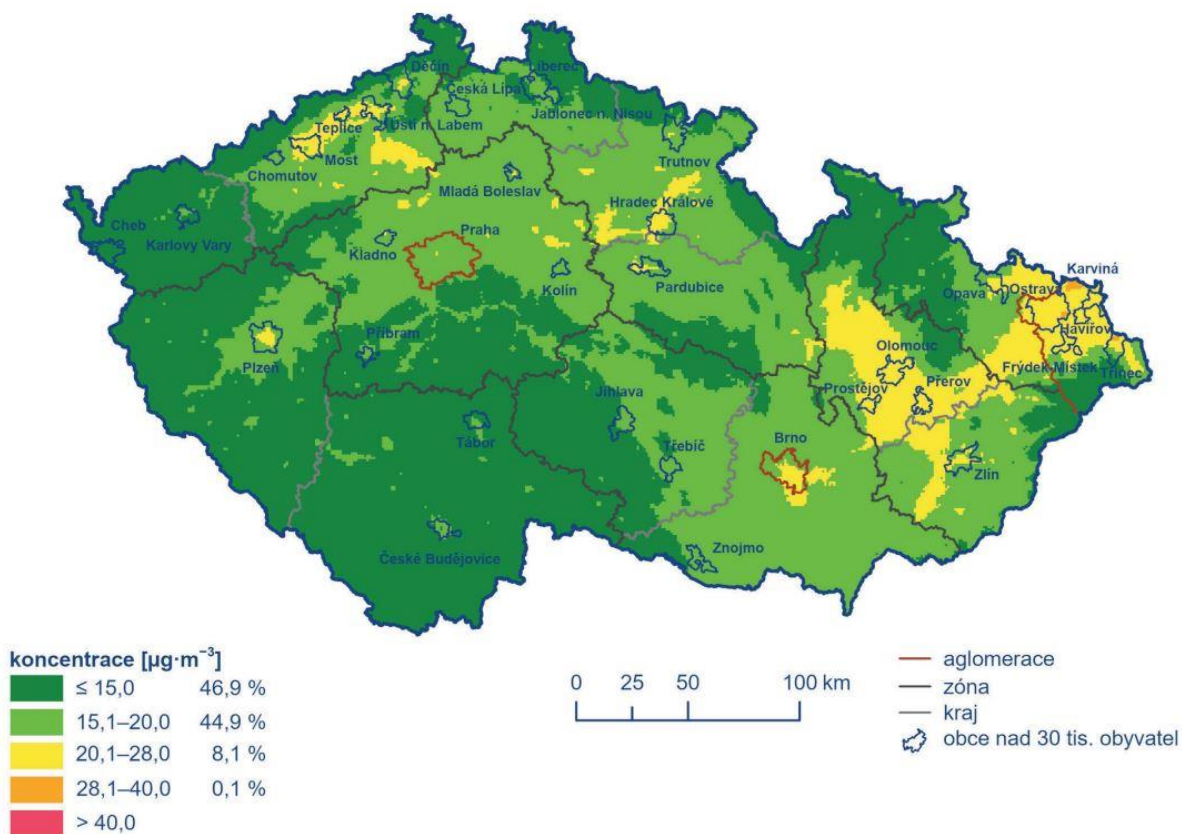
Obrázek 9: Nejvyšší maximální denní 8hod. klouzavý průměr koncentrace přizemního ozonu v průměru za 3 roky, 2019 - 2021 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2021, ČHMÚ. 2022)



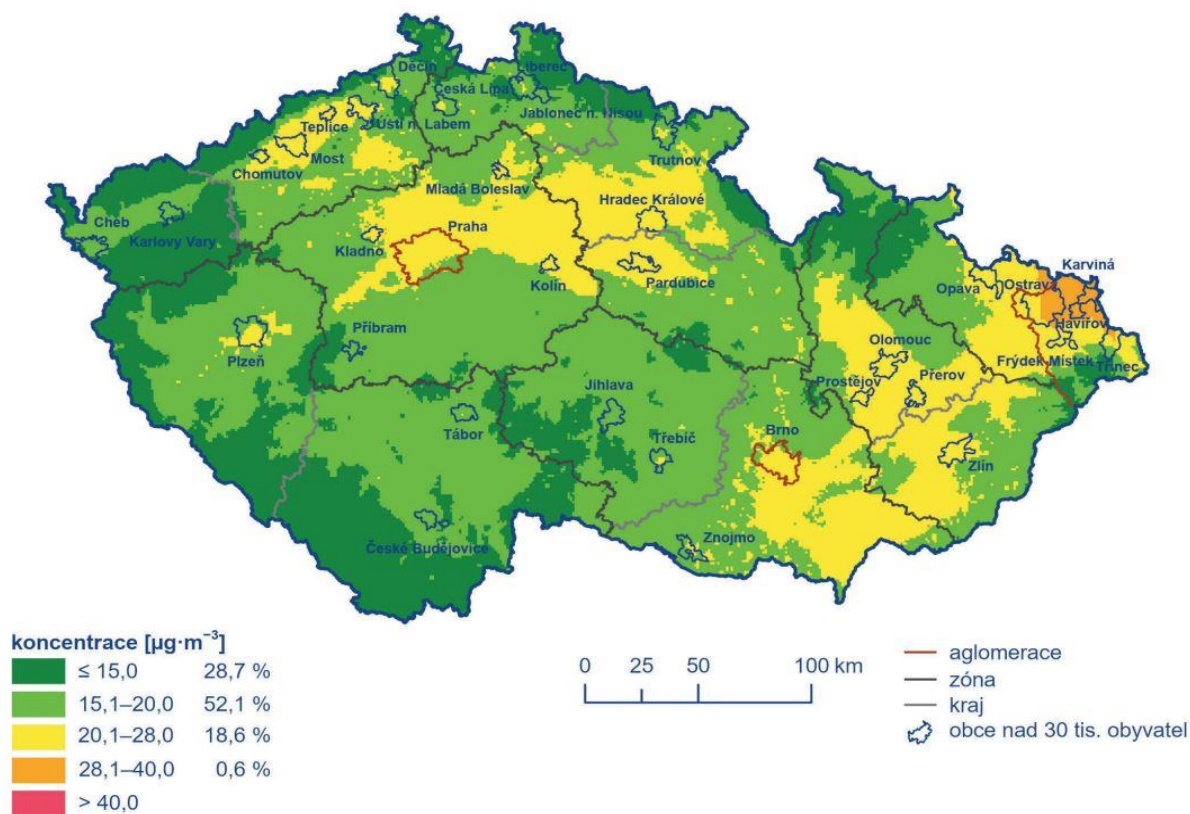
Obrázek 10: Oblasti s překročenými imisními limity pro ochranu ekosystémů a vegetace na území NP a CHKO se zahrnutím přízemního ozonu, 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2021, ČHMÚ, 2022)



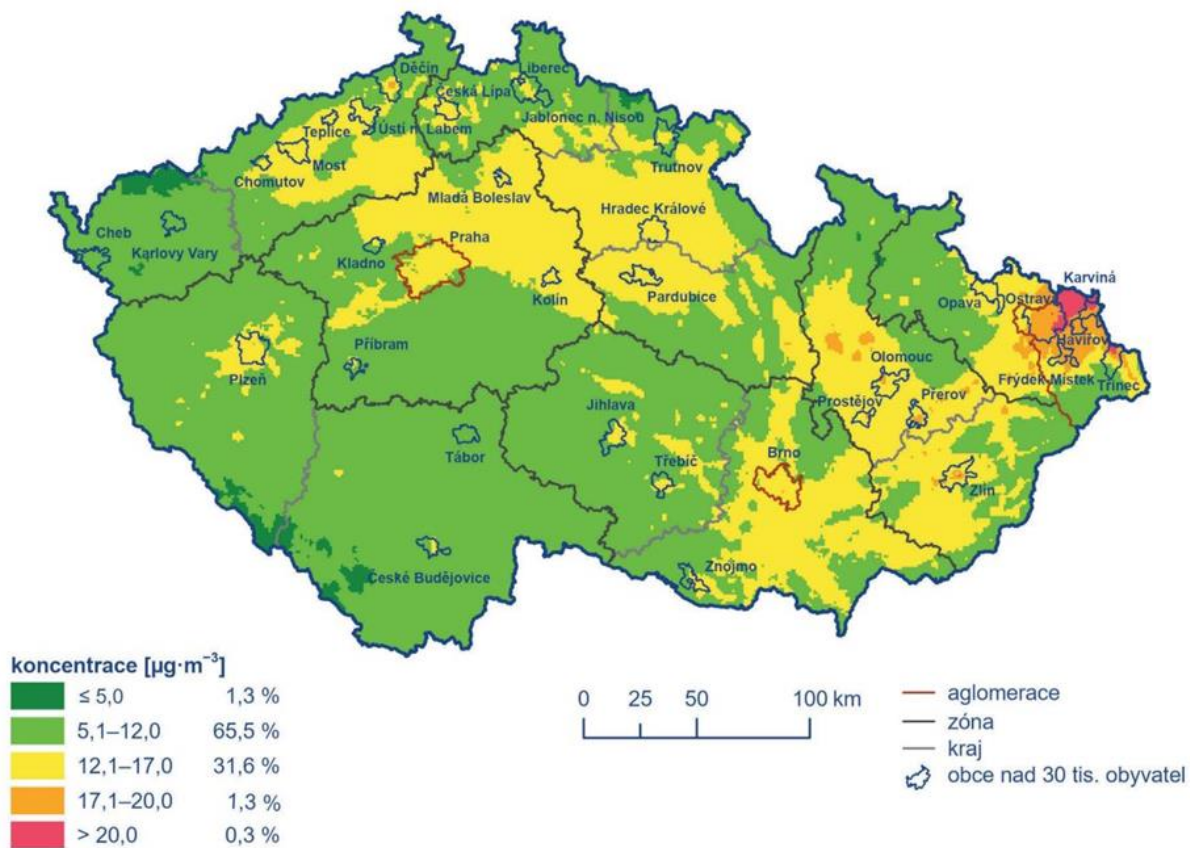
Obrázek 11: Nejvyšší 24hod. koncentrace PM<sub>10</sub>, 2021 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2021, ČHMÚ, 2022)



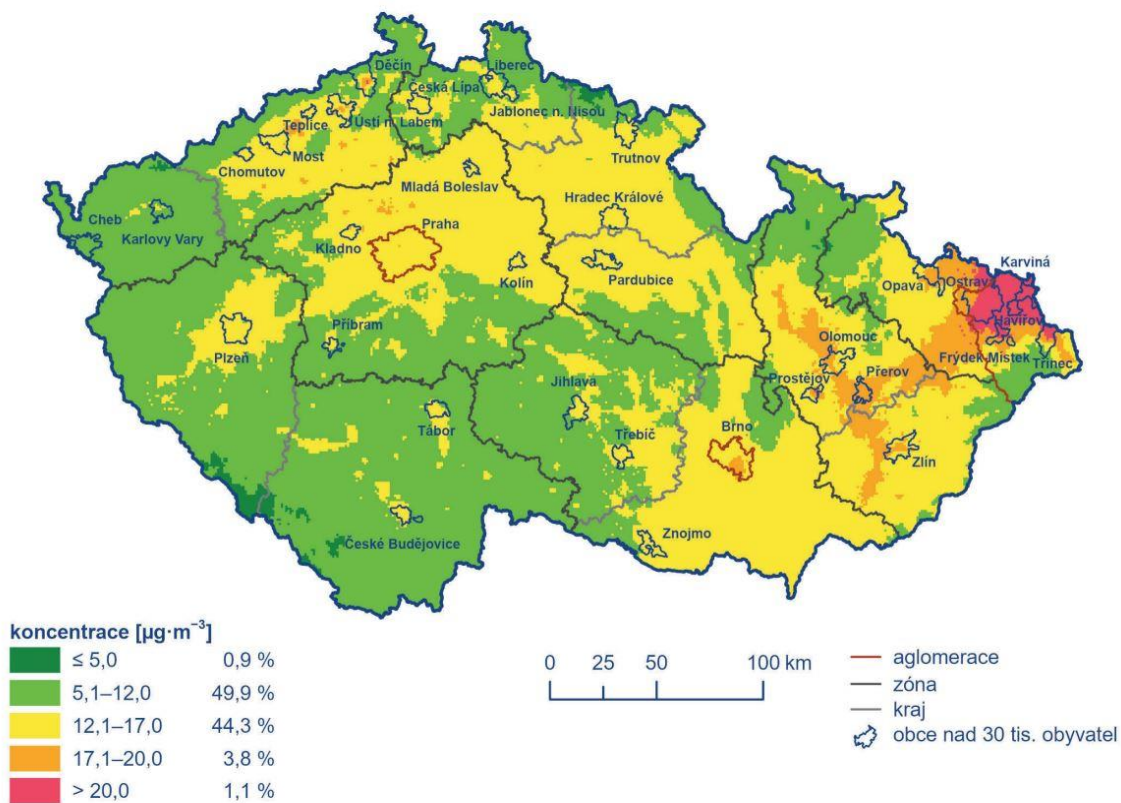
Obrázek 12: Roční průměrné koncentrace PM<sub>10</sub>, 2021 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2021, ČHMÚ, 2022)



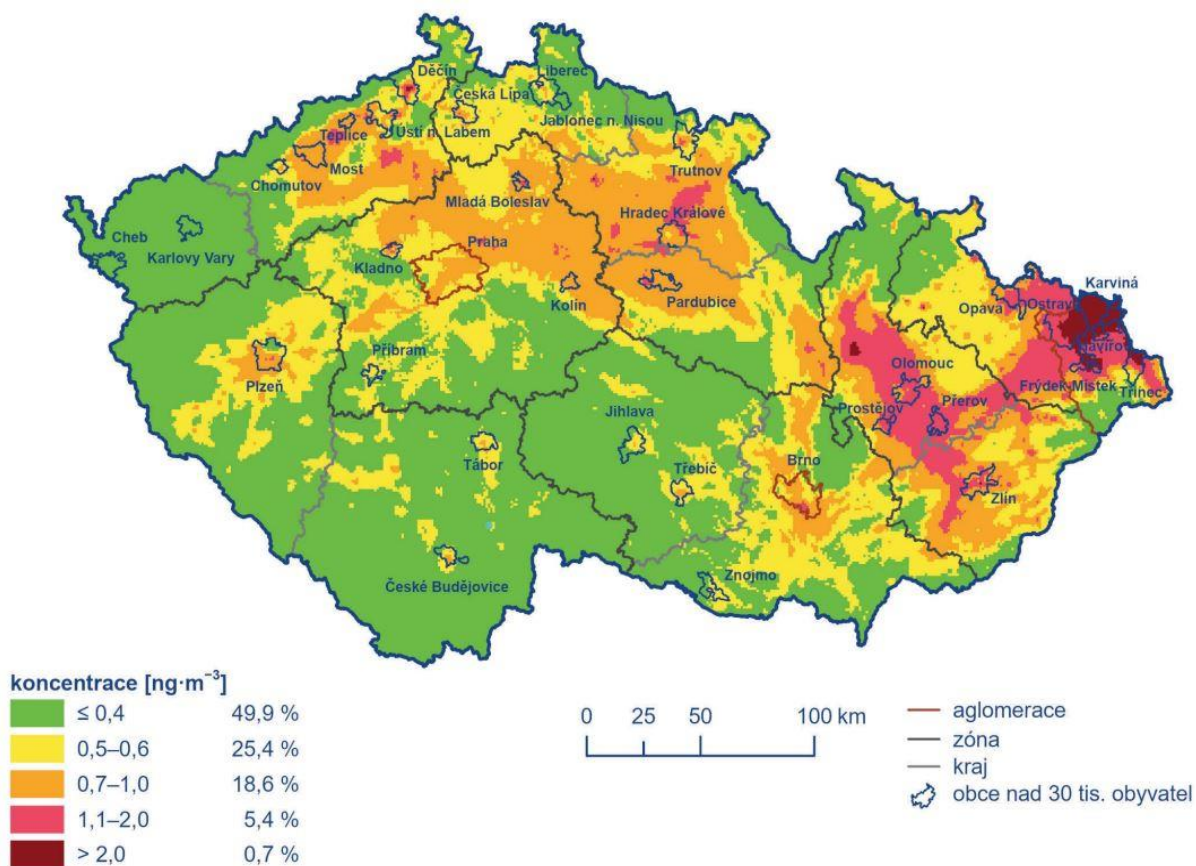
Obrázek 13: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací PM<sub>10</sub>, 2017 – 2021 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2021, ČHMÚ, 2022)



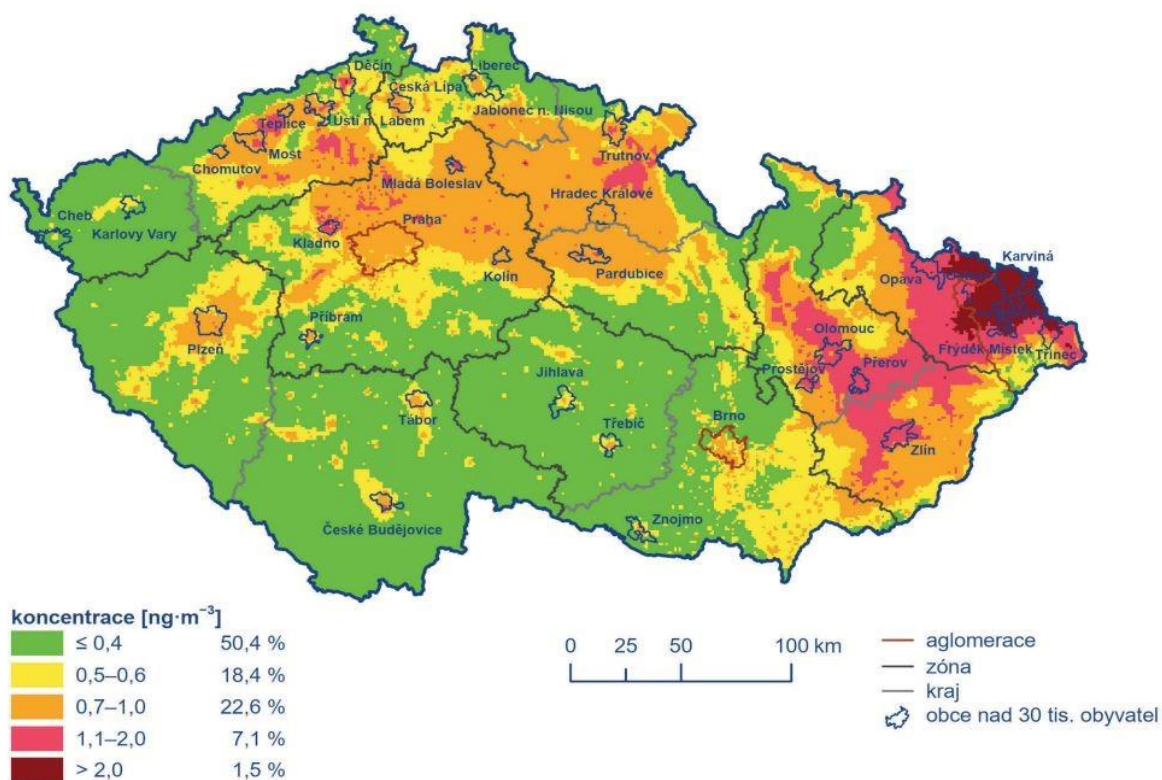
Obrázek 14: Roční průměrné koncentrace PM<sub>2,5</sub>, 2021 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2021, ČHMÚ, 2022)



Obrázek 15: Roční průměrné koncentrace PM<sub>2,5</sub> na vybraných stanicích, 2011 – 2021 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2021, ČHMÚ, 2022)

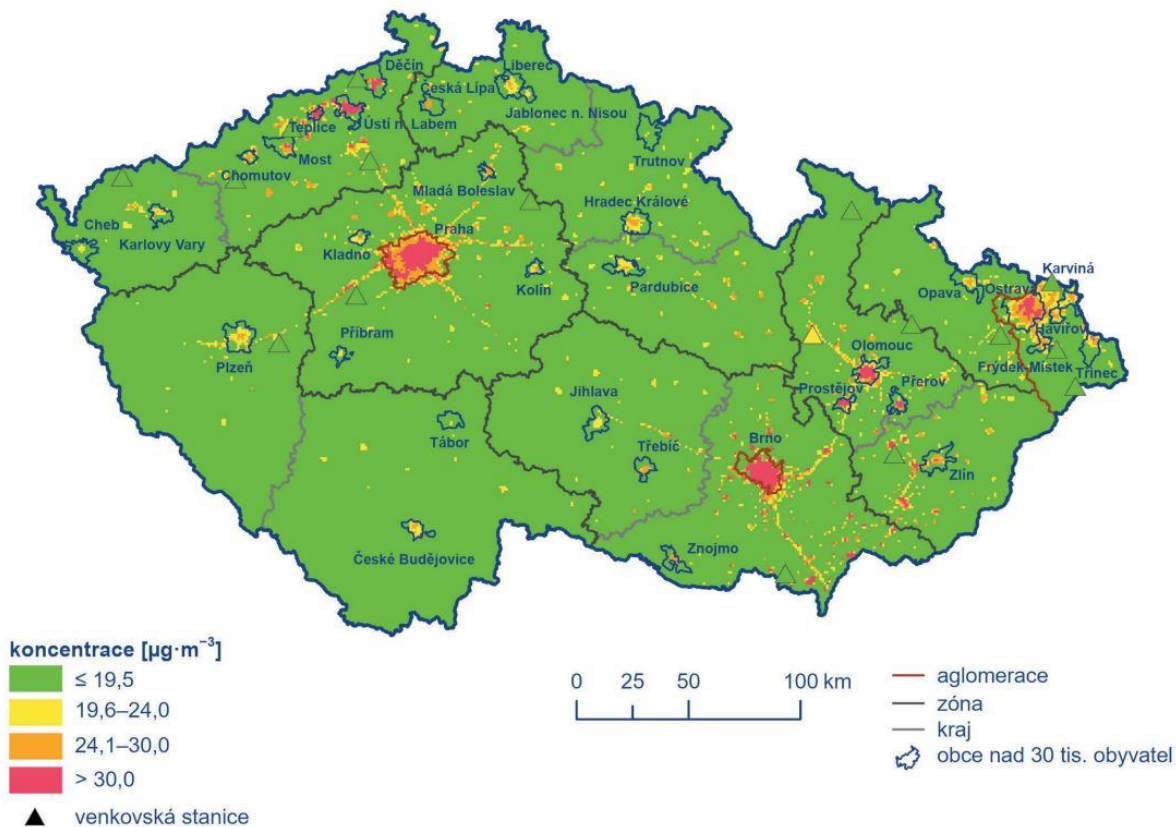


Obrázek 16: Roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu, 2021 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2021, ČHMÚ. 2022)



Obrázek 17: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací benzo[a]pyrenu, 2017 – 2021 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2021, ČHMÚ. 2022)





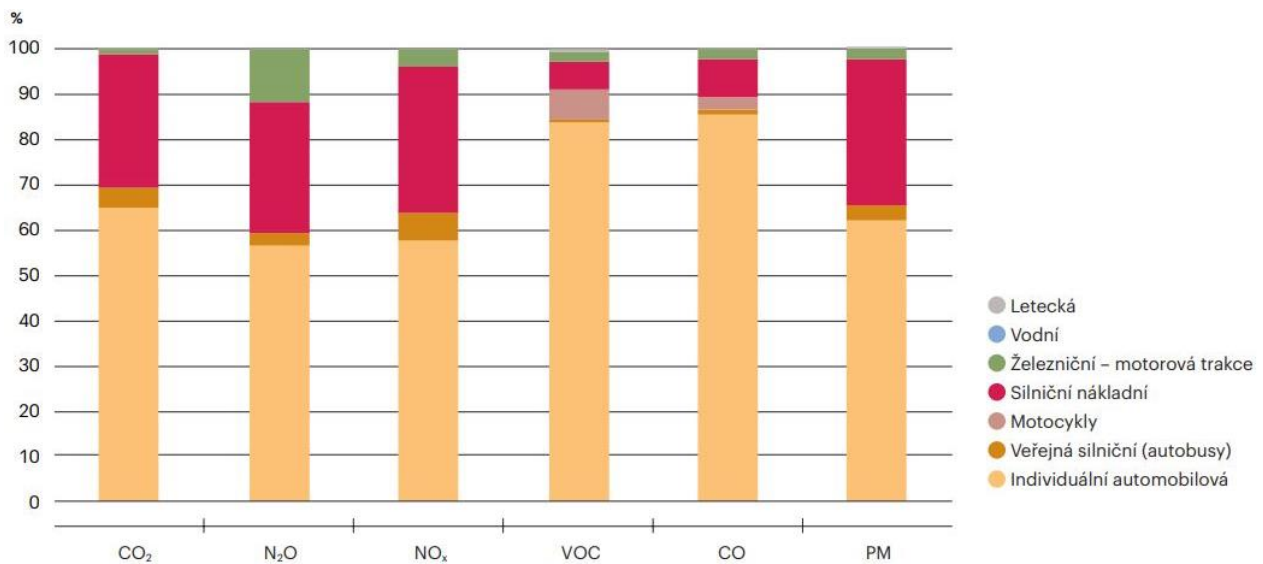
Obrázek 18: Roční průměrné koncentrace NO<sub>x</sub>, 2021 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2021, ČHMÚ, 2022)

## Emise z dopravy

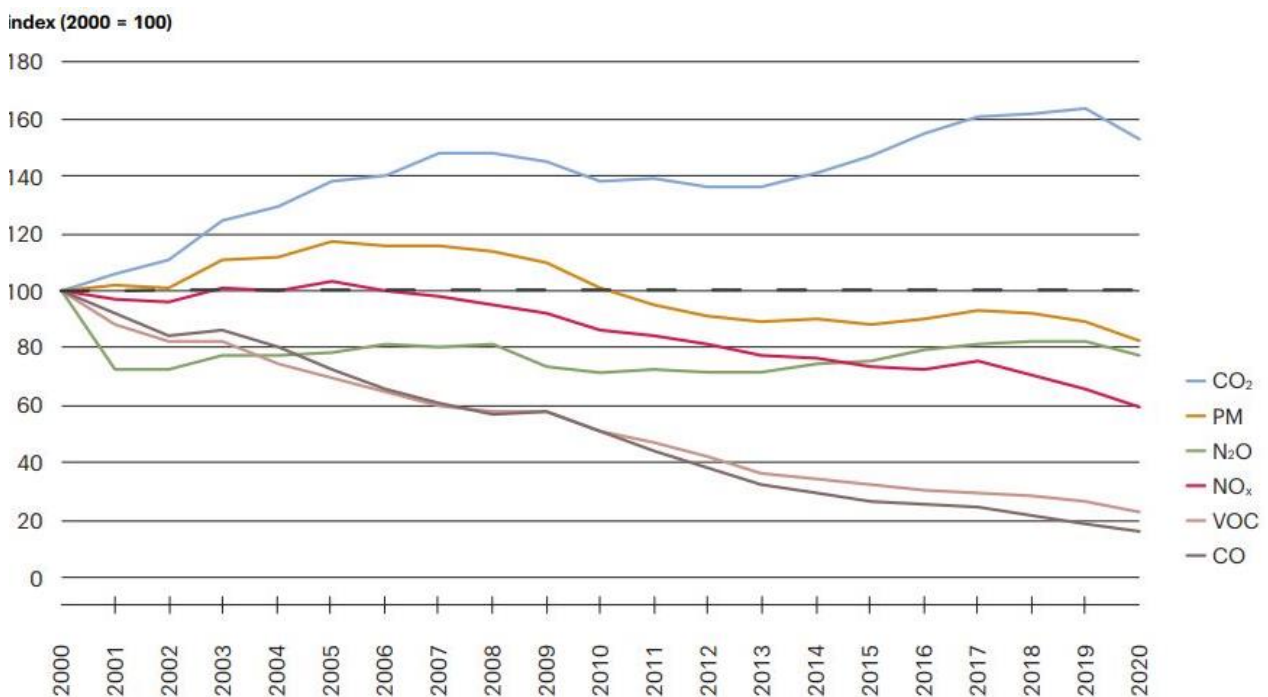
Moravskoslezský kraj, zejména pak aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek, má v rámci krajů ČR druhou nejvyšší emisní zátěž z dopravy po Hl. m. Praha, emise NO<sub>x</sub> na jednotku plochy kraje v roce 2020 činily 0,94 t.km<sup>-2</sup>, průměr ČR byl 0,63 t.km<sup>-2</sup>. Silniční doprava je však vzhledem k průmyslovému zaměření kraje a dálkovému přenosu znečištění z Polska pouze jedním z faktorů zhoršujících kvalitu ovzduší v kraji. Ve struktuře emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů z dopravy v kraji zaujímala v roce 2020 nejvyšší podíly individuální automobilová doprava, která byla zdrojem 85,2 % celkových dopravních emisí CO a 83,7 % emisí VOC. Nákladní silniční doprava se nejvýznamněji podílela na dopravních emisích PM (32,4 %) a NO<sub>x</sub> (31,9 %).

Emise NO<sub>x</sub>, VOC, CO i PM z dopravy v kraji v průběhu období 2000–2020 poklesly, nejvíce emise CO, a to o 84,0 %. Pokles emisí ovlivnila modernizace vozidel, včetně využití koncových technologií, a růst zastoupení vozidel splňujících vyšší emisní EURO normy ve vozovém parku. Vývoj emisí NO<sub>x</sub> a zejména PM byl na začátku sledovaného období ovlivněn růstem výkonů nákladní i osobní silniční dopravy v kraji a změnou skladby vozového parku osobních automobilů směrem k vyššímu podílu dieselového pohonu s vyšší produkcí emisí PM. Emise CO<sub>2</sub> z dopravy v období 2000–2020 vzrostly o 52,7 %, růst emisí souvisel s rostoucí spotřebou paliv v dopravě a závislostí dopravy na fosilních zdrojích energie.

V roce 2020 v meziročním srovnání výrazně poklesly emise všech sledovaných znečišťujících látek a skleníkových plynů, nejvíce emise CO, a to o 15,7 %. Pokles emisí zásadním způsobem ovlivnila pandemie covid-19 a s ní související protiepidemická opatření, která měla dopad na dopravní sektor a celou ekonomiku.



Obrázek 19: Struktura emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů z dopravy [%] dle druhů dopravy, 2020 (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Moravskoslezském kraji, Cenia, MŽP, 2020)



Obrázek 20: Emise znečišťujících látek a skleníkových plynů z dopravy [index, 2000 = 100], 2000 – 2020 (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Moravskoslezském kraji, Cenia, MŽP, 2020)

**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ A6 ZÚR MSK:** Vývoj území bez uplatnění A6 ZÚR MSK v kterékoliv z obou variant by byl z hlediska ochrany ovzduší potenciálně negativní – nedošlo by k vytvoření územních podmínek pro rozvoj železniční dopravy, a podíl dopravy, který by železnice (bez spalování pohonných hmot) převzala, by byl provozován nadále na silnicích a dále by produkoval emise ze spalování pohonných hmot.

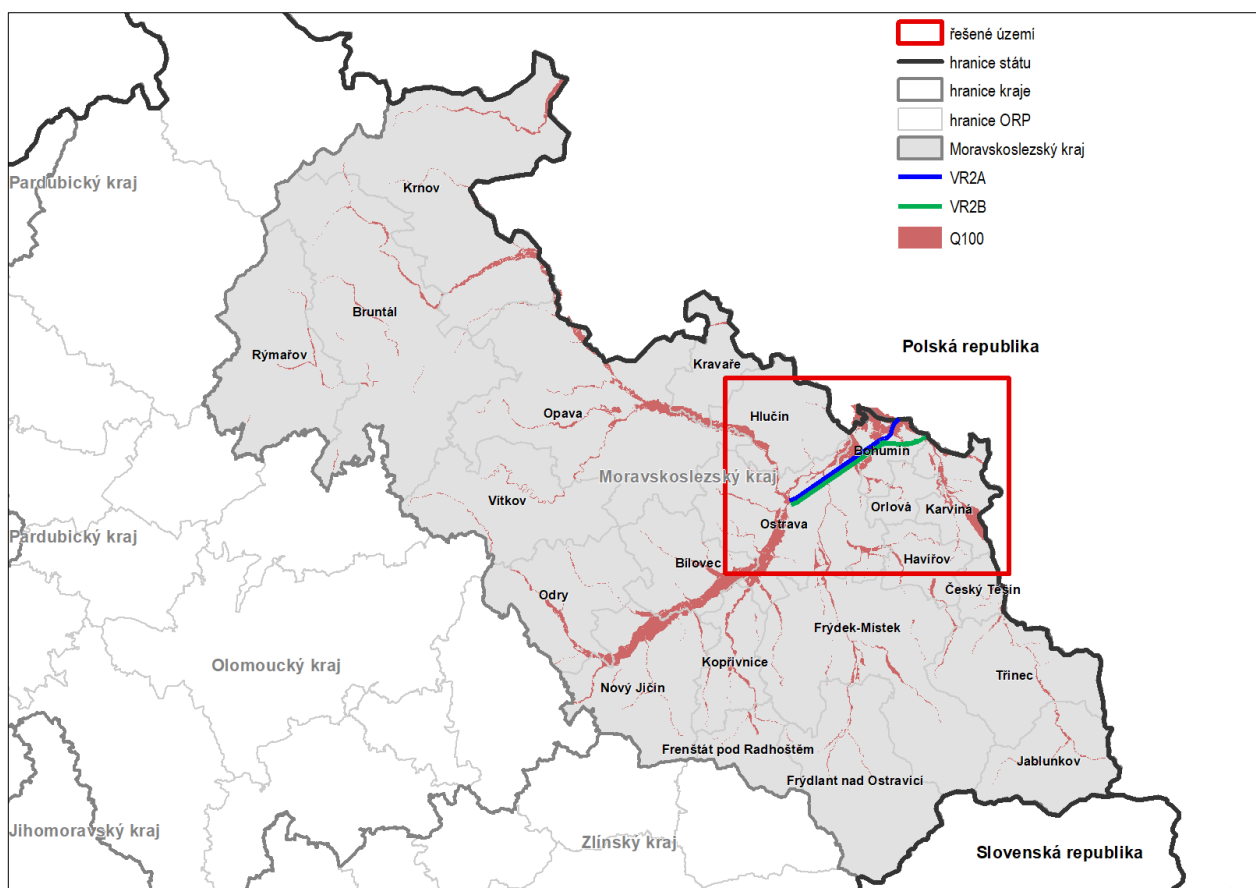
### 3.3. Voda

**Povrchové vody:** Z území Moravskoslezského kraje spadá cca 97,4 % do povodí Odry, a tedy úmoří Baltského moře. Zbývající část pak náleží do úmoří Černého moře, především v povodí Moravy (cca 2,4 % rozlohy kraje) a nepatrná část v povodí Váhu (cca 0,2 % rozlohy). Na území Moravskoslezského kraje je celkem 63 významných vodních toků v celkové délce 1 359 km. Z celkové délky významných a drobných vodních toků v povodí Odry je cca 20 % toků upravených. K nejvýznamnějším negativním antropogenním změnám patří zkrácení a zkapacitnění sítě významných vodních toků, odvodnění a meliorační úpravy drobných vodních toků.

**Kvalita vody v tocích** se postupně pod většími sídly zlepšuje díky postupující výstavbě a intenzifikaci ČOV. Kvalita vod v Moravskoslezském kraji je ovlivňována především průmyslovou a důlní činností, ale i přes jejich přetrvávající působení se stav z dlouhodobého hlediska pozvolna zlepšuje. Jakost povrchové vody v tocích se v posledním období výrazně zlepšila, je zřejmý markantní posun celého jádra Ostravské aglomerace z velmi znečištěné vody v V. třídě (toky Odra, Opava, Olše, Ostravice) do tříd II. a III. K obdobnému posunu došlo i na horních úsecích toků.

**Vodní nádrže** jsou základními kameny systémů zásobování vodou Moravskoslezského kraje. Na území Moravskoslezského kraje je vybudováno celkem 8 vodních nádrží s celkovým objemem 386 mil. m<sup>3</sup>, zásobním objemem 304 mil. m<sup>3</sup> a ovladatelným ochranným objemem 38 mil. m<sup>3</sup>. Tyto nádrže tak mohou plně zajišťovat dodávky pitné vody pro obyvatelstvo, užitkové vody pro průmysl (v požadovaném množství i kvalitě i v suchých obdobích za nízkých vodních stavů). Jako vodárenské nádrže s odběrem pitné vody byly vybudovány nádrže Kružberk na Moravici (1958), Morávka na řece Morávce (1964), Šance na Ostravici (1970) a Slezská Harta na Moravici (1997). Pro odběry užitkové vody slouží nádrže Žermanice na Lučině (1962), Těrlicko na řece Stonávce (1963), Baška na řece Baštici (1963) a Olešná na řece Olešná (1964). Čtyři nevodárenské nádrže jsou využívány k intenzivní rekreaci u vody a k vodním sportům.

Významným limitem území, který je nutné při rozvoji území respektovat, jsou **záplavová území**. Záplavová území jsou v Moravskoslezském kraji stanovena prakticky u všech vodohospodářsky významných toků. Nejrozsáhlejší záplavové území je vymezeno podél Odry, částečně v rozsahu CHKO Poodří. Další rozsáhlé záplavové území je vymezeno v okolí Bohumína (Odra) a podél toku Opavy, u ostatních toků se jedná spíše o dílčí plochy lokálního rozsahu. Z hlediska správních obvodů ORP zaujímá záplavové území stoleté vody (Q<sub>100</sub>) největší plochu v ORP Ostrava, Opava a Nový Jičín.



Obrázek 21: Záplavová území Q100 (Zdroj dat: ÚAP MSK, 10/2022)

## Podzemní voda

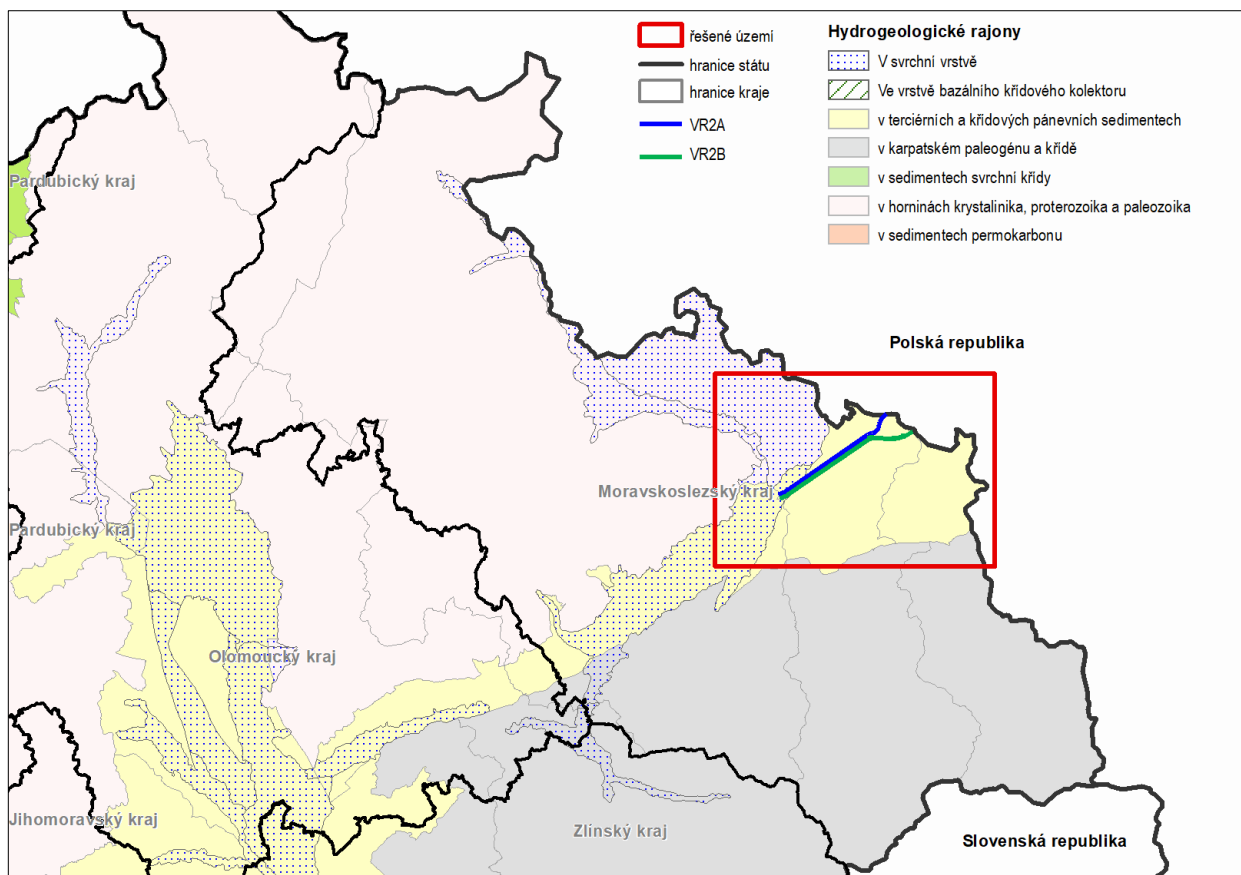
Jedná se o vody, které se přirozeně vyskytují pod zemským povrchem v pásmu nasycení (saturace) v přímém styku s horninami a představují cenný přírodní zdroj. Podzemní vody jsou největším a zároveň nejcitlivějším sladkovodním zdrojem, jehož primárním využitím by mělo být zásobování obyvatelstva pitnou vodou.

Poloha Moravskoslezského kraje z pohledu území s obdobnými **hydrogeologickými poměry**, typem zvodnění a proudění podzemní vody je znázorněna na obrázku dále.

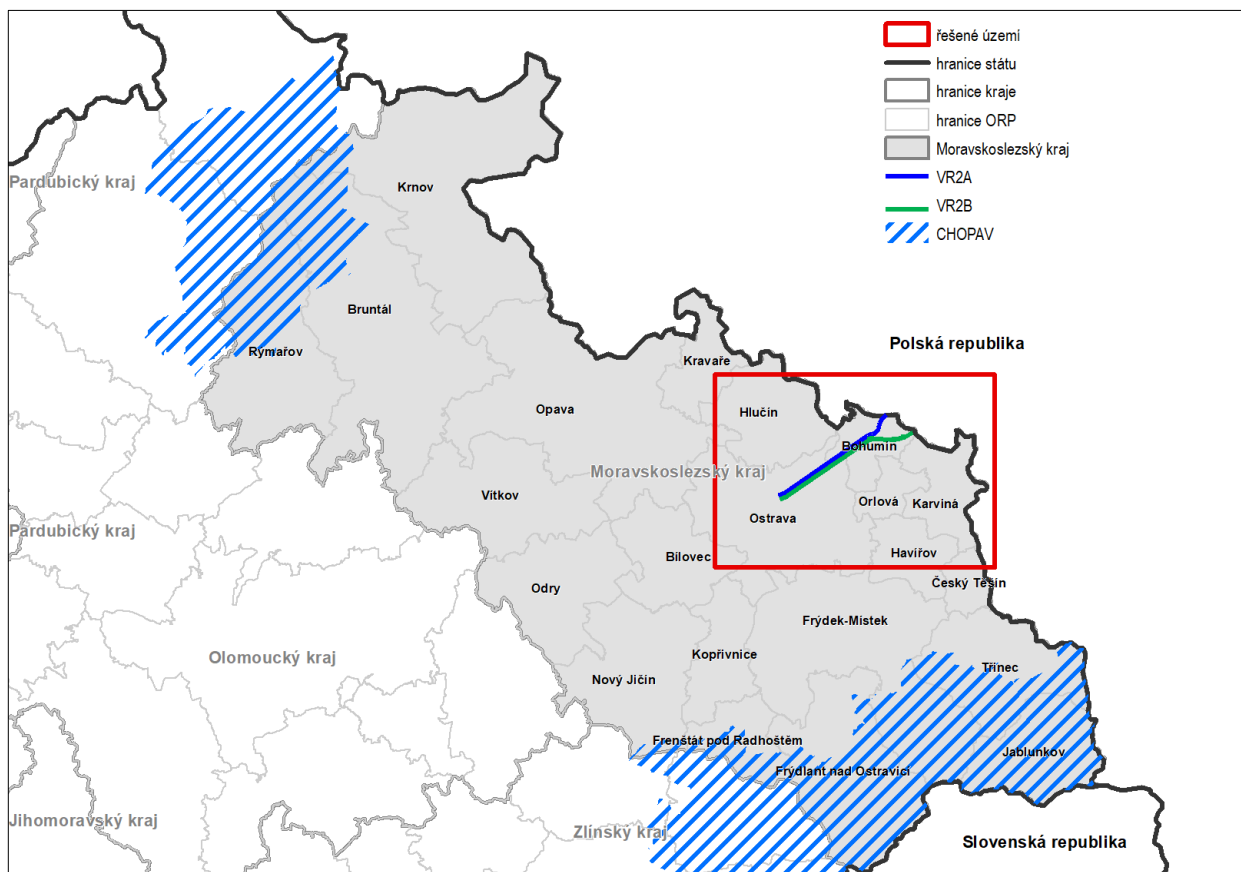
Vodní útvary podzemních vod jsou vymezeny podle současné hydrogeologické rajonizace ČR. V povodí Odry jsou tyto útvary většinou v kvartéřních sedimentech o mocnosti 15-50 m s průlinovou propustností a volnou hladinou

Na území Moravskoslezského kraje je vymezena v povodí Odry **zranitelná oblast** o rozloze cca 1 296 km<sup>2</sup> zahrnující prakticky celý prostor tzv. oderského úvalu převážně na území okr. Nový Jičín a v menším rozsahu též Opava, Ostrava-město a Frýdek-Místek.

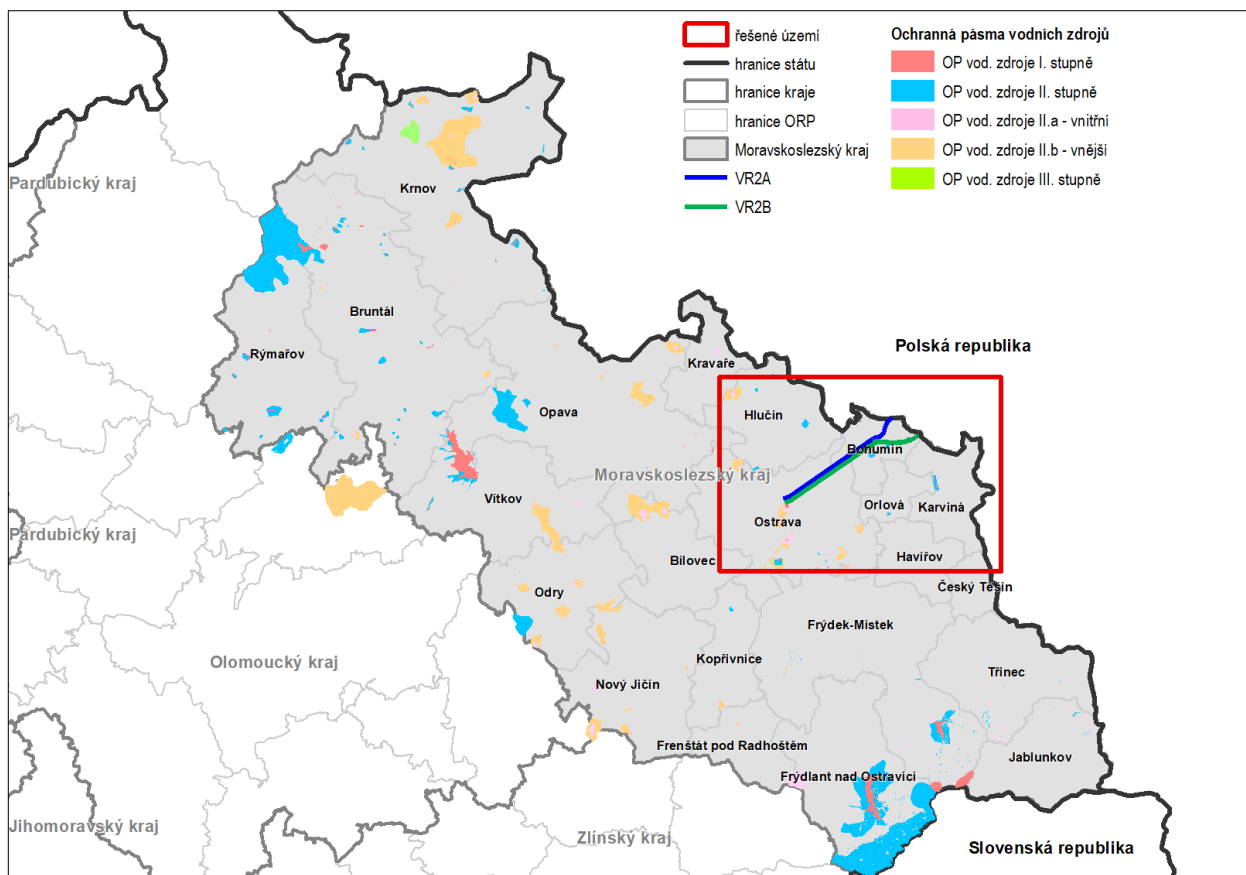
Na území Moravskoslezského se nacházejí tři **chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)** – Beskydy, Jeseníky a Jablunkovsko. Úhrnná výměra CHOPAV představuje cca 18,4 % z plochy kraje.



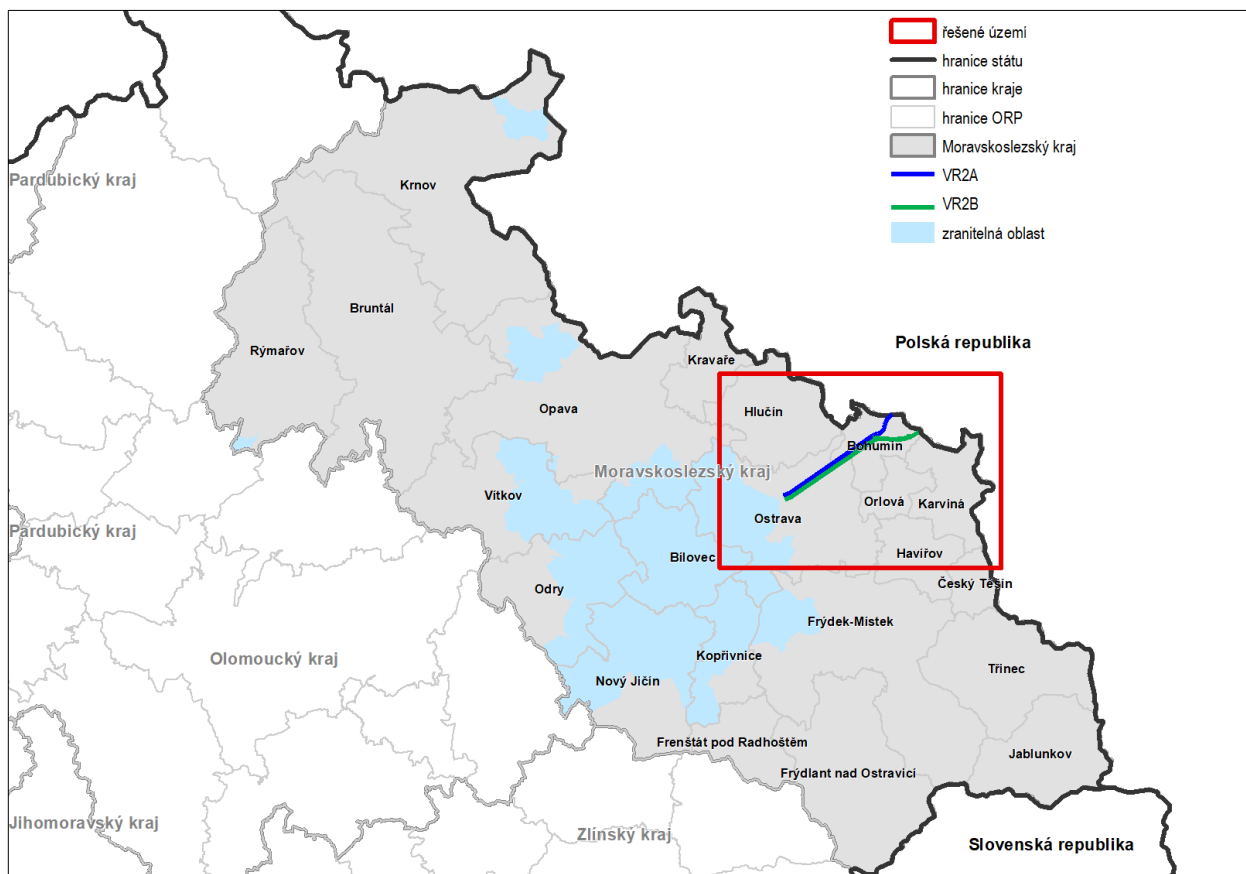
Obrázek 22: Hydrogeologické rajony (Zdroj dat: Česká geologická služba, 2022)



Obrázek 23: CHOPAV (Zdroj dat: ÚAP MSK, 10/2022)



Obrázek 24: Ochranná pásma vodních zdrojů (Zdroj dat: ÚAP MSK, 10/2022)

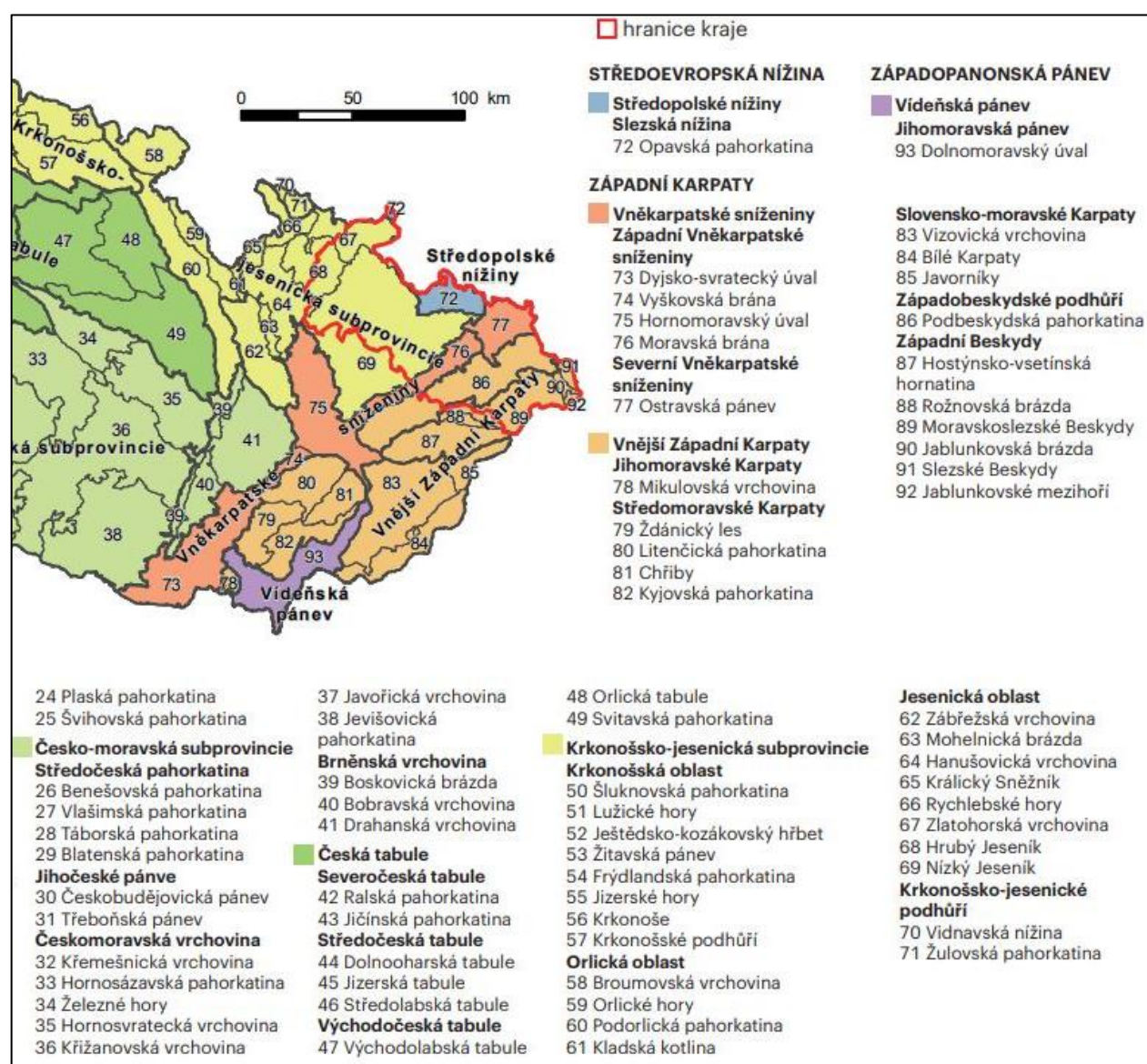


Obrázek 25: Zranitelné oblasti (Zdroj dat: ÚAP MSK, 10/2022)

**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ A6 ZÚR MSK:** Bez realizace A6 ZÚR MSK v kterékoliv z obou variant by stav povrchových i podzemních vod zůstal beze změny, nezměnila by se jejich kvalita ani kvantita, nedošlo by k potenciálnímu ovlivnění odtokových poměrů a snížení průchodnosti povodňových vln v místech křížení dopravní liniové stavby se záplavovým územím a jeho aktivní zónou.

### 3.4. Geomorfologie, přírodní zdroje, poddolovaná a sesuvná území, stará důlní díla

Jihovýchod Moravskoslezského kraje je tvořen Nízkým a Hrubým Jeseníkem, Zlatohorskou vrchovinou (Jesenická oblast), sever kraje zaujímá Opavská pahorkatina (oblast Slezská nížina). V centrální části kraje se nachází Moravská brána (oblast Západní Vněkarpatské sníženiny), na kterou na severu navazuje Ostravská pánev (oblast Severní Vněkarpatské sníženiny), na jihu Podbeskydská pahorkatina (oblast Západobeskydské podhůří) a na východě Moravskoslezské Beskydy, Jablunkovské mezihoří, Jablunkovská brázda a Slezské Beskydy (oblast Západní Beskydy).



Obrázek 26: Geomorfologické členění (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Moravskoslezském kraji, Cenia, MŽP, 2020)

Moravskoslezský kraj díky ložiskům černého uhlí v Ostravsko-karvinské pánvi a na ně navázanému hutnímu a dalšímu průmyslu patří historicky k nejdůležitějším průmyslovým oblastem střední Evropy. Celkový

objem těžby nerostných surovin na území Moravskoslezského kraje v roce 2020 činil 6 639,3 tis. t a meziročně se tak snížil o 18,4 %.

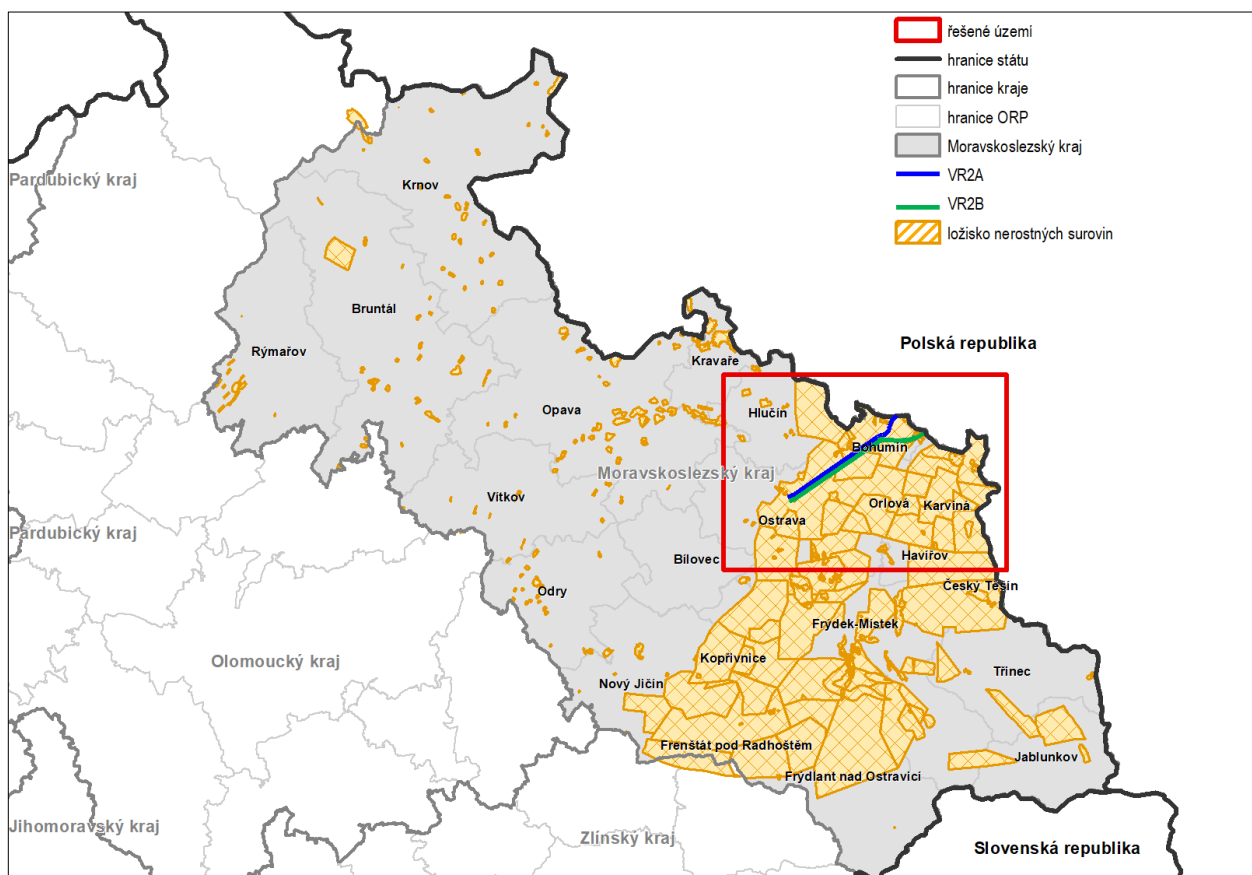
Ve sledovaném období 2000–2020 objem těžby černého uhlí v kraji klesá, v roce 2020 ho bylo vytěženo 1 861 tis. t, což je o 88,4 % méně než v roce 2000. Meziročně poklesla těžba černého uhlí o 40,9 %, tento stav je výsledkem dlouhodobého trendu utlumování jeho těžby. V kraji je významná také těžba stavebního kamene (3 442,5 tis. t v roce 2020), vysokoprocentního vápence (621 tis. t v roce 2020), štěrkopísků (500 tis. t v roce 2020) a ostatních vápenců (100 tis. t v roce 2020). Vývoj objemů těžby těchto surovin kolísá v závislosti na stavební výrobě, která velmi citlivě reaguje na změnu národní ekonomiky.

Ostatní vápence mají obsah karbonátů nad 80 % a používají se k výrobě cementu a vápna nebo pro odsiřování spalin. Vysokoprocentní vápence mají obsah karbonátů alespoň 96 % a využívají se v chemickém, sklářském, potravinářském, gumárenském či keramickém průmyslu, dále také v hutnictví, k odsiřování či výrobě vápna nejvyšší kvality. Vápence se těží v ložiskové oblasti vnější bradlové pásmo Západních Karpat.

V kategorii Ostatní je zahrnuta těžba zemního plynu, sádrovce a kamene pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu. Do roku 2017 se zde těžila ještě cihlářská surovina, do roku 2010 ropa a do roku 2003 také karbonáty pro zemědělské účely.

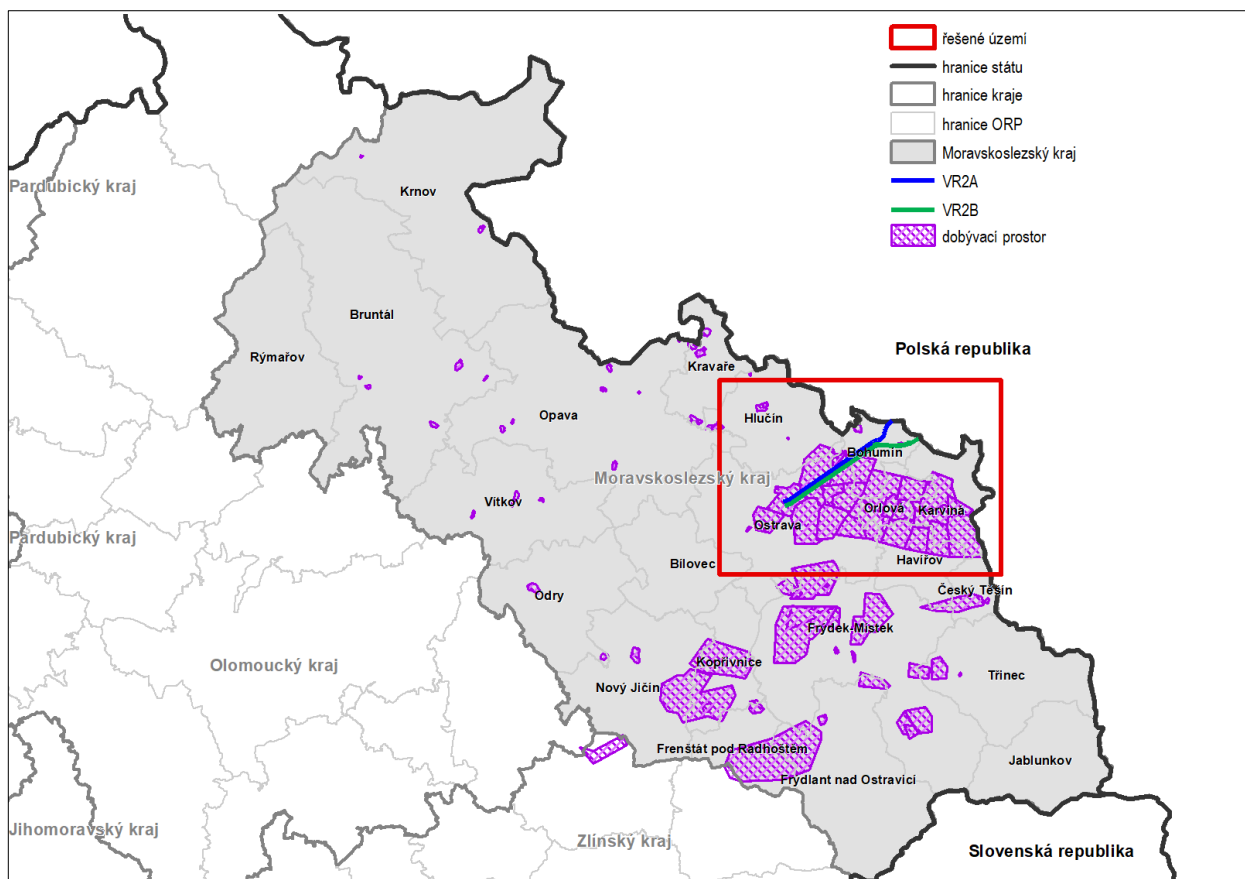
V roce 2020 činila plocha dotčená těžbou v Moravskoslezském kraji 8 121,7 ha, což odpovídá 1,5 % rozlohy kraje. Dále bylo v oblastech dotčených těžbou 736,2 ha rozpracovaných rekultivací a 2 719,1 ha ukončených rekultivací.

Na území Moravskoslezského kraje je dle dat ÚAP vymezeno celkem 69 Chráněných ložiskových územích. Plošně nejrozsáhlejší CHLÚ je vymezeno pro černé uhlí a zemní plyn a s rozlohou přibližně 1 700 km<sup>2</sup>.



Obrázek 27: Ložiska nerostných surovin (Zdroj dat: ÚAP MSK, 10/2022)

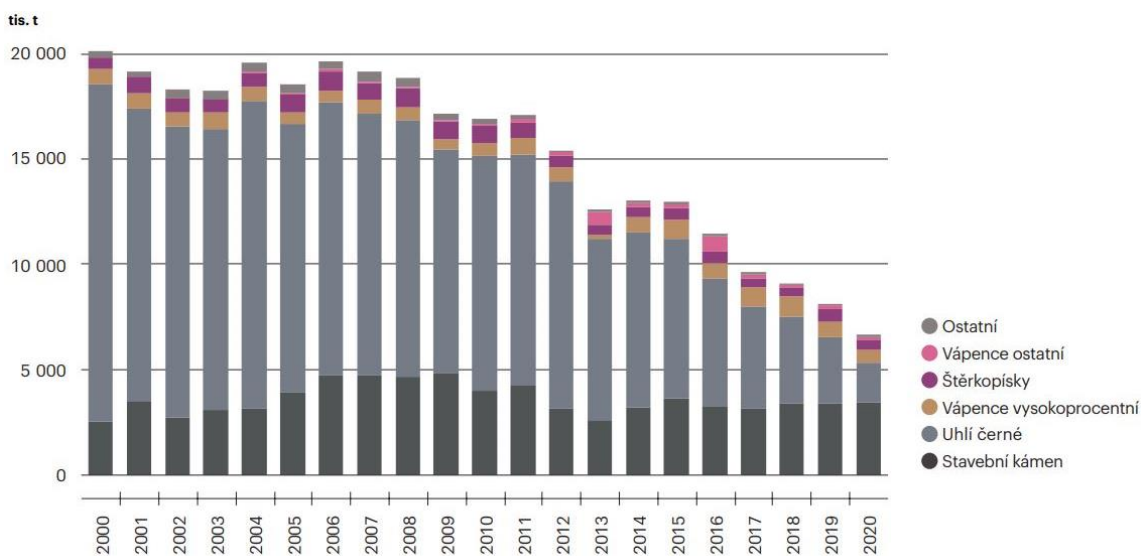




Obrázek 28: Dobývací prostory (Zdroj dat: ÚAP MSK, 10/2022)

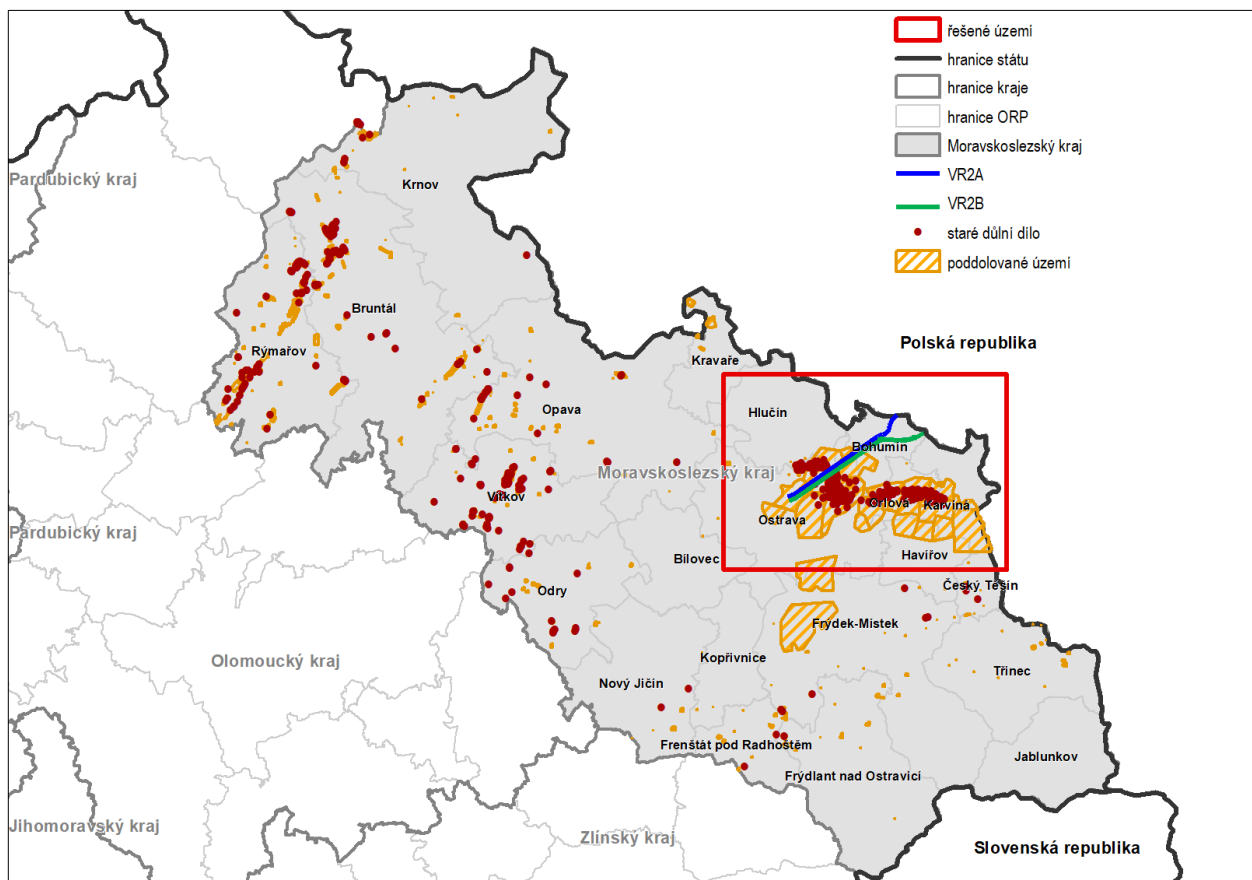
Moravskoslezský kraj díky ložiskům černého uhlí v Ostravsko-karvinské pánvi a na ně navázanému hutnímu a dalšímu průmyslu patří historicky k nejdůležitějším průmyslovým oblastem střední Evropy. Celkový objem těžby nerostných surovin na území Moravskoslezského kraje v roce 2020 činil 6 639,3 tis. t a meziročně se tak snížil o 18,4 %.

V roce 2020 činila plocha dotčená těžbou v Moravskoslezském kraji 8 121,7 ha, což odpovídá 1,5 % rozlohy kraje. Dále bylo v oblastech dotčených těžbou 736,2 ha rozpracovaných rekultivací a 2 719,1 ha ukončených rekultivací.



Obrázek 29: Těžba nerostných surovin [tis. t], 2000-2020 (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Moravskoslezském kraji, Cenia, MŽP, 2020)

V souvislosti s provozováním hlubinných těžeb nebo průzkum nerostných surovin jsou na území Moravskoslezského kraje evidována rozsáhlá **poddolovaná území** a **stará důlní díla**.



Obrázek 30: Poddolovaná území a důlní díla (Zdroj dat: ÚAP MSK, 10/2022)

Největší rozsah plošně poddolovaných území je registrován v ORP Bohumín, Frýdek-Místek, Havířov, Karviná, Orlová a Ostrava. Rizika spojená s poddolováním území jsou v podstatě dvojího druhu:

- Rizika spojená s poklesem terénu po ukončení a v průběhu hlubinné těžby (pokles ukončen cca po 10 letech s doprovodným rizikem uvolňování methanu),
- Rizika spojená s ojedinělými poklesy (například vyplavení části nadloží do důlních prostor, tzv. „pískové čočky,“ největší nebezpečí tohoto jevu je v oblastech malého nadloží, eventuálně tam, kde byly vyraženy tzv. „tykadlové chodby,“ vznik deprese – např. Proboštov).

Jak vyplývá z ÚAP ÚP i z mapových podkladů České geologické služby, patří převážně jihovýchodní část Moravskoslezského kraje mezi oblasti s četnými výskyty **svahových pohybů**. Ty jsou velmi častým limitujícím faktorem pro rozvoj území a pro vedení hlavních dopravních komunikací. Svahové deformace a poklesy se týkají jak míst po těžbě, tak oblasti Beskyd a jejich podhůří s nestabilní horninovou skladbou.

**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ A6 ZÚR MSK:** Neuplatnění kterékoliv z obou variant A6 ZÚR MSK by mělo za následek potenciálně pozitivní vliv na tuto složku životního prostředí. Nedošlo by k potenciálnímu omezení možnosti těžby žádného z ložisek nerostných surovin ani k narušení stability sesuvných nebo poddolovaných území či dotčení starých důlních děl.

### 3.5. Krajina, krajinný ráz, přírodní parky, významné krajinné prvky

Moravskoslezský kraj je považován za oblast převážně průmyslovou, často je ztotožňován s ostravsko-karvinskou průmyslovou aglomerací, doly a hutěmi. Je to však také kraj s množstvím jedinečných přírodních a krajinných hodnot. Jsou to například lesnaté oblasti Beskyd a Jeseníků, meandrující koryto Odry a výchozy jurských vápenců u Štramberku.<sup>7</sup> Protože hranice specifických krajín jsou málokdy „ostré“ a jeden typ krajiny přechází zpravidla pozvolna do jiného typu, jsou na hranicích specifických krajín vymezena přechodová pásma, v nichž platí podmínky a kritéria sousedních krajín současně.

ZÚR Moravskoslezského kraje vymezují na základě územní studie Cílové charakteristiky krajiny Moravskoslezského kraje (2013) specifické krajiny a pro ně dále stanovují **cílové kvality krajiny**.

Koridor VRT je z velké části veden společnou částí podél stávající železniční trati silně urbanizovanou krajínou aglomerace Ostrava – Bohumín.

Obě varianty koridoru VRT procházejí specifickými krajínami:

#### E-01 Ostrava – Karviná

Polyfunkční krajina s významnou sídelní a výrobní funkcí, s hustou sítí staveb dopravní a technické infrastruktury. Intenzivně urbanizovaná krajina s památkově a urbanisticky hodnotnými soubory městské zástavby a historickými průmyslovými areály jako stopami industriálního využití. Krajina s postupným nárůstem revitalizovaných, přírodě blízkých ploch (s pásy a plochami tvořenými zachovalými lesními celky, břehovými porosty podél vodních toků a postupně doplňovaným systémem přírodně hodnotných prvků nelesní zeleně).

#### E-02 Niva Olše

Krajina s meandrujícími toky Olše a Petrušky s doprovodem břehových porostů s významnou funkcí údolních niv jako ploch přirozené inundace (záplavová území).

**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ A6 ZÚR MSK:** Pokud by nebyla uplatněna A6 ZÚR MSK, nedošlo by k dalšímu potenciálnímu narušení krajinného rázu, který je však již v současné době stávajícími liniovými dopravními stavbami a vysokou mírou urbanizace území významně dotčen. V důsledku výstavby liniových dopravních staveb obecně dochází k potenciálně větší fragmentaci krajiny.

Bez uplatnění A6 ÚR MSK v kterékoli z obou variant by nedošlo k dalšímu potenciálnímu zhoršení fragmentace krajiny v důsledku realizace nové liniové stavby, která je již dnes narušená stávajícími dopravními liniovými stavbami, zejména dálnicí D1 a koridorovou železniční tratí.

#### Přírodní parky

V řešeném území není vymezen žádný přírodní park. Koridor je v obou variantách navržen v dostatečné vzdálenosti od přírodních parků.

#### Významné krajinné prvky

Významnými krajinnými prvky (VKP) jsou dle ustanovení § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění: lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy, resp. jiné části krajiny zaregistrované podle

---

<sup>7</sup> Cílové charakteristiky krajiny Moravskoslezského kraje (2013)

§ 6 výše citovaného zákona.

Koridor VRT svou společnou částí zasahuje do jednoho registrovaného významného krajinného prvku, který je vymezen platným územním plánem města Ostravy. Konkrétně se jedná o registrovaný VKP v prostoru Marxova sadu jižně od nákladového nádraží v místní části Hrušov.

Koridor v obou variantách překračuje řadu VKP ze zákona, zejména vodní toky a jejich nivy, včetně větších vodních toků Odry, Ostravice a Olše, které v území plní mj. funkci biokoridorů (ÚSES). Dále lze předpokládat zásahy do lesních porostů, zejména do jejich fragmentů kolem stávající trati či v břehových porostech křížených vodními toků. Významnější zásahy do lesního porostu lze předpokládat v případě lesa Borek, kde při realizaci koridoru ve variantě VR2A dojde ke vzniku nového průseku v jeho severozápadní části, která může vést k fragmentaci lesního porostu a dílčímu snížení jeho funkčnosti. V případě realizace koridoru ve variantě VR2B bude využit stávající průsek lesa Borek, kde dojde k jeho okrajovému rozšíření.

**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ A6 ZÚR MSK:** Pokud by nebyla uplatněna A6 ZÚR MSK, nedošlo by k zásahu do VKP a jejich stav by zůstal beze změny.

Na stav přírodních parků nemá uplatnění koncepce vliv.

### 3.6. Zvláště chráněná území, lokality NATURA 2000

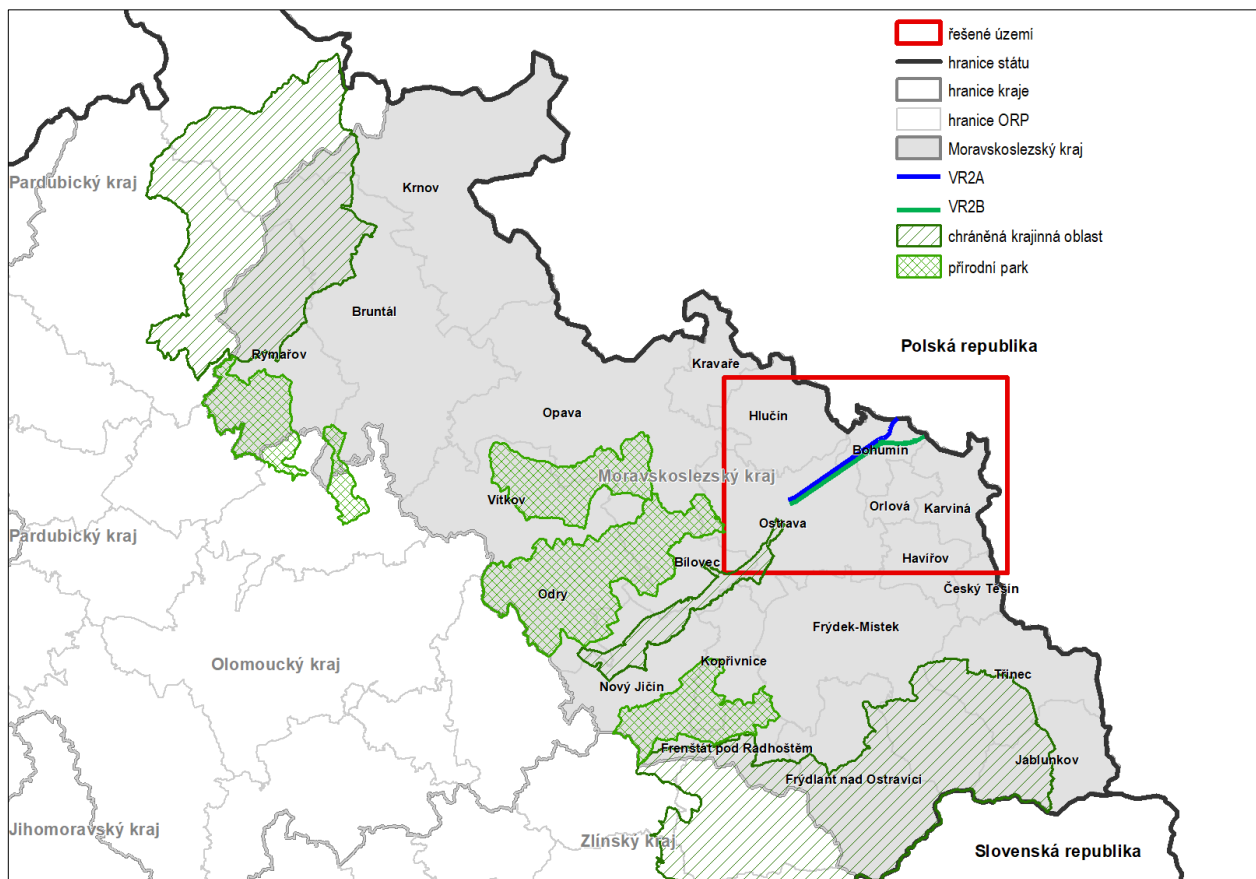
Rozloha všech zvláště chráněných území Moravskoslezského kraje (bez překryvů) činí celkem 97,4 tis. ha, tj. 18,9 % území kraje. Na území Moravskoslezského kraje se nachází či do něj zasahují celkem 3 velkoplošná zvláště chráněná území. Jedná se o CHKO Beskydy, CHKO Jeseníky a CHKO Poodří. Na území Moravskoslezského kraje bylo vyhlášeno celkem 5 přírodních parků o celkové rozloze 69,8 tis. ha.

**CHKO Beskydy** byla vyhlášena v roce 1973. Celková výměra CHKO je 1 160 km<sup>2</sup>, z toho je 575 km<sup>2</sup> součástí Moravskoslezského kraje. CHKO Beskydy se nachází na území ORP Jablunkov, Třinec, Frýdek-Místek, Frýdlant nad Odrou, Frenštát pod Radhoštěm a Nový Jičín. Území je členěno hluboce zaříznutými údolími o hloubce až 700 metrů, svahy hor jsou velmi strmé, hřbety zaoblené. Řídce se nacházejí povrchové a podpovrchové pseudokrasové jevy. Lesy zaujímají cca. 70 % rozlohy. Většinou se jedná o druhotné smrkové monokultury. Přírodní lesy se zachovaly jen místy, zejména se jedná o květnaté bučiny a zbytky suťových lesů. Na nejvyšších jesenických vrcholech a jejich svazích zůstaly zachovány fragmenty přírodních horských smrčín. Zemědělská půda, hlavně louky a pastviny, zaujímá přibližně 25 % plochy. Významným fenoménem jsou květnaté louky s výskytem vstavačovitých rostlin. Přírodní bezlesí, dříve trvale obývané, je charakteristickým znakem beskydské krajiny. Bohužel se jeho plocha stále zmenšuje kvůli přirozené sukcesi. Ostatní výměru CHKO tvoří vodní toky, čtyři vodní nádrže a zastavěné území sídel.

**CHKO Jeseníky** byla vyhlášena v roce 1969. Celková výměra CHKO je 740 km<sup>2</sup>, z toho je 277 km<sup>2</sup> součástí Moravskoslezského kraje. CHKO Jeseníky se nachází na území ORP Rýmařov, Bruntál a Krnov. Reliéf má charakter členité hornatiny s hluboce zaříznutými údolími. Geologicky je území tvořeno převážně kyselými horninami s nízkým obsahem živin. Téměř 80 % oblasti je pokryto lesem. Převažují smrkové monokultury a jen místy zůstaly zachovány původní jedlobučiny a přirozené smrčiny. Horní hranice lesa se nachází v nadmořské výšce okolo 1 300 m, nad ní je rozsahem nevelké, ale přírodovědecky velmi hodnotné přirozené bezlesí – horské hole. Kleč je zde nepůvodní dřevinou a její nepřítomnost v původní vegetaci je jedním z důvodů velkého druhového bohatství některých lokalit - např. na území Velké kotliny se uvádí výskyt 450 druhů vyšších rostlin. Ve vrcholových partiích jsou 15 čttná vrchoviště, rašeliniště, prameniště, na která navazují prudce tekoucí bystřiny lemované porosty olší. Oblast je významná především pro lesní druhy ptáků a druhy horských luk včetně druhů zasahujících do oblasti údolních niv.

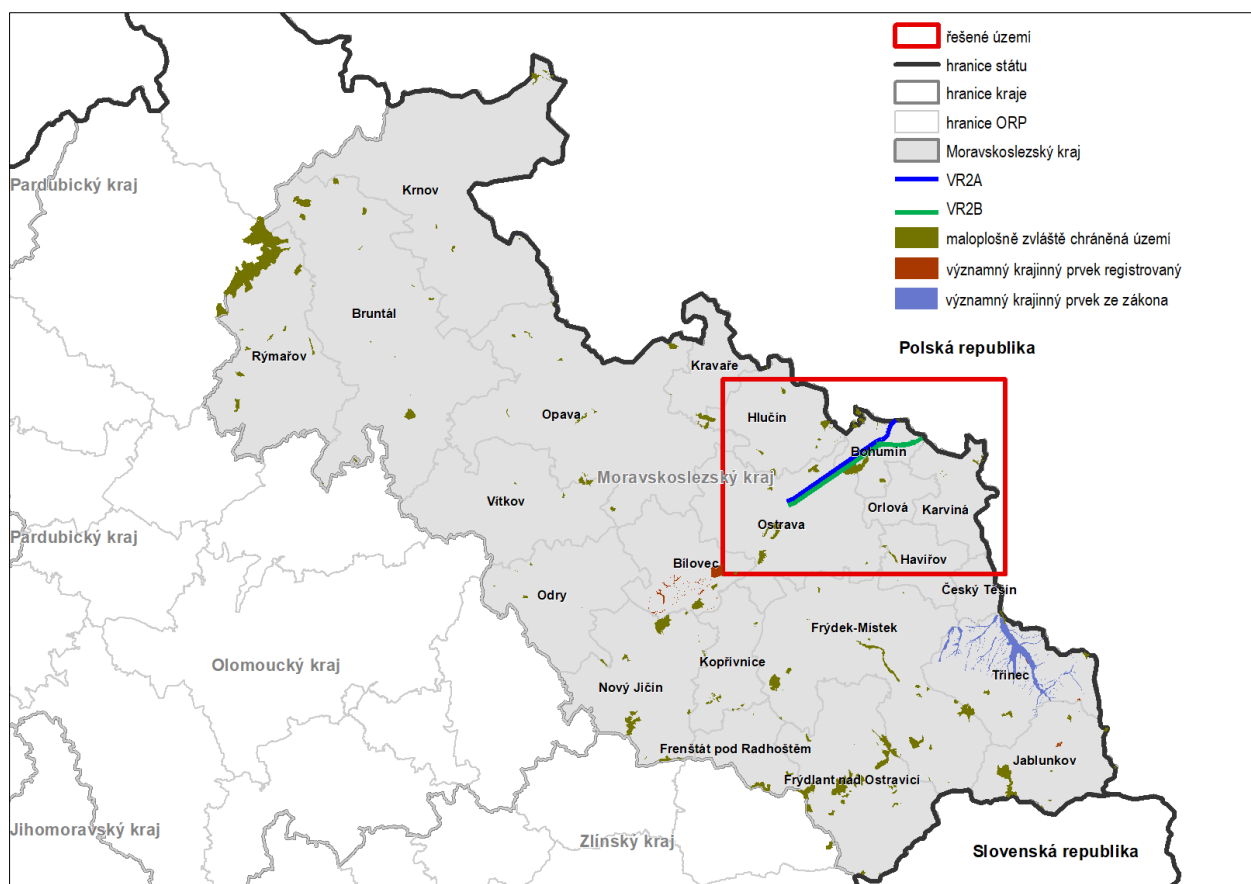
**CHKO Poodří** byla vyhlášena v roce 1991 a rozšířena v roce 2017. Celé CHKO je součástí Moravskoslezského kraje s výměrou 81,51 km<sup>2</sup> a zasahuje do území ORP Odry, Nový Jičín, Bílovec, Kopřivnice a Ostrava. Území je tvořeno úzkým pásem nivy řeky Odry s přilehlými terasami. Plochou krajiny s poli, podmáčenými loukami, převážně listnatými lesy a rybníky protínají oboustranné přítoky Odry,

kanály a mlýnské náhony. Tok řeky v převážné části rozsahu CHKO přirozeně meandruje a vytváří slepá ramena. Louky a lesy v blízkosti řeky jsou pravidelně zaplavovány. Lužní lesy s vrbami, topoly, osikami přecházejí na říčních terasách v dubohabrové háje a lipové javořiny. Louky jsou typické množstvím rozptýlené dřevinné zeleně a spolu se soliterně rostoucími stromy dávají krajině parkový vzhled. Hlavní hospodářskou činností je zemědělství, rybníky jsou využívány k chovu ryb.



Obrázek 31: Chráněné krajinné oblasti a přírodní parky (Zdroj dat: ÚAP MSK, 10/2022)

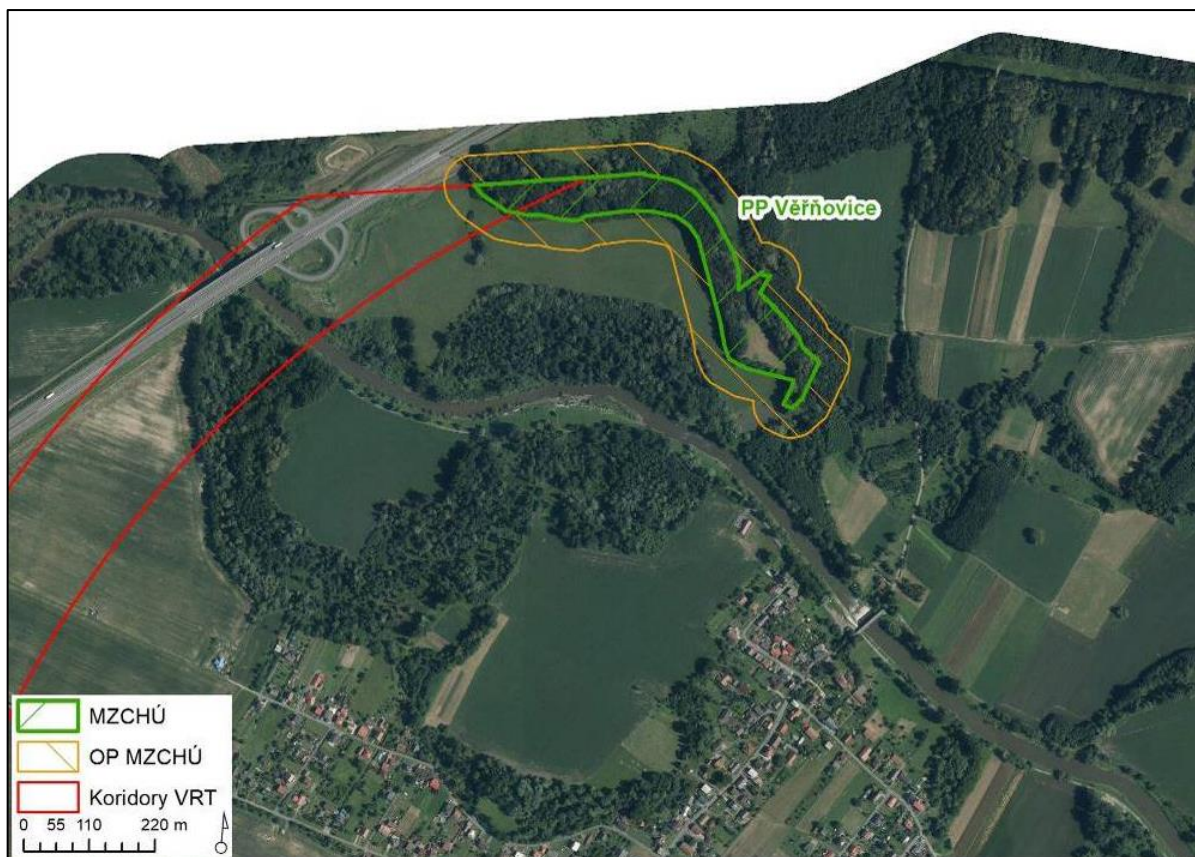
V Moravskoslezském kraji se dle AOPK dále nachází 168 **maloplošných zvláště chráněných území** – z čehož je 11 národních přírodních rezervací, 7 národních přírodních památek, 77 přírodních rezervací a 73 přírodních památek.



Obrázek 32: Maloplošná zvláště chráněná území a významné krajinné prvky (Zdroj dat: AOPK ČR, 10/2022)

Koridor ve variantě VR2A zasahuje svým okrajem do prostoru **přírodní památky Věřňovice**. Dle platného plánu péče (Kočvara 2017) je předmětem ochrany PP ochrana výrazné terasy řeky Olše s téměř přirozeným lesním porostem a výskytem chráněných druhů rostlin a živočichů. Hlavními předměty ochrany jsou přírodní biotopy L3.2 – Polonské dubohabřiny, K3 – Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny, L2.2 – Údolní jasanovo-olšové luhy a T1.1 – Mezofilní ovsíkové louky. Z druhových předmětů ochrany PP jsou v plánu péče uvedeny druhy: bledule jarní (*Leucojum vernalis*), chrpa třepenitá (*Centaurea phrygia*), kruštíček modrofialový (*Epipactis purpurata*), sněženka podsněžník (*Galanthus nivalis*), čtvercoštitník (*Abax schuepeli rendschmidtii*), mandelinka (*Omorphus concolor*), střevlík Scheidlerův (*Carabus scheidleri helleri*), střevlík Ulrichův (*Carabus ullrichii*), lejsek šedý (*Muscicapa striata*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*) a žluva hajní (*Oriolus oriolus*).

Koridor ve variantě VR2B přechází přes jednu z částí **přírodní památky Niva Olše – Věřňovice**, konkrétně koridor prochází skrze jednu z alejí, která je součástí tohoto zvláště chráněného území. Dle posledního dostupného plánu péče o PP (Kočvara et al. 2011) je předmětem ochrany PP páchník hnědý (*Osmoderma eremita*). Cílem ochrany PP je uchování a posílení stávajících populací páchníka hnědého v příznivém stavu z hlediska ochrany přírody. Základním kamenem ochrany druhu je ochrana jednotlivých alejí s výskytem páchníka. Konkrétně PP sestává ze tří ploch (A, B, C), které zahrnují jednotlivé aleje. Zamýšlený záměr prochází plochou B, která zahrnuje stromovou alej kolem cesty o celkové délce 540 m. Dle plánu péče se jedná o stromovou alej kolem cesty, kde dominují duby letní a jasan ztepilý, vtroušeny jsou javory babyky. Kromě nejstarších stromů s dutinami, které jsou víceméně stejně staré, se zde nacházejí také mladší stromy s perspektivou kontinuity výskytu páchníka. Dle plánu péče je nutné ponechat veškeré vzrostlé stromy za účelem zajištění cíle ochrany PP.



Obrázek 33: Zobrazení prostorové kolize varianty koridoru VR2A s územím PP Věřovice (podkladová data: ČÚZK, AOPK ČR)



Fotografie 1: Letecký severovýchodní pohled na místo průchodu koridoru VR2A břehovými porosty podél toku Olše přes PP Věřovice a navazující lužní krajinu při státní hranici ČR/PL (Autor: Marek Banaš)



Obrázek 34: Zobrazení prostorové kolize navržené varianty koridoru VR2B s územím PP Niva Olše - Věřňovice (podkladová data: ČÚZK, AOPK ČR).



Fotografie 2: Letecký severovýchodní pohled na místo průchodu koridoru VR2B nivy Olše přes alej starých dřevin (PP Niva Olše - Věřňovice) a navazující lužní krajinu při státní hranici ČR/PL (Autor: Marek Banaš)



## Natura 2000

Na území Moravskoslezského kraje se dále nacházejí lokality soustavy **NATURA 2000**, které představují soustavu chráněných území evropského významu zakládaných na území členských států EU pro ochranu nejvzácnějších a nejvíce ohrožených druhů planě rostoucích rostlin, volně žijících živočichů a tzv. přírodních stanovišť. Konkrétně jde o 49 evropsky významných lokalit (EVL) a 5 ptačích oblastí (PO). Rozlohou největšími EVL jsou Beskydy, Poodří, Sovinec a Praděd. Ptačími oblastmi v kraji jsou Libavá, Jeseníky, Beskydy, Poodří a Heřmanský stav-Odra-Poolší.

Varianty koridoru VRT řešené v A6 ZÚR MSK se přímo dotýkají (procházejí) územím EVL Heřmanický rybník a EVL Niva Olše – Věřňovice. Varianty koridoru VRT zasahují také do PO Heřmanský stav-Odra-Poolší.

**EVL Heřmanický rybník** byla naposledy vyhlášena Nařízením vlády ČR č.73/2016 Sb. na ploše 477,2 ha. Jedná se o soustavu pěti vodních nádrží v k.ú. Heřmanice, Hrušov, Nový Bohumín, Rychvald, Vrbice nad Odrou a Záblatí u Bohumína, konkrétně jsou se v rámci EVL nacházejí následující vodní plochy: Heřmanický rybník, Lesník, Záblatský, Figura a Nový stav. Heřmanický rybník je prioritně nádrží na zadržování slaných důlních vod s rozlehlými porosty rákosu. Zbylé rybníky jsou využívány výhradně rybářsky. Na rybníky navazují mokřadní plochy s periodickými tůněmi a menšími stálými vodními plochami.

**EVL Niva Olše – Věřňovice** je vymezena při hranicích ČR a PL v levobřežním prostoru nivy Olše v k.ú. Dětmárovice, Dolní Lutyně, Kopytov, Skřečoň a Závada nad Olší. EVL zahrnuje nivu řeky Olše s bývalými meandry a zachovalou říční terasou v okolí Věřňovic s vyvinutou převážně liniovou doprovodnou vegetací a měkkým luhem v místech bývalých meandrů.

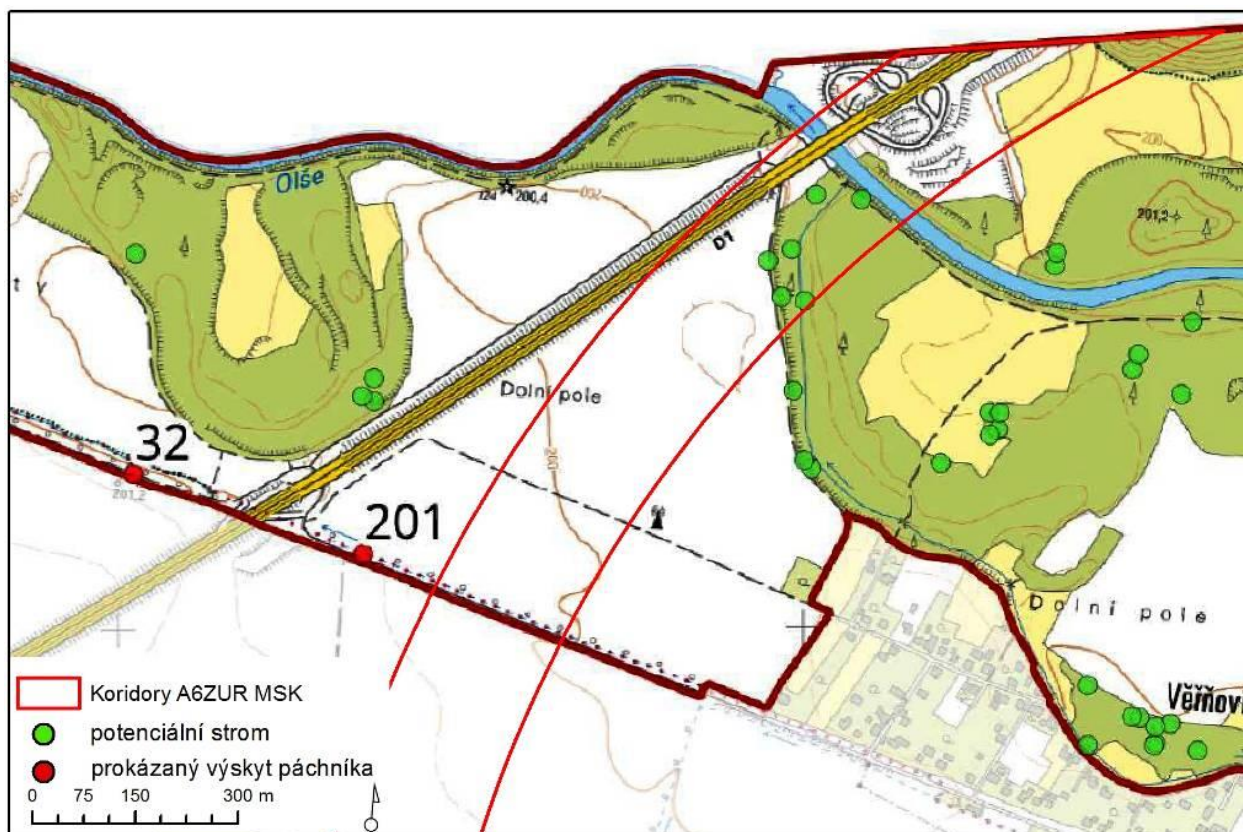
Přírodě blízký charakter nivy a lužních porostů v kombinaci s liniovými porosty dřevin s výskytem letitých vzrostlých stromů poskytují vhodné biotopy pro předměty ochrany EVL. Předmětem ochrany EVL jsou druhy kuřka žlutobřichá (*Bombina variegata*) a páchník hnědý (*Osmoderma eremita*)\* - prioritní druh. Z pohledu obou předmětů ochrany EVL představuje regionálně významnou lokalitu.

Koridor ve variantě VR2A se odklání od tělesa železniční trati severovýchodně od místní části Skřečoň (Bohumín) a následně je koridor veden severním až severovýchodním směrem přes okrajovou část lesa Borek a polní kultury v lokalitách Letiště a Bažantice až k hranici EVL Niva Olše – Věřňovice, která je vedena v souběhu s hranicí PO Heřmanský stav – Odra – Poolší. Hranici lokalit soustavy Natura 2000 zde vytváří stávající polní cesta, jež je z části lemována fragmenty alejí vzrostlých a letitých stromů, zejména dubu letního (*Quercus robur*).

Koridor ve variantě VR2A zasahuje do zachovalého fragmentu aleje pouze okrajově, tj. západní hranice koridoru prochází cca za prvním vzrostlým stromem východního okraje aleje. Řešený fragment aleje poskytuje vhodný biotop pro páchníka hnědého, který dle dostupných dat z NDOP (AOPK ČR 2022b) a dat z inventarizačního průzkumu (Kočárek 2019) osidluje jednu z dřevin v rámci aleje. Konkrétně se jedná o dub letní (*Quercus robur*), který dle Kočárka (2019) nese označení 201 (49°55'44.4 N, 18°23'43.72" E). U tohoto jedince byl v roce 2019 pozorován trus páchníka u paty kmene. Tento strom se nachází již mimo trasu koridoru. Další obsazené či potenciální stromy významné pro páchníka hnědého dle studie Kočárek (2019) se v rámci řešené aleje aktuálně nevyskytují. Nicméně z podstaty věci lze téměř všechny vzrostlé dřeviny v rámci tohoto fragmentu aleje považovat za potenciální biotop druhu do budoucna, byť aktuálně nevýznamný (sensu Kočárek 2019).

Dále je trasa koridoru VR 2A vedena přes polní kultury, v nichž byla opakovaně potvrzena kuřka žlutobřichá (NDOP AOPK ČR 2022b). Jedná se o polní kultury v lokalitě Dolní pole západně od Věřňovic. Přes tuto polní kulturu se koridor VR2A stáčí směrem k dálnici D1, podél níž je následně vyveden přes řeku Olše ke státní hranici. V blízkosti dálnice D1 koridor překračuje v prostoru EVL a PO řeku Olši. V místě překračování řeky Olše dojde dle dodaných podkladů k budování přemostění v přibližném rozsahu jako v případě paralelní dálnice. Při ohledání místa předpokládaného překračování koridoru přes nivu Olše

a její břehové porosty bylo zjištěno, že vodní tok Olše je v daném místě regulovaný, z části prostřednictvím zachovaných prvků zpevnění břehů koryta. Takto upravené koryto vodního toku není atraktivní pro hnízdění ledňáčka říčního. Navazující porosty nivy vodního toku v prostoru koridoru porůstají vegetací měkkých luhů s dominantním postavením vrb (*Salix* sp.), olše lepkavé (*Alnus glutinosa*) a topolem osikou (*Populus tremula*). V levobřežní nivě Olše se dle Kočárka (2019) vyskytují potenciální stromy pro výskyt či možnou kolonizaci páchníka hnědého. V rámci koridoru se nachází cca 6 dřevin, které byly vytipovány jako potenciálně vhodné. Realizaci koridoru VRT v dané variantě se potenciálně nebude možné vyhnout zásahu alespoň do části těchto potenciálně vhodných dřevin pro páchníka hnědého.



Obrázek 35: Výřez ze základní mapy s výskytem páchníka hnědého, resp. potenciálních dřevin pro jeho výskyt na území EVL Niva Olše – Věřňovice (Kočárek 2019) se zobrazením trasy vedení koridoru ve variantě VR2A (oblast Věřňovic)

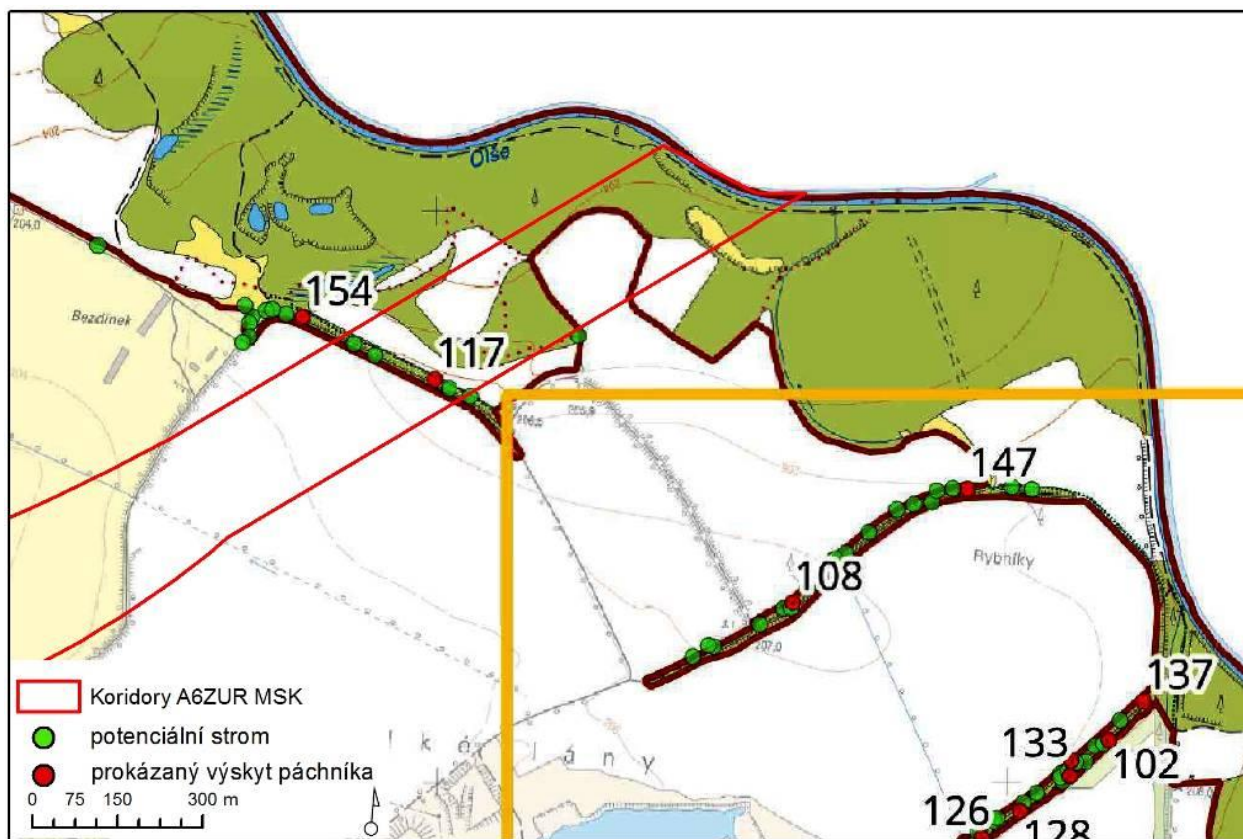
V případě koridoru VRT ve variantě **VR2B** se koridor odklání od tělesa stávající železnice východně od železniční stanice Dolní Lutyně. Koridor se od tělesa železniční trati odklání severovýchodním směrem k lokalitě Bezdínky, v jejíž těsné blízkosti vstupuje na území EVL Niva Olše – Věřňovice a PO Heřmanský stav – Odra – Poolší. Dle dostupných podkladů bude budoucí záměr v prostoru EVL veden na estakádě. Hranice lokality soustavy Natura 2000 je vedena okrajem aleje vedoucí podél částečně zpevněné komunikace. Jedná se o zachovalou alej vzrostlých, letitých dřevin na místě bývalých rybníčních hrází, která představuje jednu z dílčích částí přírodní památky (PP) Niva Olše – Věřňovice. Dle inventarizačního průzkumu EVL (Kočárek 2019) se v dané lokalitě jedná o dvouřadou stromovou alej o délce 540 m. Dominují zde duby letní (*Quercus robur*) a jasanů ztepilých (*Fraxinus excelsior*), vtroušeny jsou javory babyky (*Acer campestre*). Stromů vhodných pro vývoj páchníka zde bylo zaznamenáno 13 (duby, jasan, javor babyka), ve dvou stromech byl výskyt prokázán (jasan ztepilý, dub letní). Kromě nejstarších stromů s dutinami, které jsou podobně staré, se zde nacházejí také mladší stromy s perspektivou kontinuity výskytu páchníka.

Dle terénního průzkumu lokality a na základě mapových podkladů se v místě přechodu koridoru VR2B přes tuto alej nachází 4 potenciální stromy a jeden obsazený. Obsazeným stromem je v tomto případě strom č. 117 (Kočárek 2019) – jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*) s otevřenou spodní částí kmene (49°55'8,923"N, 18°26'51,386"E) – viz Obr. 7. Značnou část části aleje, dotčené koridorem VR2B, vytvářejí

statné dřeviny značného stáří. Těsně za východní hranicí koridoru se nachází úzký pás aleje (cca 25 m široký) v němž se uplatňují mladší dřeviny, jež pro páchníka nepředstavují atraktivní biotop. Při realizaci budoucího záměru v rámci řešeného koridoru se lze vyhnout zásahu do dřeviny s prokázaným výskytem druhu. Při vhodném trasování budoucího záměru VRT v rámci koridoru se lze vyhnout i zásahům do dřevin evidovaných jako potenciální pro páchníka dle studie Kočárek (2019). Nicméně k zásahu do části v budoucnu možného biotopu druhu, tj. sousedních vzrostlých dřevin, se pravděpodobně nelze zcela vyhnout.

Po překročení aleje koridor vstupuje do nivy Olše s výskytem mozaiky polních kultur a porostů tvrdých luhů (AOPK ČR 2022a). Tato mozaika představuje potenciální biotop pro kuňku žlutobřichou, nicméně nálezy druhu v trase koridoru VR2B nejsou uváděny (AOPK ČR 2022b). Nálezy kuňky žlutobřiché jsou známy až z porostů mimo koridor, západně v mokřadních plochách, severovýchodně od lokality Bezdínek. V rámci těchto lužních lesních porostů se dle Kočárka (2019) nachází jeden další vzrostlý strom, který je potenciálně vhodný ke kolonizaci páchníkem hnědým.

Následně je koridor ukončen řekou Olší, která je i přirozenou státní hranicí mezi ČR a PL. Při ohledání koryta vodního toku v místě přecházení koridoru přes řeku se nachází regulované koryto vodního toku se zpevněnými břehy, tj. obdobně jako u varianty VR2A. Takto pozměněné koryto nepředstavuje atraktivní hnízdní biotop ledňáčka říčního. Nálezy druhu se však ve vazbě na řeku Olši vyskytují, a to jak výše, tak níže toku (NDOP APOK ČR 2022b). Řeka pro druh představuje potravní a migrační biotop, ve vhodných místech břehových nátrží i potenciální hnízdní biotop.



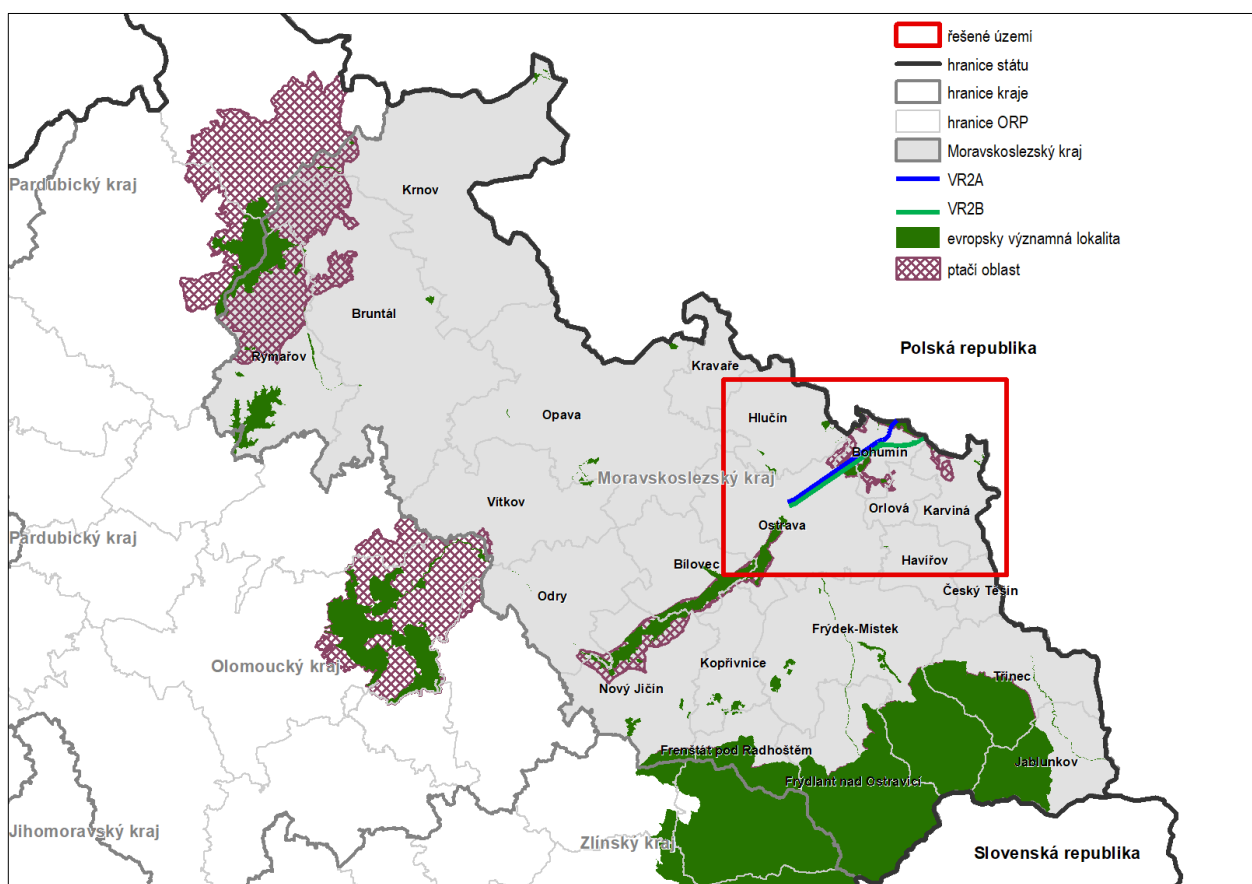
Obrázek 36: Výřez ze základní mapy s výskytem páchníka hnědého, resp. potenciálních dřevin pro tento druh na území EVL Niva Olše – Věřňovice (Kočárek 2019) se zobrazením trasy vedení koridoru ve variantě VR2B (oblast Dolní Lutyně)

**Ptačí oblast (PO) Heřmanský stav – Odra – Poolší** byla poprvé vyhlášena nařízením vlády č. 165/2007 Sb. ze dne 4. června 2007 na ploše 3 100,9 ha. Lokalita se nachází v severovýchodní části Moravskoslezského kraje u hranic s Polskem. Páteř oblasti tvoří řeka Odra (v délce cca 10 km) a Olše (v délce cca 16 km), včetně přiléhajících říčních niv. Z východu je připojena soustava Karvinských rybníků a hraniční úsek toku Petrůvka, od jihu soustavy rybníků v Rychvaldě, Bohumíně – Záblatí a Heřmanicích. Na území PO jsou na

řece Odře i Olši zachovány rozsáhlé úseky přirozeně meandrujícího toku, místy s rozsáhlými štěrkovými a písčitými náplavy, lemované převážně měkkým luhem nížinných řek. Větší rybníky v oblasti Heřmanic a Záblatí jsou obklopeny rozsáhlými porosty rákosin.

Území patří mezi oblasti s nejvyšším potenciálem pro hnízdění, tah a zimování ptáků v ČR. Celkem hnízdí v PO Heřmanský stav – Odra – Poolší 25 druhů ptáků přílohy I směrnice o ptácích. Předmětem ochrany PO jsou tři druhy ptáků, konkrétně: bukáček malý (*Ixobrychus minutus*), ledňáček říční (*Alcedo atthis*) a slavík modráček střeoevropský (*Luscinia svecica cyanecula*). Navržené koridory VRT v obou variantách překračují na území PO vodní tok Vrbická Stružka a Olše, v nichž je udáván výskyt ledňáčka říčního. V místě překračování vodního toku Vrbická Stružka jsou varianty koridoru vedeny v rámci společného úseku podél stávající železniční trasy. Vrbická Stružka je v kolizním místě regulovaná a přemostěna stávajícím železničním mostem. Řeku Olši překračuje koridor ve variantě VR2A v blízkosti přemostění řeky dálnicí D1. Koridor ve variantě VR2B překračuje Olši východně od lokality Bezdínek.

Kombinace tekoucích vod s břehovými nátržemi, velkých vodotečí, které i v zimě nezamrzají a stojatých vod i drobných mokřadů, jež poskytují na území PO vynikající potravní zdroje, umožňuje celoroční výskyt ledňáčka říčního (*Alcedo atthis*). Rozsáhlé souvislé rákosiny a porosty orobince, místy s přítomností křovin, jsou velice příhodným hnízdištěm pro bukáčka malého (*Ixobrychus minutus*), který zde má pravděpodobně největší populaci v ČR. Tento biotop rovněž obývá slavík modráček střeoevropský (*Luscinia svecica cyanecula*), který zde má jediné pravidelné hnízdiště ve Slezsku. Společná část variant koridoru VRT je na území PO vedena v návaznosti na stávající těleso železniční trati s přesahem do mokřadních porostů s rákosinami a tůněmi jihovýchodně od tělesa železnice, ve vazbě na Heřmanický rybník. Slavík modráček nebyl v dotčených porostech v minulosti potvrzen, nicméně tyto porosty představují část jeho potenciálního biotopu na území PO. Při předpokladu, že dojde k rozšíření tělesa železniční trati jihovýchodním směrem k hranici PO o dvě navazující koleje, lze dle dodaných podkladů počítat s rozšířením cca o 10-(20) m (při zvažení doprovodných vlivů kolem železničního tělesa).



Obrázek 37: Lokality NATURA 200 a PO (Zdroj dat: AOPK ČR, 10/2022)

**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ A6 ZÚR MSK:** Bez uplatnění A6 ZÚR MSK v kterékoliv z obou variant by byl vývoj území potenciálně pozitivní. Nedošlo by k potenciálnímu střetu s EVL Heřmanický rybník, EVL Niva Olše – Věřňovice a PO Heřmanický stav – Poolší a s biotopy předmětů jejich ochrany. Nedošlo by ani k potenciálně negativnímu ovlivnění maloplošných zvláště chráněných území.

### 3.7. Flóra a fauna, biologická rozmanitost, migrační prostupnost území, ÚSES

V rámci **biogeografického členění** (tj. rozmístění bioty v prostoru) je ČR členěna do biogeografických provincií (2), biogeografických podprovincií (4) a bioregionů (91). Území Moravskoslezského kraje patří k biogeografické provincii středoevropských listnatých lesů, podprovincii Hercynské, Polonské a Západokarpatské.

Do území Moravskoslezského kraje zasahuje 10 bioregionů. Jde o následující bioregiony. Pro bioregiony v řešené části Moravskoslezského kraje Aktualizací č. 6 ZÚR MSK je pod seznamem bioregionů uvedena jejich charakteristika dle publikace Biogeografické regiony České republiky (M. Culek, 2016).

- ↘ *Nízkojesenický bioregion (1.54),*
- ↘ *Krnovský bioregion (1.55),*
- ↘ *Jesenický bioregion (1.70),*
- ↘ *Vidnavský bioregion (2.1),*
- ↘ **Opavský bioregion (2.2),**
- ↘ **Ostravský bioregion (2.3),**
- ↘ **Pooderský bioregion (2.4),**
- ↘ *Hranický bioregion (3.4),*
- ↘ *Podbeskydský bioregion (3.5),*
- ↘ *Beskydský bioregion (3.10).*

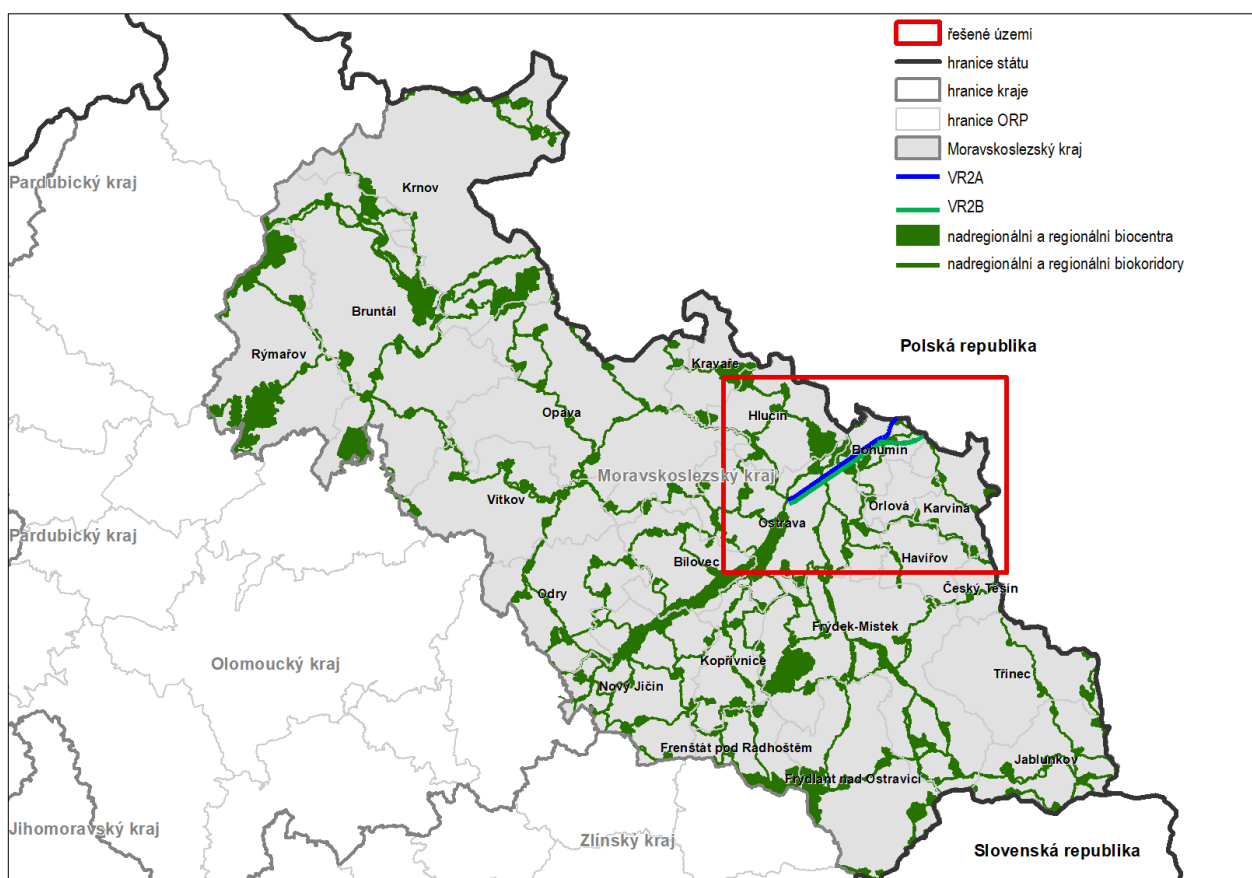
**Opavský bioregion (2.2)** leží ve střední části českého Slezska a téměř se shoduje s geomorfologickým celkem Opavská pahorkatina. Bioregion představuje nejtypičtější Polonikum v ČR. Je tvořen pahorkatinou na ledovcových sedimentech se sprašovými hlínami a má poměrně teplé a suché klima. Bioregion má biotu 3. dubovo-bukového stupně, ale vlivem srážkového stínu je výskyt buku omezen. Bioregion je přechodného charakteru, s vlivem sousedních bioregionů Hercynika i Karpatika. Potenciální vegetace je zde zastoupena dubohabrovými háji, avšak též bezkolencovými březovými doubravami a rašelinnými březinami, které zde zabírají nejrozsáhlejší plochy v ČR. Na sušších místech jsou ostrůvky acidofilních doubrav, podél řek jsou široké luhy. Biodiverzita je poměrně nízká, jsou však zastoupeny velmi rozmanité elementy. V tomto bioregionu jsou nejlépe vyvinuty lipové dubohabřiny, typické pro Polonikum.

**Ostravský bioregion (2.3)** leží ve střední části našeho Slezska, zabírá geomorfologický celek Ostravská pánev a část Moravské brány. Bioregion přesahuje do Polska. Bioregion zabírá Ostravskou pánev a převážnou část podcelku Oderská brána; je typický řadou podmáčených stanovišť na hlínách a silným antropogenním narušením. Bioregion má biotu převážně 3. dubo-bukového stupně s charakteristickým zastoupením hercynských prvků, především však splavených horských karpatských druhů. Potenciální vegetaci tvoří podmáčené dubové bučiny, luhy a olšiny.

**Pooderský bioregion (2.4)** se nachází ve střední části českého Slezska, zabírá západní část geomorfologického celku Ostravská pánev a střední pás Moravské brány. Bioregion pokračuje k severu do Polska, kde leží jeho jádro. Bioregion je tvořen nivou Odry a krátkými dolními úseky některých přítoků; je typicky nivní, 3. vegetačního stupně, se středoevropskou vlhkomilnou a mokřadní biotou. Biota bioregionu

souvisí s Polonikem, zčásti je ovlivněna splavenými karpatskými, méně hercynskými prvky. Exklávní výskyt zde má např. kotvice plovoucí. Netypické jsou výše položené části, kde se ještě projevují vlivy Nízkojeseňského bioregionu (1.54), niva je užší a není plně vyvinuta. V současnosti jsou zde hojně zastoupeny vlhké louky, rybníční soustavy a menší lužní lesy, zpravidla s hodnotnou biotou. Osou území je převážně meandrující Odra.

Dále se na území kraje nacházejí prvky **územního systému ekologické stability (ÚSES)**. Aktuální podoba ÚSES na úrovni nadregionální a regionální úrovně je na území Moravskoslezského kraje zakotvena v platných ZÚR Moravskoslezského kraje, kde je vymezeno je 10 nadregionálních biocenter, 182 regionálních biocenter, 31 nadregionálních biokoridorů a 149 regionálních biokoridorů. V každém správním území obce jsou dále vymezeny prvky místního ÚSES, které již nemohou být v měřítku ZÚR z hlediska ovlivnění uplatněním koncepce sledovány.



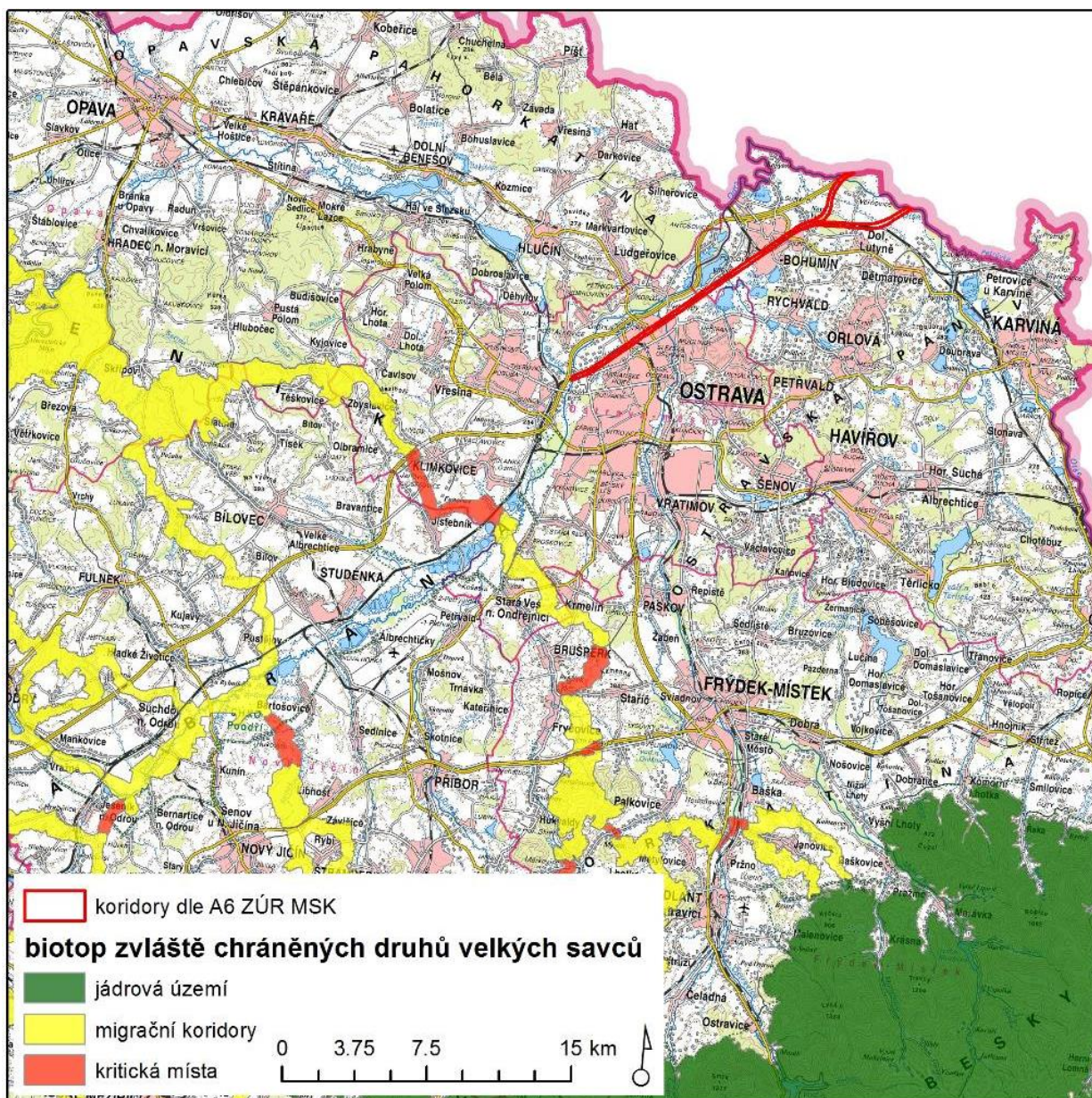
Obrázek 38: Nadregionální a regionální ÚSES vymezený v platných ZÚR MSK (Zdroj dat: ZUR MSK, 10/2022)

Potenciálními dotčenými prvky vyššího ÚSES jsou u nadregionální úrovně NRBK 1-2, 2-3, K98 a 581, u regionální úrovně se jedná o prvky RBC 102, 164, C129, RBC 264.

### Migrační potenciál území

Živočiškové potřebují pro svou existenci nejen vhodné biotopy pro stálý výskyt, ale také krajinný prostor, ve kterém může probíhat jejich **migrace** a vzájemná komunikace populací. Základním ochranným opatřením je vymezení částí krajiny, které mají pro výskyt a migraci druhů zásadní význam.

V tomto hodnocení byla pro posouzení vlivu koncepce na migrační propustnost území využita datová vrstva biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců (vlk, medvěd, rys, los) z mapového portálu AOPK ČR, která je výsledkem projektu „Komplexní přístup k ochraně fauny terestrických ekosystémů před fragmentací krajiny v ČR“ (AOPK ČR 2019). Vymezený **biotop zvláště chráněných druhů velkých savců** představuje minimální rozsah ploch nutných k zajištění trvalé existence těchto druhů v naší přírodě.



Obrázek 39: Zobrazení biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců v zájmovém území ve vztahu ke koridoru VRT (podkladová data: AOPK ČR 2019, ČÚZK).

Dle podkladů AOPK ČR je tento biotop vnitřně členěn na tři části:

jádrová území představují oblasti, které svojí rozlohou a biotopovými charakteristikami umožňují rozmnožování vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců. Minimální rozloha jádrových území proto vychází z údajů o velikosti domovských okrsků předmětných druhů, měla by činit minimálně 300 km<sup>2</sup> (pokud jedno jádrové území tvoří funkční celek se sousedním územím, může se jejich plocha počítat). Součástí jádrových území nejsou zastavěná území. S ohledem na svoji rozlohu zahrnují jádrová území jak plochy přírodního charakteru, tak i zemědělsky využívanou krajinu.

migrační koridory, které představují nedílnou součást biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců. Propojují oblasti vhodné pro rozmnožování (jádrová území) tak, aby umožnily migrační spojení, a to v minimální míře, která ještě zajistí dlouhodobé přežití populací vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců.

kritická místa – tedy místa, která jsou součástí migračních koridorů nebo jádrových území, kde je zároveň průchodnost biotopu významně omezena nebo kde hrozí, že k omezení průchodnosti může v blízké

budoucnosti dojít. V případě jádrových území jsou kritická místa vymezena tam, kde hrozí ztráta konektivity uvnitř jádrového území. Negativní zásah do kritického místa může znamenat přerušení celého dílčího úseku migračního koridoru nebo významné omezení funkčnosti jádrového území.

Koridor VRT v obou variantách obsažených v předkládané koncepci se nachází zcela mimo biotop zvláště chráněných druhů velkých savců. Koridor VRT je v obou variantách veden převážně přes silně fragmentované a urbanizované území aglomerace Ostrava – Bohumín a navazujících aglomerací na polské straně státní hranice. Potenciální vliv uplatnění koncepce lze očekávat zejména při překračování vodního toku Olše a její nivy, které představují vhodnou tahovou cestu pro některé druhy ptáků i další živočichy (obojživelníci, drobní savci apod.), ale v tomto místě se předpokládá mimoúrovňové křížení s řekou Olše v obou navržených variantách obdobně jako v případě dálnice D1. Stávající těleso dálnice D1 je při průchodu přes řeku Olši a navazující částí nivy migračně průchozí.

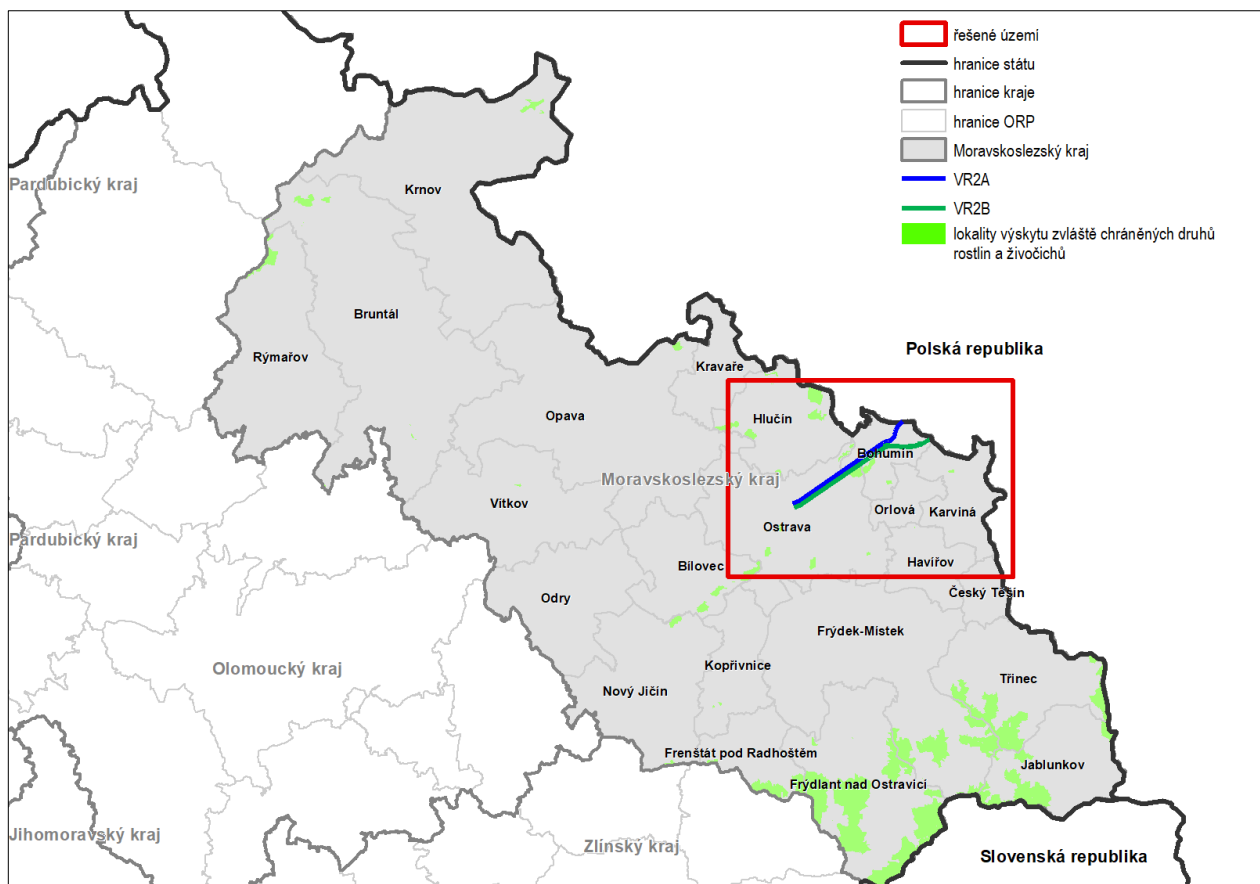


Fotografie 3: Stávající těleso dálnice D1 při průchodu přes řeku Olši a navazující částí nivy – migrační prostupnost je zajištěna (Autor: Marek Banaš)

V trase koridoru VRT ve variantách VR2A a VR2B nesou vyhlášeny žádné **památné stromy** ve smyslu § 46 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Památné stromy se nacházejí v širším okolí koridoru ve vzdálenostech vyšších než 1 km.

Na území Moravskoslezského kraje se nachází řada **lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem**. Evidence těchto lokalit představuje specifický nástroj druhové ochrany, který může nasměrovat využití území, které by mohlo být s existencí druhu v rozporu, do oblastí méně hodnotných a může tak předcházet poškození druhů efektivněji než jiné preventivní nástroje druhové ochrany.





Obrázek 40: Lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem (Zdroj dat: AOPK ČR, 10/2022)

V řešeném území se dle aktualizované vrstvy mapování biotopů (AOPK ČR 2022a) vyskytuje řada přírodních či přírodě blízkých biotopů. Nicméně významná část variantního řešení VRT je vedena společným úsekem po stávajícím koridoru železniční trati č. 270 v úseku od překračování Odry v místní části Ostrava – Nová Ves do Bohumína. Koridor VRT v tomto úseku zasahuje zejména do výrazně antropogenních biotopů, které se formují na tělese stávající železnice. Jedná se zejména o porosty ruderalní a sporadické vegetace v urbanizovaném území, společně s lokálními nálety pionýrských dřevin – biotopy X1, X6, X7 a X12.

Společnou částí obou variant koridoru jsou dotčeny i fragmenty přírodních či přírodě blízkých porostů. Konkrétně při východním okraji koridoru, v nivě řeky Odry, koridor zasahuje do porostů lužního lesa biotopu L2.4 – Měkké luhy nížinných řek a navazujících fragmentů porostů dřevin, jež jsou dle aktualizované vrstvy mapování biotopů mapovány jako přírodní biotop L3.2 – Polonské dubohabřiny. Dále společná část koridoru překračuje severovýchodně od Přívozske haldy vodní tok Ostravice, jehož koryto je mapováno jako přírodní biotop V4A – Makrofytní vegetace vodních toků, porosty aktuálně přítomných vodních makrofytů. V úseku vedoucím mezi Ostravou a Bohumínem, tj. v úseku mezi rybníčními soustavami v okolí místní části Vrvice, koridor okrajově zasahuje do fragmentů podmáčených biotopů - mokřadů, které se formují v blízkosti odkalovacích nádrží. Některé z těchto porostů jsou mapovány jako přírodní biotop M1.1 – Rákosiny eutrofních stojatých vod. Ostatní podmáčené plochy nepředstavují přírodní biotop, jedná se však o biotopy výskytu některých významných druhů živočichů.

Severovýchodně od místní části Skřečůň se od stávající železniční trati odklání koridor ve variantě **VR2A**. Následně je koridor veden severním až severovýchodním směrem přes okrajovou část lesa Borek, kterou tvoří zachovalé porosty polonských dubohabřin biotopu L3.2, s fragmenty podmáčených lužních porostů biotopu L2.2 a acidofilních bučin biotopu L5.4. V souvislosti s realizací záměru v této variantě koridoru pravděpodobně dojde ke vzniku nového průseku lesním komplexem Borek. Následně je koridor ve variantě VR2A veden severně přes polní kultury biotopu X2 s liniovými porosty dřevin biotopu K3.

Západně od Věřňovic koridor okrajově zasahuje do relativně zachovalého fragmentu aleje vzrostlých, letitých stromů, zejména dubu letního (*Quercus robur*). Koridor se v této variantě dále mírně stáčí k východu a přes polní kultury biotopu X2 se přimyká k tělesu dálnice D1, s níž je koridor veden víceméně paralelně. Koridor VR2A v blízkosti dálnice D1 překračuje relativně zchovalé porosty lužního lesa biotopů L2.2 – Údolní jasanovo-olšové lesy a L2.4 – Měkké luhy nížinných řek, které se formují v nivě řeky Olše. Olší koridor překračuje v místě se stávajícím regulovaným korytem a zpevněnými břehy. Na severní straně řeky Olše koridor VR2A vstupuje do mozaiky lučních porostů.

Koridor ve variantě **VR2B** je od místní části Skřečůň veden východním směrem stále v trase železniční trati mezi Bohumínem a Dolní Lutyní. Koridor je zde veden existujícím průsekem lesa Borek s přesahem do jeho porostů přírodních biotopů L3.2 – Polonské dubohabřiny a L2.2 – Údolní jasanovo-olšové luhy. Při současném stavu je šíře průseku lesa Borek cca 40 m. V souvislosti s realizací záměru by nemělo dojít k rozšiřování lesního průseku na více než 50 m. Lze proto očekávat možné kácení části těchto vzrostlých porostů. Dále koridor stále kopíruje železniční trať, kolem níž se nacházejí fragmenty lučních porostů biotopů T1.3 – Poháňkové pastviny a T1.1 – Mezofilní ovsíkové louky. Východně od železniční stanice Dolní Lutyně se záměr odklání od stávající železnice severovýchodním směrem. Konkrétně vstupuje v lokalitě Velké Lány do prostoru polních kultur biotopu X2 a kulturních luk biotopu X5. Koridor přes tyto antropogenní biotopy směřuje k nivě Olše, resp. k vodnímu toku Olše, která tvoří státní hranici s Polskou republikou. Při vstupu koridoru ve variantě VR2BV do nivy Olše koridor překračuje zchovalou alej vzrostlých, letitých dřevin na místě bývalých rybníčních hrází, která představuje jednu z dílčích částí přírodní památky (PP) Niva Olše – Věřňovice. Následně koridor vstupuje do prostoru nivy Olše, kde se nachází mozaika lučních porostů biotopů L2.2, L2.3 a L2.4 s polními kulturami biotopu X2. Následně je koridor ukončen řekou Olší, která je i přirozenou státní hranicí mezi ČR a PL. Při ohledání koryta vodního toku v místě přecházení koridoru přes řeku bylo zjištěno, že se zde nachází regulované koryto vodního toku se zpevněnými břehy.

V řešeném území se nachází řada zvláště chráněných či jinak biologicky cenných druhů rostlin a živočichů. Bohatá je zde především fauna ptáků a obojživelníků (viz nálezová databáze ochrany přírody NDOP AOPK ČR 2022a). Některé nálezy zvláště chráněných druhů se nacházejí přímo v prostorové kolizi s koridorem VRT. Ve vazbě na sídelní oblast aglomerace Ostrava-Bohumín se často na budovách a při letu objevuje například rorýs obecný (*Apus apus*) a dále slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), hýl rudy (*Carpodacus erythrinus*) nebo kavka obecná (*Coloeus monedula*). Obojživelníci jsou v zájmovém území vázáni zejména na oblast rybníčních soustav a odkališť v okolí místní části Vrbice, zde je pravidelně registrován například skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*), a dále v prostoru nivy Olše, kde byl zaznamenán výskyt ropuchy obecné (*Bufo bufo*), ropuchy zelené (*Bufo viridis*), skokana ostronosého (*Rana arvalis*) nebo kuňky žlutobřiché (*Bombina variegata*), která je předmětem ochrany zdejší EVL Niva Olše – Věřňovice.



Fotografie 4: Polní kultury v trase varianty VR2A západně od Věřňovic na území EVL a PO, biotop kuňky žlutobřiché (Autor: Marek Banaš)

**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ A6 ZÚR MSK:** Vývoj území bez uplatnění A6 ZÚR MSK v kterékoliv z obou variant na flóru, faunu, ÚSES a biologickou rozmanitost by byl potenciálně pozitivní. Nedošlo by ke střetu s lokalitou výskytu zvláště chráněných druhů fauny a flóry, ani ke střetu s ÚSES regionální a nadregionální úrovně. Z hlediska biologické rozmanitosti by vývoj území byl bez podstatných změn.

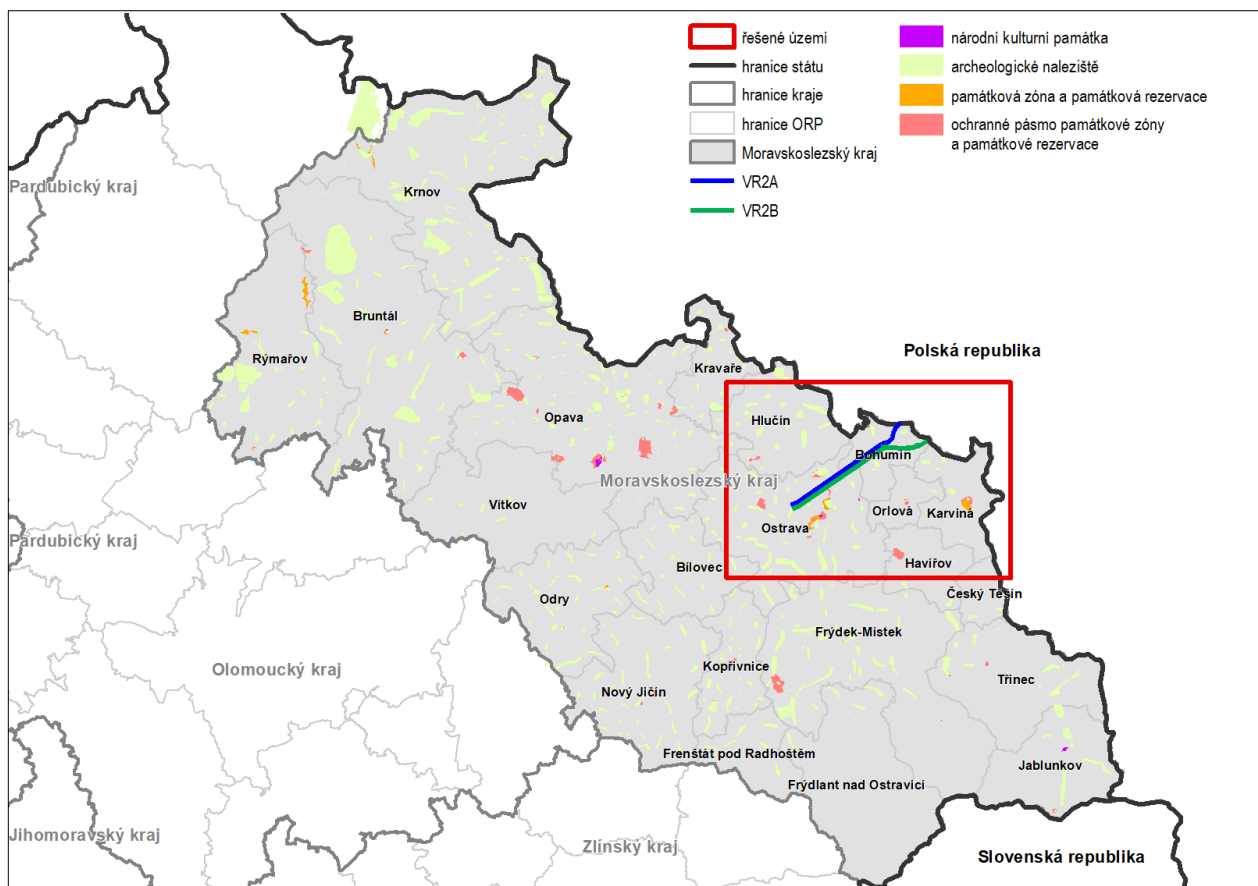
### 3.8. Kulturní dědictví, hmotný majetek

Na území Moravskoslezského kraje byly vyhlášeny 3 městské památkové rezervace a 2 vesnické památkové rezervace a dále 19 městských a 6 vesnických památkových zón.

U některých nemovitých kulturních památek, národních kulturních památek a památkově chráněných vymezena ochranná pásma. V případě chráněného území má tento způsob ochrany za cíl ochranu vnější „celkové podoby“ památkové rezervace či památkové zóny. Zde se jedná o zajištění kvality jejich architektonického a urbanistického bezprostředního okolí. Taktéž může jít o uchování pohledových vztahů chráněného území i k širšímu okolí.

V současné době se na území Moravskoslezského kraje dle informací uvedených na stránkách Národního památkového ústavu, nachází 2021 kulturních památek, z nichž 21 tvoří **národní kulturní památky**.

Další památkově chráněná území (UNESCO, krajinné památkové zóny, archeologické památkové rezervace) se na území Moravskoslezského kraje nenachází.



Obrázek 41: Vybrané jevy památkové ochrany (Zdroj dat: ÚAP MSK, 10/2022)

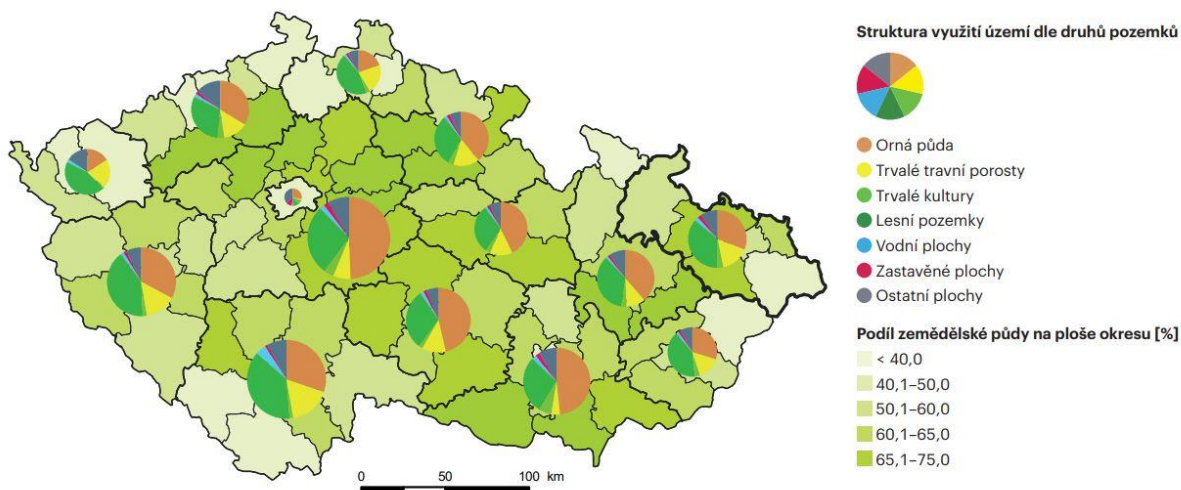
**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ A6 ZÚR MSK:** Pokud by nebyla uplatněna A6 ZÚR MSK, zůstal by hmotný majetek a kulturní dědictví beze změny. Obě varianty koncepce, resp. varianty koridoru jsou řešeny v silně urbanizovaném území s převažujícím zastoupením ploch lehké i těžké výroby, ale též nezanedbatelným zastoupením ploch obytné zástavby. Obě varianty koncepce dále procházejí územím archeologických nálezů. Bez uplatnění A6 ZÚR MSK v kterékoliv z obou variant by nedošlo k dotčení těchto území.

### 3.9. Zemědělská půda

V roce 2020 dle katastru nemovitostí zaujímala v Moravskoslezském kraji zemědělská půda 272,9 tis. ha, tedy 50,3 % území kraje, rozloha orné půdy pak činila 166,8 tis. ha (61,1 % zemědělské půdy) a rozloha trvalých travních porostů činila 86,6 tis. ha (31,7 % zemědělské půdy).

Od roku 2005 klesla výměra zemědělské půdy o 4,8 tis. ha, tj. o 1,7 %, a výměra orné půdy o 8,5 tis. ha, tj. o 4,9 %. Plocha trvalých travních porostů v období 2005–2020 naopak vzrostla o 2,6 tis. ha, tj. o 3,1 %, a to převážně na vrub orné půdy. Zastavěné plochy, nádvoří a ostatní plochy v roce 2020 pokrývaly 11,8 % území Moravskoslezského kraje (v roce 2005 to bylo 11,2 %), což je v rámci ČR nadprůměrný podíl, ovlivněný průmyslovou a značně urbanizovanou ostravsko-karvinskou aglomerací.

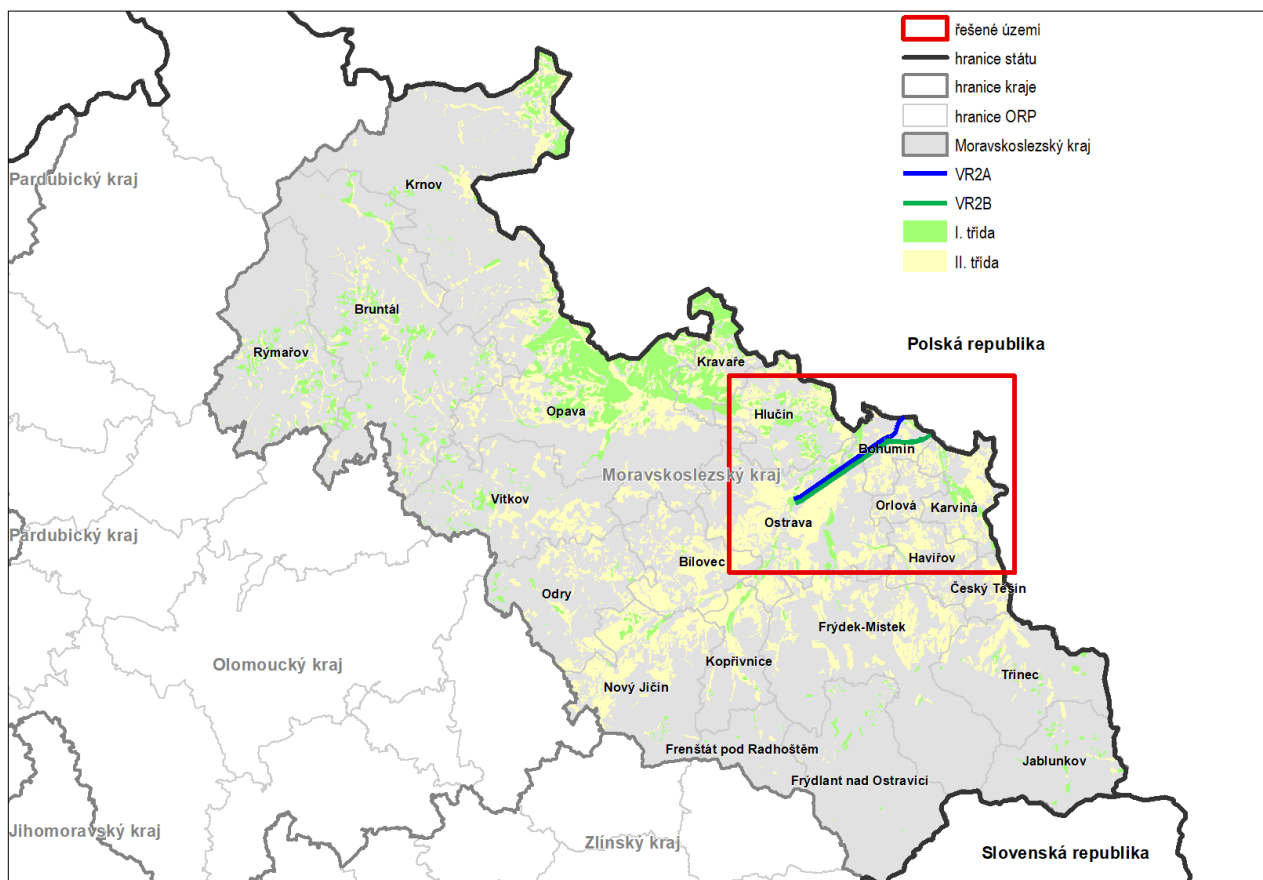
Lesnatost kraje v roce 2020 dosahovala 35,8 %, od roku 2005 se rozloha lesních pozemků zvýšila o 1,8 tis. ha (0,9 %). Vodní plochy v roce 2020 zaujímaly 2,2 % území Moravskoslezského kraje. Na základě databáze CORINE Land Cover z roku 2018 je v kraji zemědělsky využíváno 52,8 % území, 36,5 % zaujímají lesní pozemky a podíl urbanizovaných ploch je 10,0 %, což je po Hl. m. Praha druhý největší podíl v Česku.



Zdroj dat: ČÚZK

Obrázek 42: Struktura využití území v kraji a podíl ZPF na ploše okresu [%], 2020 (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Moravskoslezském kraji, Cenia, MŽP, 2020)

Vzhledem k hornatému reliéfu kraje patří Moravskoslezský kraj mezi kraje s významným podílem ekologicky obhospodařované půdy. Převažují zde trvalé travní porosty, které jsou využívány v režimu ekologického zemědělství pro chov skotu, ovcí, koz a koní, rozvíjí se zde také ekologické ovocnářství. V roce 2020 činila rozloha ekologicky obhospodařované půdy 58,3 tis. ha, přičemž podíl ekologicky obhospodařované půdy na ploše zemědělské půdy kraje evidované v LPIS činil 27,0 %.



Obrázek 43: Třídy I a II. ochrany ZPF (Zdroj dat: ÚAP MSK, 10/2022)

**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ A6 ZÚR MSK:** Obě varianty A6 ZÚR MSK generují potenciální zábor ZPF, v případě varianty A včetně záboru II. třídy ochrany ZPF. Zábor I. třídy ochrany ZPF nebyl indikován. Do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF byl zahrnován jen trvalý zábor na rostlém terénu, který má dlouhodobý význam pro využití území (v případě vedení budoucí stavby VRT na estakádě, mostních konstrukcích nebo v tunelech by byl předpokládaný zábor ZPF minimální). Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF budou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty.

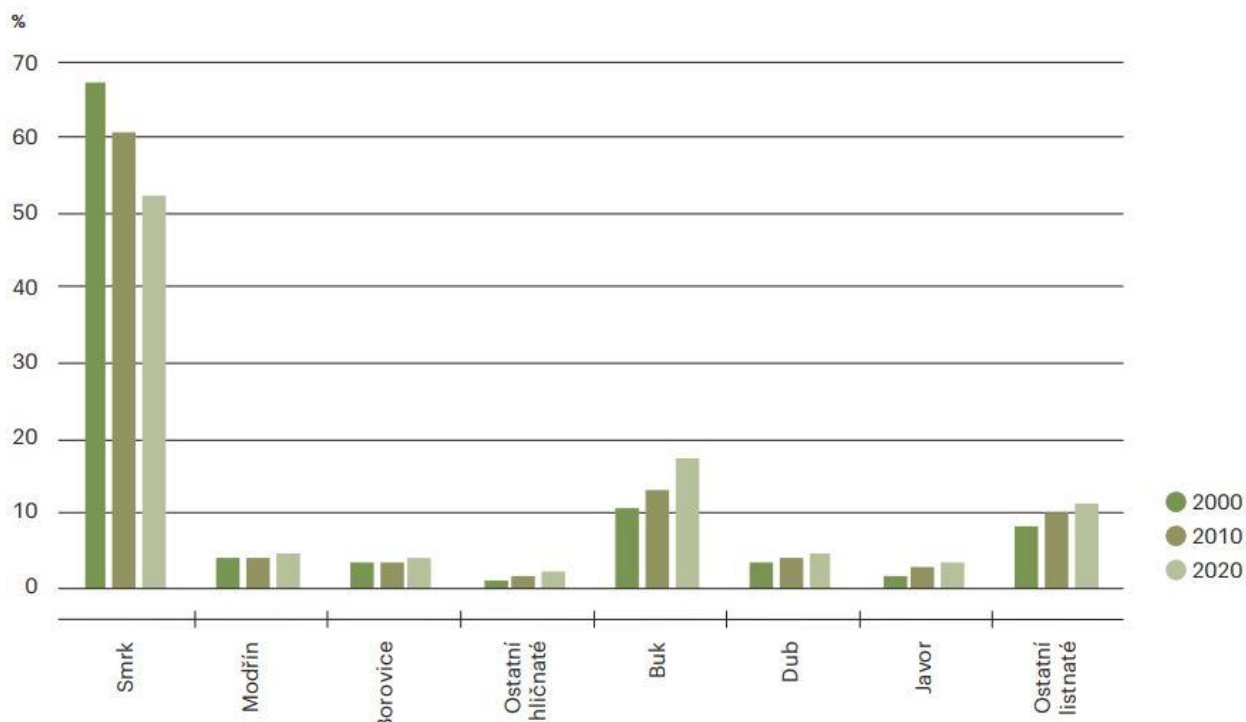
Z hlediska pozemků ZPF by byl dopad nerealizování A6 ZÚR MSK pozitivní, a to z důvodu neprovedení záboru ZPF pro realizaci stavby.

### 3.10. Lesy

Lesní porosty v Moravskoslezském kraji jsou tvořeny převážně jehličnany, jejichž podíl v roce 2020 činil 61,2 % porostní půdy. Nejčastěji zastoupenými jehličnany byly smrky (52,0 %) a modříny (4,4 %).

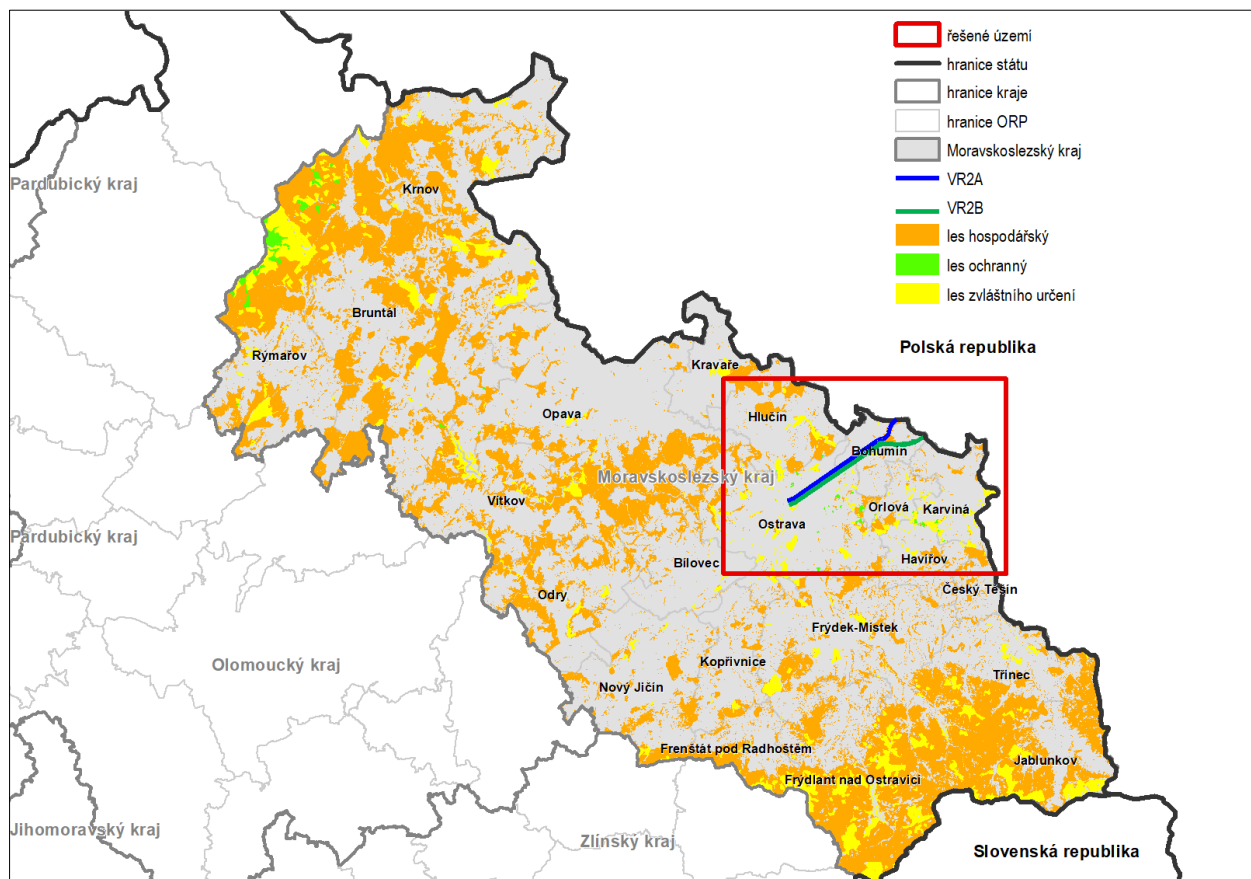
Příčinou vysokého zastoupení smrků je především vysazování smrkových monokultur v minulosti, a to zejména z produkčních důvodů, často však na nevhodných stanovištích. Z listnáčů převažovaly buky (17,5 %) a duby (4,9 %).

Nově zakládané porosty byly v roce 2020 tvořeny z 64,4 % listnáči, což je nejvyšší podíl listnatých dřevin na celkovém zalesňování v rámci celé ČR. Při těžbě dřeva pak dominovaly jehličnany s podílem 92,6 %, což vedlo k mírnému posílení podílového zastoupení listnáčů. Pozvolné navyšování podílu listnáčů v lesích Moravskoslezského kraje lze pozorovat od roku 2000, což je v souladu s trendem přibližování se doporučené skladbě lesa v rámci celé ČR. Nejčastěji zastoupenou věkovou kategorií představovaly nejmladší porosty ve věku 1–20 let, přičemž dochází k nárůstu zastoupení věkových tříd 121 a více let a k poklesu u kategorie 61–80 let.



Obrázek 44: Druhová skladba lesů [%], 2000, 2010, 2020 (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Moravskoslezském kraji, Cenia, MŽP, 2020)

Porostní plocha lesů v Moravskoslezském kraji v roce 2020 činila 188,2 tis. ha, tj. 34,7 % rozlohy kraje. Hospodářské lesy s primární produkční funkcí se na celkové porostní ploše lesů podílely 84,5 %, následovaly lesy zvláštního určení s podílem 14,6 % a lesy ochranné s podílem 0,9 %.



Obrázek 45: Kategorie lesů (Zdroj dat: ÚAP MSK, 10/2022)

**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ A6 ZÚR MSK:** Z hlediska lesních pozemků (PUPFL) by byl dopad nerealizování koncepce v obou variantách pozitivní, a to z důvodu neprovedení záboru lesních pozemků (zejména lesů hospodářských) pro realizaci koncepce. Plochy předpokládaných dočasných záborů PUPFL budou ovlivněny tak velkým množstvím proměnných hodnot, (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že odhad tohoto záboru by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL zahrnuty. Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL vycházel ze stejných předpokladů jako kvalifikovaný odhad záborů ZPF a představuje u obou variant koncepce jednotky hektarů. Obecně se tedy při neuplatnění koncepce v obou variantách předpokládá absence úbytku lesních pozemků.

### 3.11. Obyvatelstvo, hygiena životního prostředí

#### Demografický vývoj

Dynamika vývoje počtu obyvatel v kraji jako celku je v posledních téměř padesáti letech velmi proměnlivá. V období mezi r. 1961 a 1991 docházelo k významnému nárůstu počtu obyvatel, a to zejména v obcích Ostravské aglomerace. Po r. 1991 se tento vývoj zastavil. Po následujících letech stagnace počtu obyvatel dochází v posledních letech k úbytku počtu obyvatel v kraji jako celku a zejména v některých jeho oblastech (Osoblažsko, Bruntálsko, Rýmařovsko, Vítkovsko, Karvinsko).

Podíl městského obyvatelstva tvořil ke konci roku 2020 v Moravskoslezském kraji 73,6 %. Počet obyvatel

setrvale klesá, mezi lety 2001 a 2021 došlo k celkovému úbytku o 87 294 obyvatel.<sup>8</sup> Populace Moravskoslezského kraje stárne, trvale se zvyšuje podíl seniorů v populaci. V důsledku toho roste průměrný věk obyvatelstva kraje a každoročně se zvyšuje index stáří.

### **Odpady, staré ekologické zátěže**

Celková produkce odpadů na obyvatele<sup>16</sup> v Moravskoslezském kraji narostla mezi lety 2009 a 2020 o 2,7 % na 3 752,2 kg.obyv.<sup>-1</sup>, a to i přes meziroční 2019–2020 pokles o 6,9 %. Produkce odpadů v tomto regionu ve sledovaném období mírně kolísala, a to mimo jiné z důvodu odstraňování starých ekologických zátěží (např. Laguny Ostramo) a odtěžování a zpracování starých hald z hutní a ocelárenské výroby. Celková produkce ostatních odpadů na obyvatele se od roku 2009 zvýšila o 6,0 % na 3 495,1 kg.obyv.<sup>-1</sup> v roce 2020.

Celková produkce nebezpečných odpadů na obyvatele se ve stejném období snížila o 27,8 % na 257,1 kg.obyv.<sup>-1</sup>. I přes tento pokles se však jedná o nejvyšší hodnotu v rámci ČR. Důvodem poklesu je zejména směřování velkých průmyslových producentů odpadů k nízkoodpadovým technologiím a nahrazování surovin a materiálů vykazujících nebezpečné vlastnosti za méně nebezpečné v rámci BAT technik. Výkyvy v produkci nebezpečných odpadů souvisejí obvykle se sanacemi starých ekologických zátěží. Podíl celkové produkce nebezpečných odpadů na celkové produkci odpadů na obyvatele tak mezi lety 2009–2020 poklesl z 9,7 % na 6,9 %. Moravskoslezský kraj je orientován na těžký průmysl, proto jsou v celkové produkci odpadů kromě stavebních a demoličních odpadů poměrně významně zastoupeny právě nebezpečné odpady, a to z tepelných procesů a z procesů tváření a fyzikální a mechanické úpravy kovů.

Celková produkce komunálních odpadů na obyvatele od roku 2009 kolísala a celkově stoupla o 15,7 % na hodnotu 540,3 kg.obyv.<sup>-1</sup> v roce 2020. Vývoj produkce komunálních odpadů v posledních letech souvisí především se zvýšením produkce biologicky rozložitelného odpadu v důsledku zavedení jeho separace, a tím i evidence produkce. Celková produkce směsného komunálního odpadu na obyvatele se mezi lety 2009–2020 snížila o 14,6 % na 241,4 kg.obyv.<sup>-1</sup> a její podíl na celkové produkci komunálních odpadů na obyvatele ve sledovaném období poklesl z 60,5 % na 44,7 %.

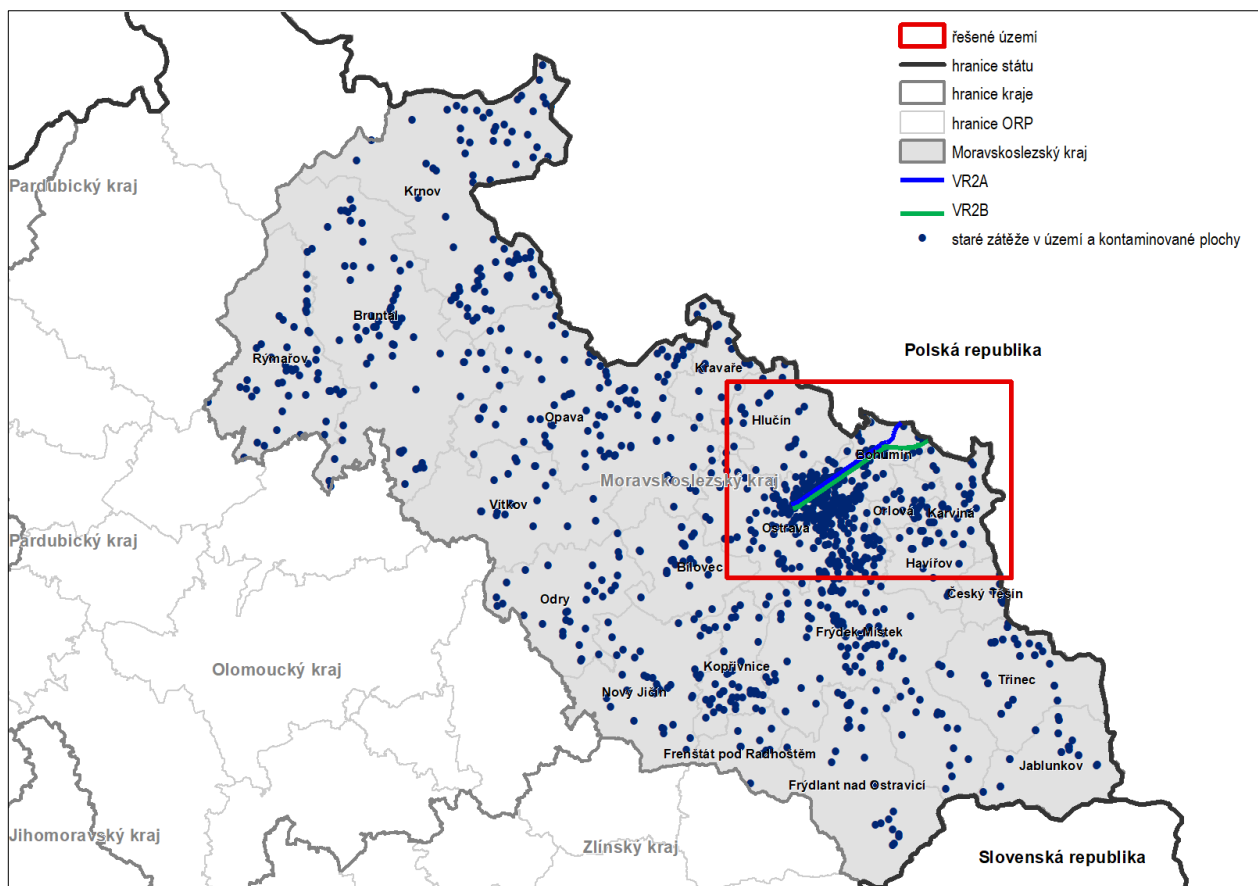
### **Staré ekologické zátěže**

Za starou ekologickou zátěž je považována lokalita, kde se vyskytuje závažné riziko kontaminace podzemních vod, povrchových vod nebo horninového prostředí způsobené lidskou činností. Tato možná kontaminace ohrožuje zdraví člověka nebo složky životního prostředí a její původce již neexistuje nebo není znám. V Moravskoslezském kraji je v Systému evidence kontaminovaných míst, registrováno 1930 kontaminovaných míst. Tyto lokality jsou v databázi zaneseny bez ohledu na jejich stav z hlediska provádění sanace (zda již byly sanovány, zda na nich probíhá sanace, nebo ještě nejsou ani prozkoumány z hlediska kontaminace).

---

<sup>8</sup> ČSÚ





Obrázek 46: Staré zátěže a kontaminované plochy (Zdroj dat: ÚAP MSK, 10/2022)

**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ A6 ZÚR MSK:** Neuplatnění A6 ZÚR MSK by předpokládaný vývoj území potenciálně významně neovlivnilo. K určité produkci (stavebních) odpadů by došlo při samotné realizaci záměru v koridoru. Investor i zhotovitel stavby bude v projektové dokumentaci povinen navrhnout takový postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály, aby byla zachována hierarchie nakládání s odpady dle zákona o odpadech, zejména umožnit jejich opětovné použití a recyklace.

Realizace koncepce vyvolá potřebu lokálního řešení starých ekologických zátěží nebo kontaminovaných míst v těch místech, které by byly potenciálně dotčeny uplatněním koncepce. Z pohledu této problematiky tak bude mít neuplatnění A6 ZÚR MSK v obou variantách potenciálně negativní vliv.

## Hluk

Hlukovou zátěží přesahující 55 dB bylo v roce 2017 zasaženo 43,9 % území aglomerace Ostrava<sup>9</sup>, kde žilo 279,0 tis. obyvatel. Jedná se o 59,1 % obyvatel aglomerace vstupujících do hlukového mapování. I přes průmyslové zaměření je zcela dominantním zdrojem hlukové zátěže v aglomeraci silniční doprava. Celodenní hlukové zátěži ze silniční dopravy nad mezní hodnotu<sup>10</sup> 70 dB bylo exponováno 14,9 tis. obyvatel, 1 125 staveb na bydlení a 13 školských zařízení. V nočních hodinách bylo hluku nad mezní hodnotu 60 dB vystaveno 21,6 tis. osob. Osob vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy, u kterých hluková expozice může vést k zdravotním problémům, bylo v aglomeraci celkově 49,8 tis. (nejvíce po

<sup>9</sup> Dle vyhlášky č. 561/2006 Sb., o stanovení seznamu aglomerací pro účely hodnocení a snižování hluku

<sup>10</sup> Mezní hodnoty hlukových indikátorů jsou stanoveny vyhláškou č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování pro indikátory celodenní (24hodinové) hlukové zátěže L<sub>dn</sub> a noční hlukové zátěže L<sub>n</sub> (22–06 hod.). Překročení mezních hodnot je iniciačním mechanismem pro tvorbu akčních plánů na snížení hlukové zátěže.

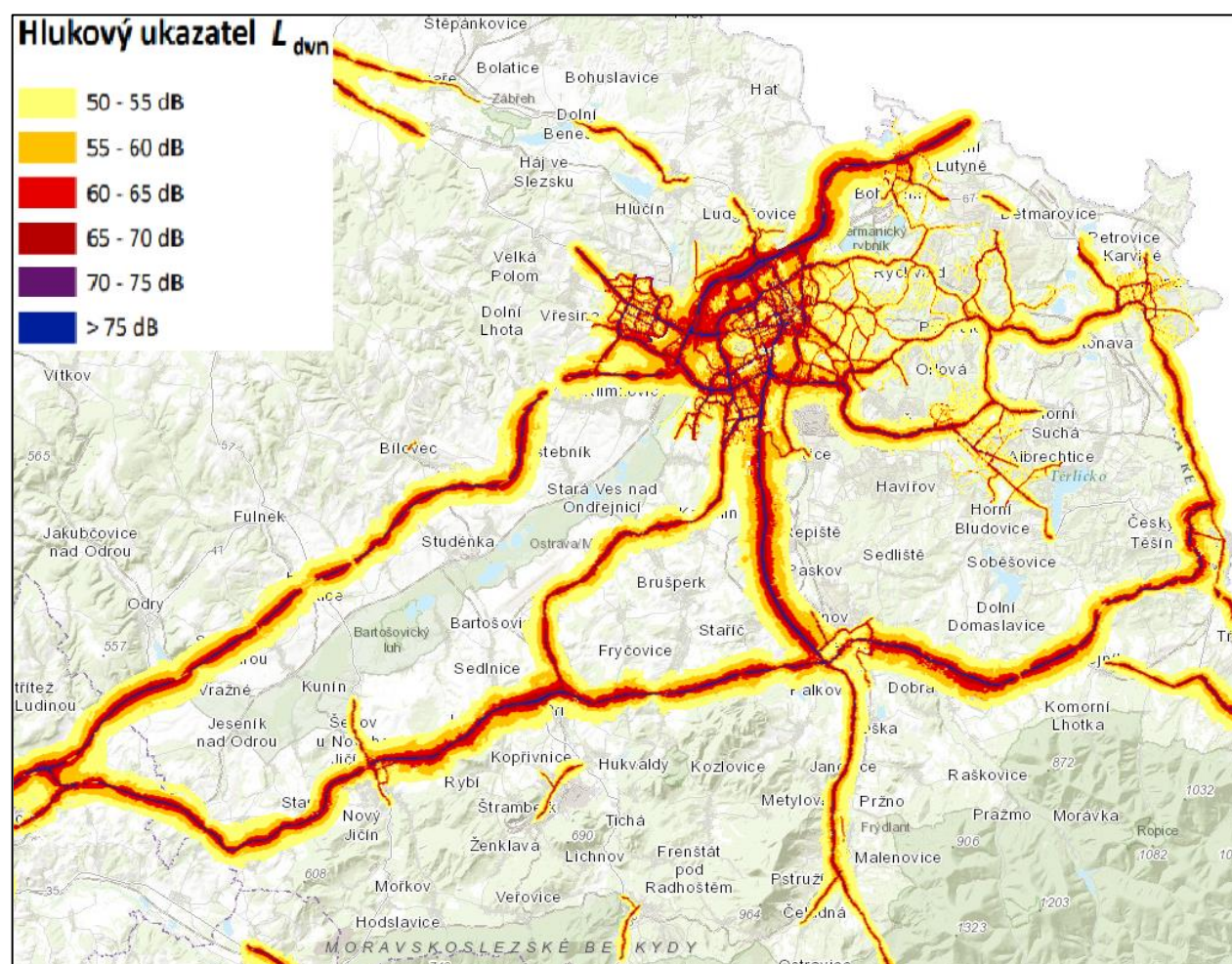
aglomeraci Praha), osob s vysoce rušeným spánkem 11,8 tis. Ve srovnání s výsledky předchozího kola hlukového mapování z roku 2012 expozice obyvatel hluku ze silniční dopravy nad mezní hodnotu mírně poklesla, a to o 10,1 % dle indikátoru celodenní expozice  $L_{dvn}$ .

Mimo aglomeraci Ostrava bylo hluku z provozu na hlavních silnicích (Pozn.: silnice s intenzitou dopravy vyšší než 3 mil. vozidel za rok) nad mezní hodnotu 70 dB exponováno 6,3 tis. obyvatel, v nočních hodinách se jednalo o 8,5 tis. obyvatel. Největší hlukovou zátěž mimo aglomeraci Ostrava v kraji způsobuje provoz na dálnici D1, na silnici I/48 (E462) na Frýdek-Místek a Těšín a na silnici I/56 (D56) v úseku Frýdek-Místek – Ostrava. Na rozdíl od většiny krajů ČR vzrostl v období 2012–2017 počet obyvatel kraje exponovaných hluku ze silniční dopravy nad mezní hodnotu o 23,8 % pro indikátor celodenní hlukové zátěže  $L_{dvn}$ , a to v souvislosti růstem intenzity silniční dopravy na území kraje.

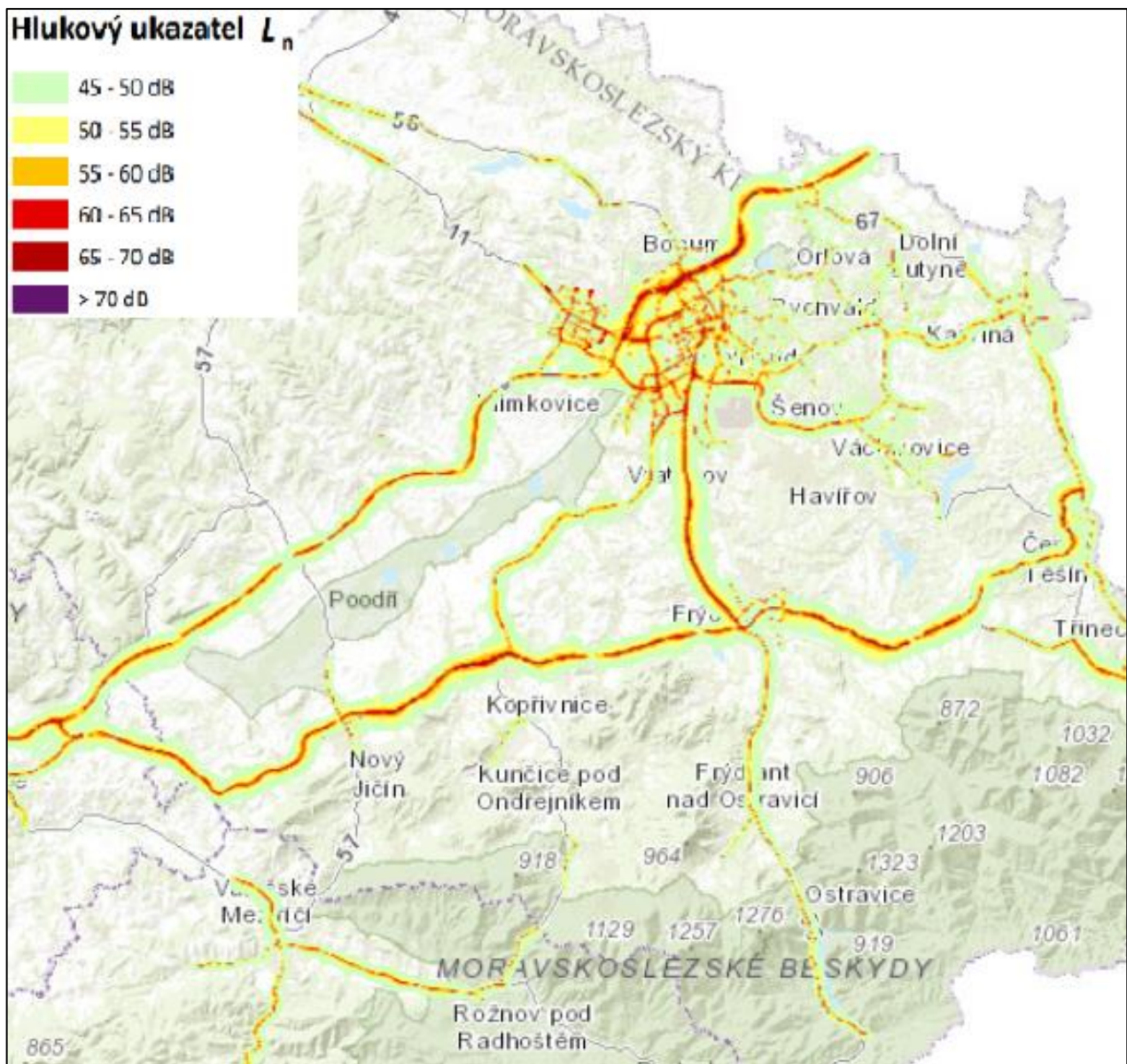
Protihluková opatření na silničních komunikacích jsou v kraji realizována dle Akčního hlukového plánu pro hlavní pozemní komunikace ve správě ŘSD ČR z roku 2019, zpracovaného v rámci 3. kola akčních plánů. Akční plán vymezuje 8 kritických míst priority I, 3 z nich leží na území aglomerace Ostrava, další ve městech Frýdek-Místek, Havířov, Opava, Krnov a Kravaře. Pro tato kritická místa jsou navržena protihluková opatření, zejména se jedná o kombinaci protihlukových stěn a tichého asfaltu a rovněž odvedení tranzitní dopravy výstavbou obchvatů, přeložek komunikací nebo novostavbami dálnic.

Kraj má kvůli železničnímu koridoru výraznější hlukovou zátěž ze železniční dopravy, hluku ze železnic nad mezní hodnotu 70 dB bylo celodenně exponováno dle indikátoru  $L_{dvn}$  1 300 obyvatel kraje mimo aglomeraci.

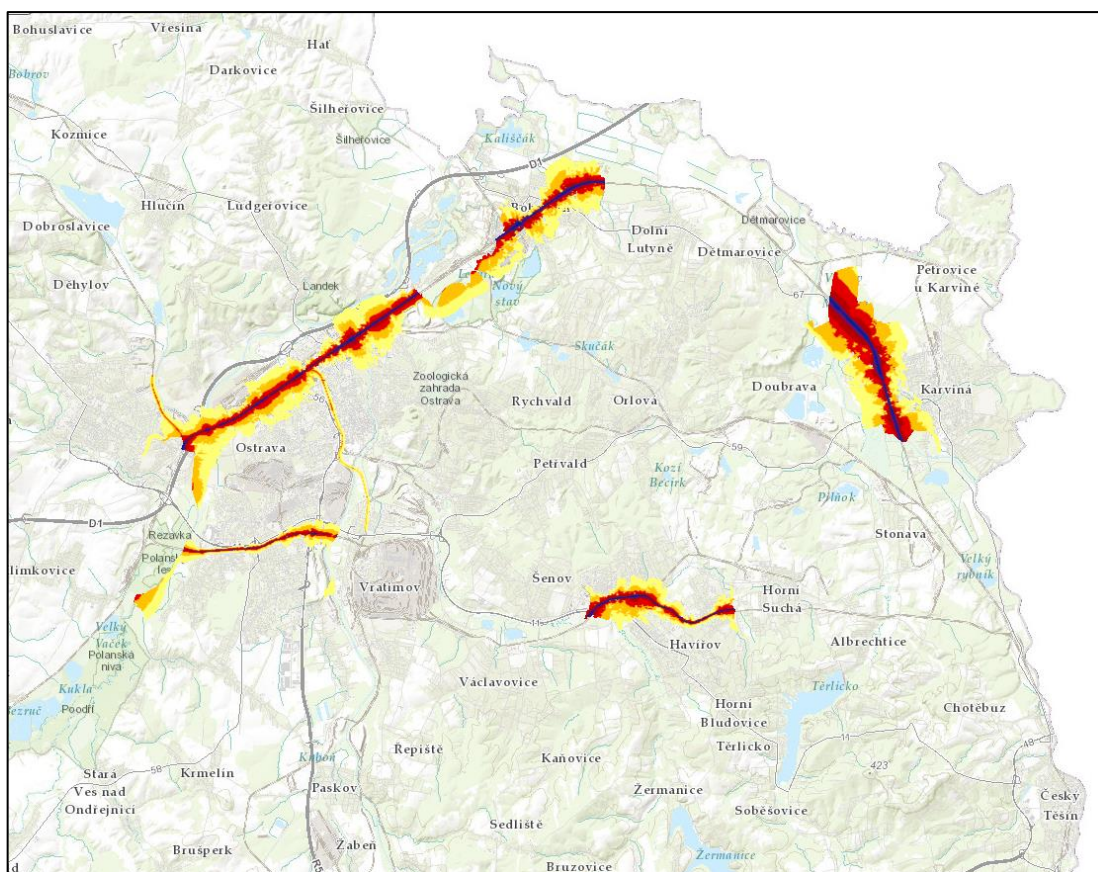
Zatížení řešeného území hlukem je patrné z Hlukových map Ministerstva zdravotnictví - Výsledky III. etapy Strategického mapování z roku 2017 – viz níže (dostupné z: <https://geoportal.mzcr.cz/portal/home/>).



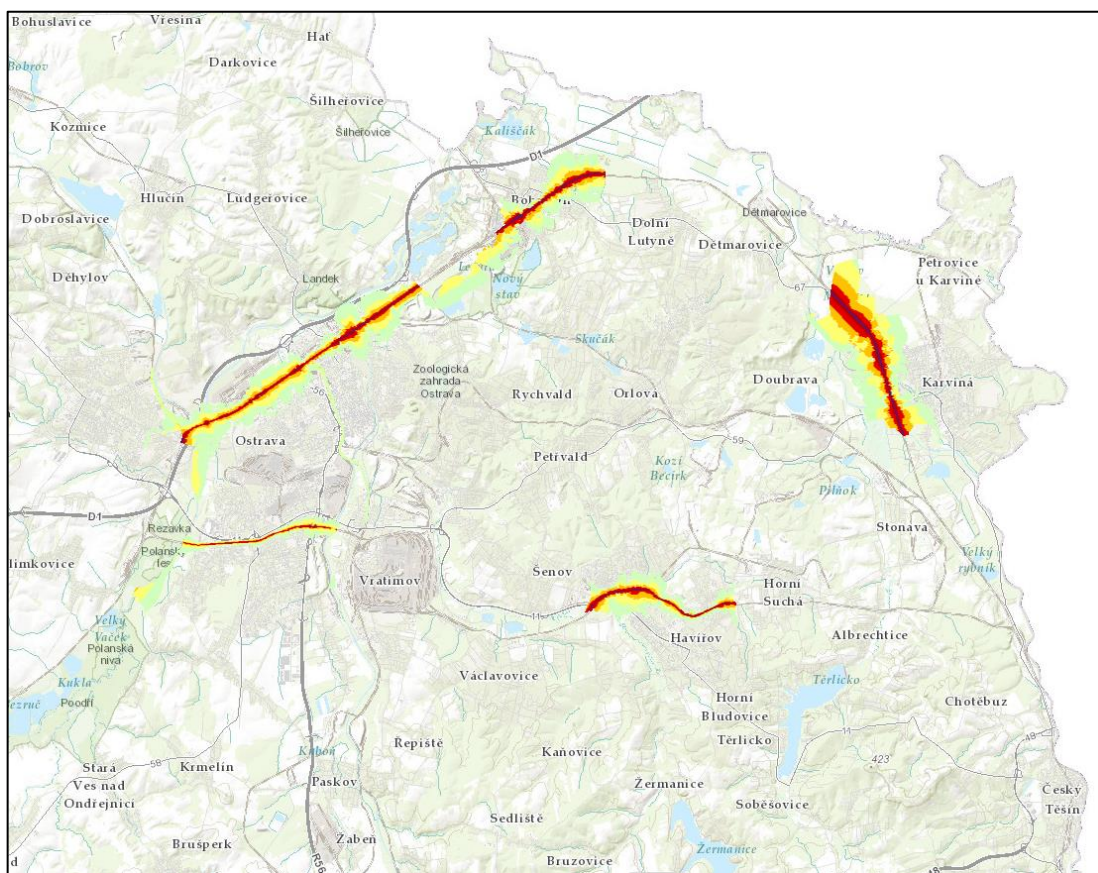
Obrázek 47: Hluková mapa silnice, aglomerace silnice a tramvaje – ukazatel  $L_{dvn}$  2017 (Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví, 10/2022)



Obrázek 48: Hluková mapa silnice, aglomerace silnice a tramvaje – ukazatel  $L_n$ , 2017 (Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví, 10/2022)



Obrázek 49: Hluková mapa železnice – ukazatel  $L_{dnr}$  aglomerace 2017 (Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví, 10/2022)



Obrázek 50: Hluková mapa železnice – ukazatel  $L_n$  aglomerace 2017 (Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví, 10/2022)

**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ A6 ZÚR MSK:** Jednou z možností, jak zajistit snížení hlukové zátěže ze silniční dopravy, je převedení části silniční dopravy na železnici. Při realizaci tratě v navrhovaném koridoru lze očekávat, že protihluková opatření i vlastní stavebně technické řešení stavby bude zvoleno tak, aby celková hluková zátěž území a sídel byla snížena tak, aniž by nadměrně vzrostla hluková zátěž v okolí koridoru. Pokud by nebyla uplatněna A6 ZÚR MSK, pravděpodobný vývoj hlukové situace v území by vedl k postupnému zhoršování hlukové zátěže. Neuplatnění A6 ZÚR MSK v obou variantách by tedy mělo na hlukovou situaci potenciálně negativní vliv.

## Oblasti s překročením imisních limitů z hlediska ochrany lidského zdraví

Jak vyplývá z informací uvedených na stránkách ČHMÚ (Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020)<sup>11</sup>, na území ČR jsou každoročně vymezovány oblasti s překročením imisních limitů hromadně pro všechny znečišťující látky, které jsou sledovány z hlediska ochrany lidského zdraví. Mapa oblastí s překročením alespoň jednoho imisního limitu bez zahrnutí přízemního ozonu podává ucelenou informaci o kvalitě ovzduší na území ČR. V roce 2020 bylo jako oblast s překročením imisních limitů vymezeno 4,6% území ČR, kde žije přibližně 19 % obyvatel.

Vymezení těchto oblastí je v naprosté většině zapříčiněno překročením ročního imisního limitu pro benzo[a]pyren. V minimální míře se na zařazení území do těchto oblastí podílelo v roce 2020 překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM<sub>10</sub> a ročního imisního limitu PM<sub>2,5</sub>.

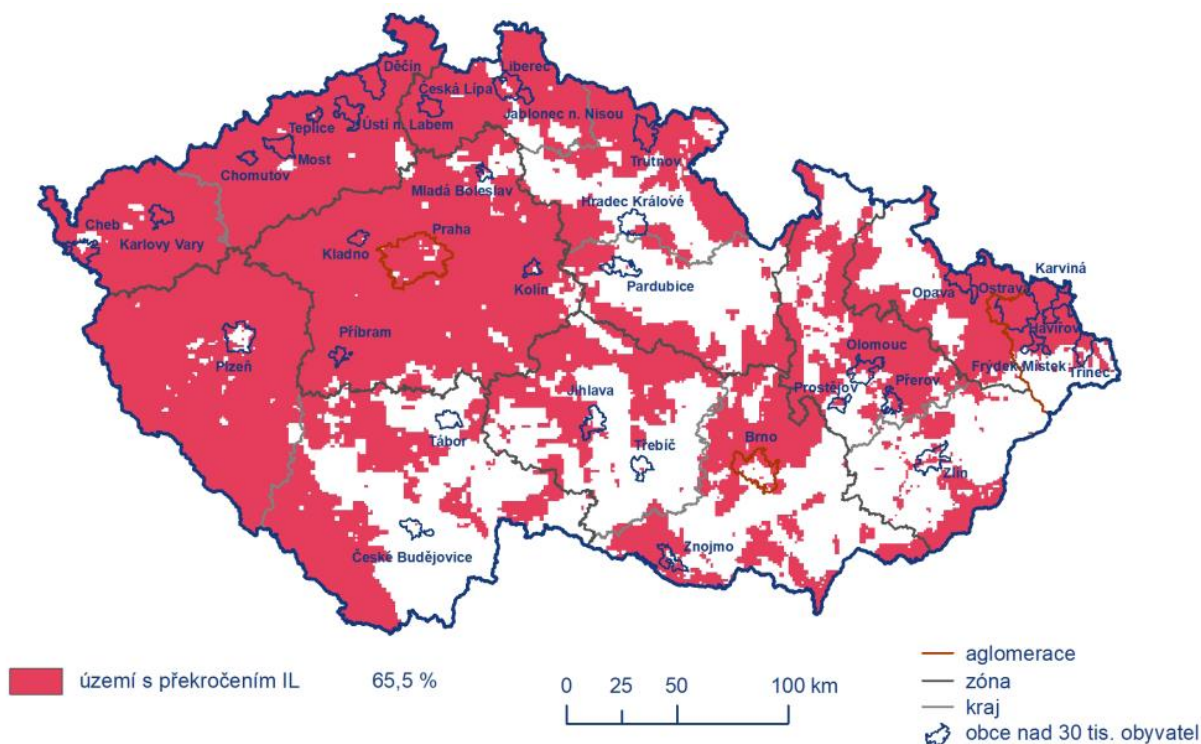
Zóna / aglomerace	Kraj	Znečišťující látky uvedené v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění						
		Bod 1 přílohy			Bod 3 přílohy		Bod 4 přílohy	
		PM <sub>10</sub> 36. max 24hod. průměr > 50 µg.m <sup>-3</sup>	PM <sub>2,5</sub> roční průměr > 20 µg.m <sup>-3</sup>	Souhrn překročení IL	BaP roční průměr > 1 ng.m <sup>-3</sup>	Celkový souhrn překročení bez O <sub>3</sub>	O <sub>3</sub> max. denní 8h klouzavý průměr > 120 µg.m <sup>-3</sup>	Celkový souhrn překročení s O <sub>3</sub>
Aglomerace Praha	Praha	-	-	-	-	-	<b>93,02</b>	<b>93,02</b>
Zóna Střední Čechy	Středočeský kraj	-	-	-	<b>0,86</b>	<b>0,86</b>	<b>92,46</b>	<b>92,49</b>
Zóna Jihozápad	Jihočeský kraj	-	-	-	0,03	0,03	44,62	44,65
	Plzeňský kraj	-	-	-	0,01	0,01	96,95	96,97
Zóna Severozápad	Karlovarský kraj	-	-	-	-	-	97,07	97,07
	Ústecký kraj	-	0,02	0,02	1,61	1,61	97,57	97,57
		-	<b>0,01</b>	<b>0,01</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>97,38</b>	<b>97,38</b>
Zóna Severovýchod	Liberecký kraj	-	-	-	0,16	0,16	86,41	86,41
	Královéhradecký kraj	-	0,02	0,02	7,24	7,24	53,14	58,42
	Pardubický kraj	-	-	-	0,2	0,2	35,68	35,85
Zóna Jihovýchod		-	<b>0,01</b>	<b>0,01</b>	<b>2,88</b>	<b>2,88</b>	<b>55,25</b>	<b>57,34</b>
	Kraj Vysočina	-	-	-	0,04	0,04	40,7	40,74
	Jihomoravský kraj bez Brna	-	-	-	0,05	0,05	47,92	47,96
Aglomerace Brno		-	-	-	<b>4,27</b>	<b>4,27</b>	<b>47</b>	<b>50,4</b>
Zóna Střední Morava	Olomoucký kraj	-	-	-	8,08	8,08	53,63	59,13
	Zlínský kraj	-	-	-	5,86	5,86	18,82	24,68
		-	-	-	<b>7,13</b>	<b>7,13</b>	<b>38,69</b>	<b>44,34</b>
Zóna Moravskoslezsko		-	<b>0,03</b>	<b>0,03</b>	<b>38,73</b>	<b>38,73</b>	<b>26,48</b>	<b>61,08</b>
Agglomerace Ostrava/ Karviná/Frýdek-Místek	Moravskoslezský kraj	<b>0,05</b>	<b>1,32</b>	<b>1,32</b>	<b>56,17</b>	<b>56,17</b>	<b>20,28</b>	<b>60,03</b>
		0,02	0,48	0,48	44,82	44,82	24,31	60,71

Obrázek 51: Překročení imisního limitu v rámci zón/aglomerací a obcí s rozšířenou působností ČR, % plochy územního celku 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)

<sup>11</sup> ČHMÚ, dostupné z: [https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/20groc/gr20cz/20\\_07\\_oblasti\\_v3.pdf](https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/20groc/gr20cz/20_07_oblasti_v3.pdf)

Zóna / aglomerace	Kraj	Znečišťující látky uvedené v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění						
		Bod 1 přílohy			Bod 3 přílohy		Bod 4 přílohy	
		PM <sub>10</sub> 36. max 24hod. průměr > 50 µg.m <sup>-3</sup>	PM <sub>2,5</sub> roční průměr > 20 µg.m <sup>-3</sup>	Souhrn překročení IL	BaP roční průměr > 1 ng.m <sup>-3</sup>	Celkový souhrn překročení bez O <sub>3</sub>	O <sub>3</sub> 26. nejvyšší max. denní 8h klouzavý průměr (v průměru za 3 roky) > 120 µg.m <sup>-3</sup>	Celkový souhrn překročení s O <sub>3</sub>
Aglomerace Praha	Praha	-	-	-	-	-	<b>96,66</b>	<b>96,66</b>
Zóna Střední Čechy	Středočeský kraj	-	-	-	<b>8,89</b>	<b>8,89</b>	<b>92,83</b>	<b>93,24</b>
Zóna Jihozápad	Jihočeský kraj	-	-	-	0,54	0,54	15,65	16,2
	Plzeňský kraj	-	-	-	1,46	1,46	58,82	60,28
Zóna Severozápad	Karlovarský kraj	-	-	-	-	-	80,7	80,7
	Ústecký kraj	-	0,19	0,19	11,14	11,14	97,91	97,91
		-	<b>0,14</b>	<b>0,14</b>	<b>8,15</b>	<b>8,15</b>	<b>93,29</b>	<b>93,29</b>
Zóna Severovýchod	Liberecký kraj	-	-	-	1,78	1,78	77,92	77,92
	Královéhradecký kraj	-	0,34	0,34	26,54	26,54	34,87	53,58
	Pardubický kraj	-	-	-	3,62	3,62	17,58	20,92
Zóna Jihovýchod		-	<b>0,12</b>	<b>0,12</b>	<b>11,5</b>	<b>11,5</b>	<b>41,4</b>	<b>49,41</b>
	Kraj Vysočina	-	-	-	2,26	2,26	28,51	30,77
	Jihomoravský kraj bez Brna	-	-	-	0,68	0,68	31,29	31,97
Aglomerace Brno		-	-	-	<b>1,3</b>	<b>1,3</b>	<b>30,2</b>	<b>31,5</b>
Zóna Střední Morava		-	-	-	<b>8,12</b>	<b>8,12</b>	<b>18,36</b>	<b>24,48</b>
	Olomoucký kraj	-	-	-	41,94	41,94	23,34	60,09
	Zlínský kraj	-	-	-	39,7	39,7	5,89	45,59
		-	-	-	<b>40,87</b>	<b>40,87</b>	<b>14,97</b>	<b>53,13</b>
Zóna Moravskoslezsko		-	<b>0,18</b>	<b>0,18</b>	<b>74,73</b>	<b>74,73</b>	<b>8,27</b>	<b>78,25</b>
Agglomerace Ostrava/ Karviná/Frýdek-Místek	Moravskoslezský kraj	<b>0,02</b>	<b>2,13</b>	<b>2,13</b>	<b>94,12</b>	<b>94,12</b>	<b>28,63</b>	<b>94,38</b>
		0,01	1,45	1,45	87,41	87,41	21,58	88,8

Obrázek 52: Překročení imisního limitu v rámci zón/aglomerací a obcí s rozšířenou působností ČR, % obyvatel 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)



Obrázek 53: Překročení imisního limitu v ČR, % plochy, 2012 - 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)

**PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ A6 ZÚR MSK:** Jednou z možností, jak zajistit snížení emisní zátěže území z dopravy, je vedle realizace opatření na velkých zdrojích nebo změny způsobu vytápění domácností i převedení části silniční dopravy na železnici. Při neuplatnění koncepce v obou variantách lze očekávat, že nedojde k potenciálnímu zlepšení trendu vývoje imisního stavu, protože nedojde ke snížení intenzity silniční dopravy. Pokud by nebyla uplatněna A6 ZÚR MSK, pravděpodobný vývoj emisní situace v území by nevedl ke snížení imisní zátěže.

## 4. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

---

Cílem této části posouzení je identifikovat (na podkladě popisů a vyhodnocení uvedených v předchozí kapitole 3.) jevy a charakteristiky řešeného území, které mohou být uplatněním koncepce A6 ZÚR MSK významně ovlivněny. Charakteristika složek životního prostředí, je uvedena v předchozí kapitole tohoto vyhodnocení.

Pro účely hodnocení byla provedena:

- ↳ **složková analýza** – analýza vlivů, které mohou být vyvolány naplňováním výroků A6 ZÚR MSK na sledované složky životního prostředí a rámcový odhad vlivů jednotlivých ploch a koridorů na posuzované složky životního prostředí;
- ↳ **prostorová analýza** – analýza vlivů vzniklých koncentrací navrhovaných ploch a koridorů na prostorově omezené části řešeného území. Ze své povahy mohou mít tyto vlivy jak synergické, tak kumulativní účinky.

Tato část hodnocení má pouze indikativní charakter. Nenahrazuje ani nezdvouje hodnocení vlivů prováděné v kapitole 6., kde teprve dochází ke kvantifikaci, resp. odhadu významnosti předpokládaných vlivů na úrovni konkrétních výroků. Významnost vlivů indikovaných v této kapitole se tedy při vlastním hodnocení může ale i nemusí potvrdit.

### SLOŽKOVÁ ANALÝZA

#### Zemědělský půdní fond

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- bonitně nejcenější půdy v I. a II. třídě ochrany ZPF,
- bonitně průměrně až podprůměrně cenné půdy v III. – V. třídě ochrany ZPF;

Rozvoj území je vždy doprovázen nevyhnutelnými trvalými záborů zemědělské půdy, oslabována je produkční i mimoprodukční schopnost půdy. Za nejvýznamnější zásahy ve vztahu k zemědělskému půdnímu fondu lze považovat záborů bonitně nejcenějších půd v I. a II. třídě ochrany ZPF. Rozsah plošných záborů pro dopravní záměry je závislý na jejich významnosti, s níž obvykle souvisí šířka koridoru. Potenciálně lze u této složky očekávat významný (pravděpodobně negativní) vliv.

#### Pozemky určené k plnění funkce lesa

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- lesy zvláštního určení, lesy ochranné a lesy hospodářské,
- ochranné pásmo lesa 50 m.

Z hlediska zásahů do lesních porostů a ochranného pásma 50 m od okraje lesa nelze vyloučit negativní ovlivnění z důvodu potenciální fragmentace lesních porostů, omezení lesnické činnosti, i z důvodu snížení ekologické stability, biodiverzity, snížení sorpční kapacity území, vlivu na krajinný ráz apod.

V případě dopravních staveb obecně nelze vyloučit nutnost odnětí PUPFL, a tedy i ovlivnění celospolečenských funkcí lesních porostů, tj. funkce rekreační, hygienická či přírodní. Potenciálně lze u této složky očekávat významný (pravděpodobně negativní) vliv.



## **Flóra, fauna, biologická rozmanitost**

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- zvláště chráněná území,
- lokality soustavy NATURA 2000,
- územní systém ekologické stability,
- lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem,
- významné krajinné prvky (ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů),
- významné krajinné prvky registrované,
- biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (jádrová území, migrační koridory, kritická místa).

Ke vzniku potenciálně významných (pravděpodobně negativních) vlivů může dojít při zásahu do zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, skladebných částí ÚSES, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků (ze zákona a registrovaných) nebo biotopů vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců.

K potenciálnímu významnému (pravděpodobně negativnímu) ovlivnění flóry, fauny a biologické rozmanitosti v důsledku uplatňování koncepce může dojít z důvodu ovlivnění stanovištních podmínek rostlin a živočichů, včetně zvláště chráněných druhů. Koridory dopravních staveb přispívají k fragmentaci biotopů a ovlivnění jejich vlastností (např. nárůst eutrofizace prostředí, ovlivnění vodního režimu, nárůst rušení), zmenšení rozlohy stanovišť a potravních biotopů druhů, změně druhového složení (např. šíření nepůvodních druhů). Potenciálně lze u této složky očekávat významný (pravděpodobně negativní) vliv.

## **Voda**

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- vodní plochy a vodní toky,
- záplavová území  $Q_{100}$  a aktivní zóny záplavového území,
- odtokové poměry,
- vodní režim krajiny, kvantita a jakost povrchových a podzemních vod,
- retenční schopnost území,
- chráněné oblasti přirozené akumulace vod,
- produkce odpadních vod a spotřeba vody,
- ochranná pásma vodních zdrojů.

Rozvoj území a realizace dopravních staveb spojená se zvyšováním rozlohy zpevněných povrchů ve vztahu k vodnímu režimu může celkově významně ovlivnit odtokové poměry v řešeném území, v případě záplavového území a jeho aktivní zóny i průchod povodňových vln. Zejména díky omezené infiltraci atmosférických srážek, urychlenému povrchovému odtoku, snížení retenčních schopností krajiny, zvýšené tvorbě odpadních vod dochází ve výsledku ke zhoršení režimu a kvality povrchových a podzemních vod. Potenciálně lze u této složky očekávat významný (pravděpodobně negativní) vliv.

## **Horninové prostředí**

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- dobývací prostory,
- chráněná ložisková území,
- ložiska nerostných surovin,
- prognózní zdroje nerostných surovin,
- poddolovaná území,
- sesuvná území,
- kaliště, odvaly.

Uplatněním koncepce může být potenciálně ovlivněna možnost vydobytí zásob ložisek nerostných surovin přímým dotčením nebo nepřímo znemožněn přístup k ložisku. Dotčení poddolovaných a sesuvných území může následně ztížit zakládání staveb a negativně ovlivnit jejich bezpečnost, životnost a ekonomickou náročnost. Potenciálně lze u této složky očekávat významný (pravděpodobně negativní) vliv.

### **Krajina a krajinný ráz**

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- přírodní parky,
- kulturní, přírodní, architektonické, technické a krajinné dominanty,
- struktura krajiny,
- prvky a plochy krajinné a sídelní zeleně.

Vymezení koridoru dopravní infrastruktury a následná realizace liniové dopravní stavby v něm může potenciálně významně ovlivnit prostupnost krajiny pro volně žijící živočichy i člověka, zvýšení její fragmentaci a vytvoření migračních bariér. V silně urbanizovaných oblastech může být trend fragmentace krajiny a snížení její prostupnosti v důsledku vzniku nových dopravních tras dále posilován

Vymezením koridorů pro dopravní infrastrukturu a následnou realizací nových staveb dochází k ovlivnění obrazu krajiny. Do krajiny jsou vkládány nové antropogenní linie. Negativně jsou tyto stavby vnímány zejména v prostorech vyznačujících se zvýšenou estetickou hodnotou a v územích, která nejsou doposud stavbami tohoto druhu ovlivněna.

V oblastech, které se vyznačují kvalitním krajinným a přírodním prostředím a zvýšenou estetickou hodnotou, může dojít ke snížení jejich krajinných a přírodních hodnot, narušení harmonického měřítka krajiny a k posílení antropogenního vjemu.

## Ovzduší a klima

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- úroveň koncentrací znečišťujících látek relevantních pro dopravní zdroje (PM10, PM2,5, NOX, benzen, benzo(a)pyren) – roční průměry,
- rozsah oblastí s překročenými imisními limity.

Uplatnění koncepce může potenciálně vést k ovlivnění kvality ovzduší. V daném případě toto ovlivnění může být sekundární, kdy vlivem převedení části emisně náročné silniční dopravy na dopravu železniční se zanedbatelnými emisemi dojde k poklesu imisního zatížení území. Vysokorychlostní železniční doprava, resp. železniční doprava obecně, představuje efektivní způsob nízkoemisní a udržitelné dopravy.

Z hlediska ovlivnění klimatu lze hodnotit potenciální vliv uplatnění koncepce na riziko zvýšení délky sucha, změnu koncentrací skleníkových plynů, riziko vzniku požárů aj. U jednotlivých variant dané koncepce se nepředpokládá významný vliv na klima, ale na základě principu předběžné opatrnosti je tato složka zařazena do hodnocení.

## Hluková zátěž

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- rozmístění obytné zástavby v území,
- rozsah území s překročenými hlukovými limity,
- poloha stávajících pozemních komunikací a železničních tratí,
- intenzita dopravy na komunikacích.

U hodnocené koncepce může být sledována potenciálně významná změna počtu obyvatel zasažených nadlimitním hlukem zejména ve vztahu k obytné zástavbě podél koridoru. Vlivy na hlukovou zátěž území mohou být potenciálně lokálně významné a mohou se projevit jak podél koridoru (negativní – zvýšení hlukové zátěže v důsledku zvýšení provozu na železnici), tak podél stávající silniční sítě (pozitivní – snížení hlukové zátěže v důsledku snížení provozu na silnici).

Železniční doprava jako taková je jedním ze zdrojů hluku, ať už se jedná o hluk sběrače, aerodynamický hluk, hluk hnacího stroje nebo hluk valivý (tj. vznikající stykem dotykové plochy kola s kolejnicí). Význam uvedených složek se mění s rychlostí jízdy železničních vozidel; s mírným zjednodušením lze konstatovat, že u rychlostí do 60 km/h převažuje hluk trakce (tzn. hluk vycházející z pohonných jednotek), v pásmu 60 až 160 km/h má dominantní vliv hluk valení a při rychlostech nad 160 km/h je nejvýznamnějším aerodynamický hluk.

Mezi další dílčí složky hlukové zátěže se řadí kupř. hluk brzd, akustická sdělení rozhlasem, zvukové návěsti související s provozováním drážní dopravy apod. Význam uvedených složek tvořících celkovou hlukovou emisi je závislý na celé řadě faktorů, mimo jiné na způsobu vedení trasy a intenzitě provozu. Velkou roli hraje rychlost a druh trakce, často opomíjený je hluk, jehož zdrojem jsou rotující části podvozku železničních vozidel. Zanedbatelný, byť mnohdy přeceňovaný, je podíl hlukových emisí plynoucích z použité konstrukce a technického stavu železničního svršku.<sup>12</sup> Vzhledem k měřítku a podrobnosti a jisté obecnosti posuzované koncepce, kdy nejsou známy konkrétní stavebně-technické a provozní podmínky budoucí VRT, pro niž je v koncepci A6 ZÚR MSK vymezován koridor, bude posouzení

---

<sup>12</sup> JACURA Martin, LÁDYŠ Libor, NEUBERGEROVÁ Kristýna, VAŠICA David: Hluk ze železniční dopravy – porovnání účinku pasivních protihlukových opatření. In: SILNICE, ŽELEZNICE, 2014 [online]. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/hluk-ze-zeleznicni-dopravy-porovnaní-ucinku-pasivnich-protihlukovych-opatreni/>

TAČR TA01030087 – „Vliv opatření na infrastrukturu železniční dopravy na snížení vzniku a šíření hluku od jedoucích vlaků“.

konkrétních dopadů samotné VRT předmětem hlukového posouzení v rámci podrobnější projektové přípravy stavby. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

## **Veřejné zdraví**

Základní skupiny determinantů zdraví jsou:

### *Determinanty vnější*

- životní styl (způsob života) – např. životní úroveň, sociální faktory, nezaměstnanost, způsob práce, stres, úroveň vzdělání, způsob stravování, pohybová aktivity, užívání drog či alkoholu, kouření atd.,
- životní a pracovní prostředí (ovzduší, voda, půda, hluk, elektromagnetické záření, klimatické podmínky, potravinový řetězec, aj.),
- péče o zdraví a zdravotnictví (dostupnost a kvalita lékařské péče).

### *Determinanty vnitřní*

- biologický (genetický) základ.

Veřejné zdraví je ovlivněno:

- životním stylem cca z 50 %,
- faktory životního a pracovního prostředí ovlivňují zdraví cca z 15 %,
- efektivitou, kvalitou a dostupností zdravotní péče cca z 20 %,
- genetickými faktory cca z 15 %.

Uplatnění koncepce by mohlo mírně ovlivnit zejména determinanty životního prostředí, avšak, jak je uvedeno výše, právě jen cca z 15 %.

Posuzované determinanty životního prostředí je dále možno rozdělit:

- faktory kvality složek životního prostředí, kam patří znečištění ovzduší a hluková zátěž,
- faktory determinující vnímání kvality života v dané lokalitě, kam patří ovlivnění celkového stavu lokality, pohoda bydlení, průchodnost území, obtěžování prašností a hlukem,
- faktor dopravní bezpečnosti jakožto zásadní faktor ochrany zdraví (i života) obyvatel,
- faktory sociálně ekonomické, kam patří vliv na nezaměstnanost a příjmovou situaci obyvatel.

U hodnocené koncepce A6 ZÚR MSK mohou být vlivy potenciálně lokálně významné, a to negativní především z hlediska působení hlukové zátěže z provozu na předmětné trati, ale i pozitivní, z hlediska snížení hlukové zátěže podél stávající silniční sítě, jejíž dopravní zatížení se realizací záměru VRT sníží.

## **Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotný majetek**

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- městské a vesnické památkové zóny a rezervace,
- nemovitě (národní) kulturní památky a jejich ochranná pásma,
- území s archeologickými nálezy,

- hmotný majetek (existující zástavba).

Ovlivnění historického dědictví se obvykle projevuje buď přímým narušením archeologických nalezišť, v krajním případě poškození nemovitých památek nebo zástavby vibracemi z dopravy, nebo nepřímo estetickým narušením charakteru místa v okolí koridoru v blízkosti předmětu ochrany nebo v místě s ním vizuálně kontrastujícím. U hodnocené koncepce se nepředpokládá významný vliv, ale na základě principu předběžné opatrnosti je tato složka zařazena do hodnocení.

## PROSTOROVÁ ANALÝZA

Kromě jednotlivých typů požadavků na funkční využití území, které mohou být zdrojem významných vlivů vzhledem ke své četnosti, může být riziko negativních vlivů spojeno také s prostorovou koncentrací navrhovaných aktivit v prostorově omezené části řešeného území.

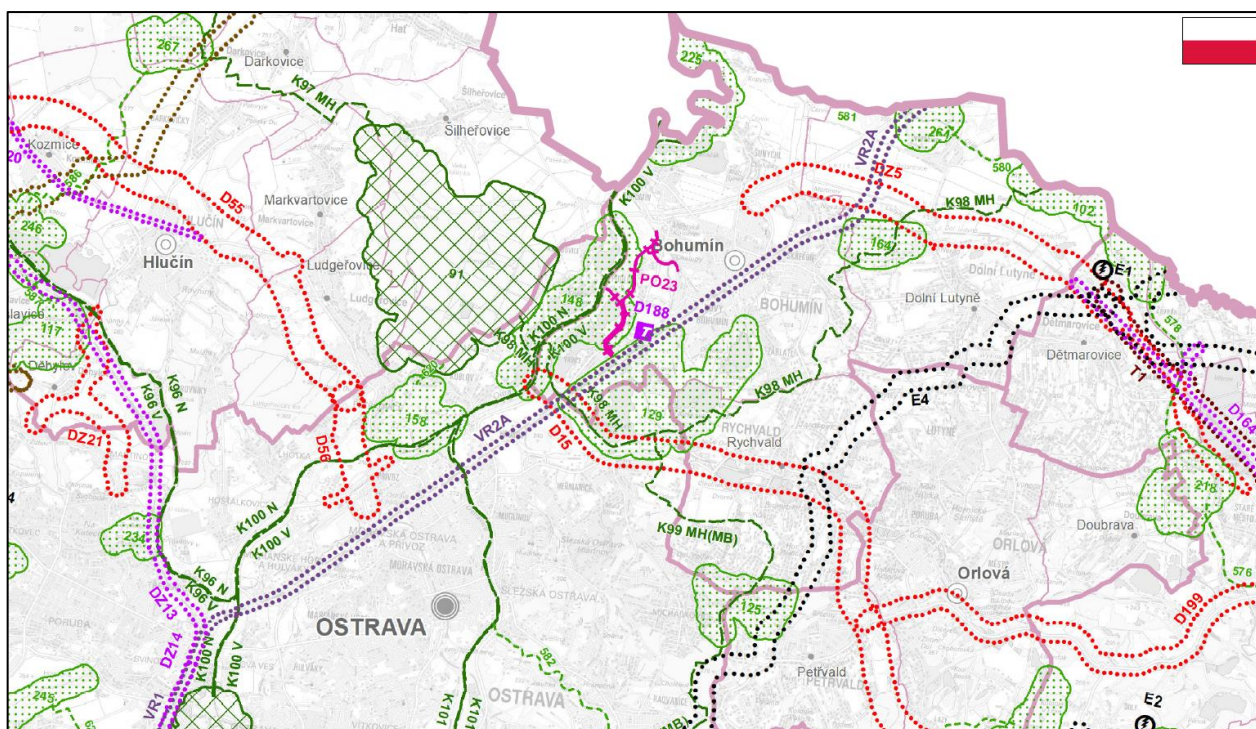
Cílem předkládané prostorové analýzy je identifikovat, zda v území, do kterého je vymezován nový koridor VR2A / VR2B existuje riziko vzniku kumulativních a synergických vlivů na sledované složky životního prostředí, či zda toto riziko není navíc díky vysoké koncentraci aktivit produkujících negativní vlivy významně zvýšené.

Riziko vzniku těchto vlivů nelze vyloučit v územích, ve kterých dochází zejména ke zvýšené prostorové kumulaci rozvojových záměrů (ploch a koridorů), nebo ve kterých je již v současné době kvalita složek životního prostředí významně ovlivněna a další rozvoj území by mohl znamenat další zhoršení kvalitativních a kvantitativních ukazatelů charakterizujících danou složku životního prostředí.

Na základě analýzy grafické části A6 ZÚR MSK, zejména výkresů A.2 *Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES, B.1 Koordinační výkres* a B.3 *SROVNÁVACÍ VÝKRES: Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES s vyznačením změn provedených v Aktualizaci č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (ukázka úplného znění)*, byly v území vymezených variant koridoru identifikovány plochy a koridory pro záměry vymezené v platných ZÚR MSK. V době zpracování vyhodnocení SEA nebyla souběžně s A6 ZÚR MSK pořizována žádná další aktualizace ZÚR MSK, analyzovány tak byly pouze platné ZÚR MSK.

V území vymezené varianty koridoru VR2A, resp. její bezprostřední blízkosti, jsou vymezeny v platných ZÚR MSK tyto další plochy a koridory:

- DZ5 – I/67 Bohumín – Karviná,
- D15 – Bohumín (D1, MÚK Vrbice) – Havířov, silnice I. třídy,
- D56 – I/56 úsek III/01137 – D1, přeložka,
- VR1 – vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury,
- DZ13 – Zkapacitnění celostátní tratě č. 321, úsek Ostrava-Svinov - Opava- východ,
- DZ14 – Optimalizace celostátní tratě č. 321 Ostrava-Svinov - Havířov - Český Těšín,
- D188 – terminál s logistickým centrem Bohumín – Vrbice, nová stavba,
- PO23 – ohrázování Vrbické stružky, ochrana Hrušova, Vrbice a Pudlova.

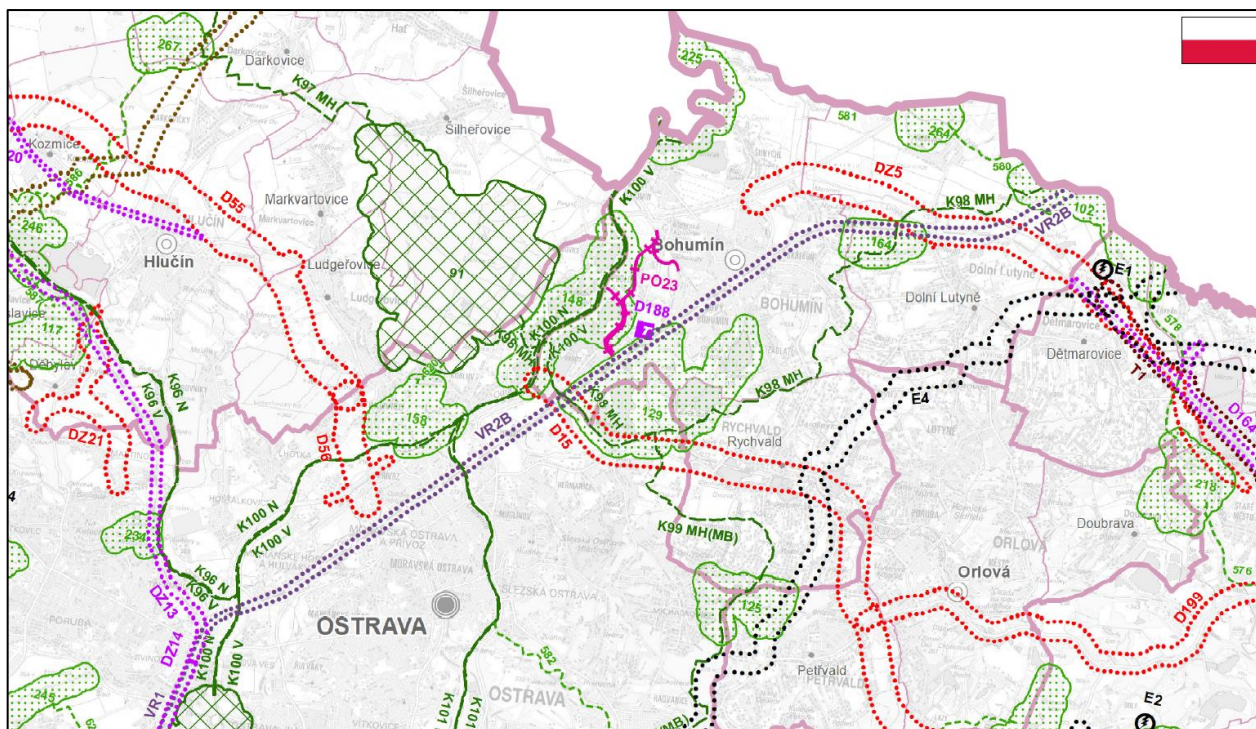


Obrázek 54: VR2A: Výřez z výkresu B.3 SROVNÁVACÍ VÝKRES: Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES s vyznačením změn provedených v Aktualizaci č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (ukázka úplného znění)

U uvedených ploch a koridorů nebyla identifikována potenciální možnost vzniku kumulativních vlivů. Běžné přiblížení nebo křížení navrhovaných koridorů a ploch nepovažuje zpracovatelka SEA za území s možnými zvýšenými kumulativními ani synergickými vlivy na životní prostředí.

V území vymezené varianty koridoru VR2B, resp. její bezprostřední blízkosti, jsou vymezeny v platných ZÚR MSK tyto další plochy a koridory:

- DZ5 – I/67 Bohumín – Karviná,
- D15 – Bohumín (D1, MÚK Vrbice) – Havířov, silnice I. třídy,
- D56 – I/56 úsek III/01137 – D1, přeložka,
- VR1 – vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury,
- DZ13 – Zkapacitnění celostátní tratě č. 321, úsek Ostrava-Svinov - Opava- východ,
- DZ14 – Optimalizace celostátní tratě č. 321 Ostrava-Svinov - Havířov - Český Těšín,
- D188 – terminál s logistickým centrem Bohumín – Vrbice, nová stavba,
- PO23 – ohrázování Vrbické stružky, ochrana Hrušova, Vrbice a Pudlova.



Obrázek 55: VR2B: Výřez z výkresu B.3 SROVNÁVACÍ VÝKRES: Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES s vyznačením změn provedených v Aktualizaci č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (ukázka úplného znění)

U uvedených ploch a koridorů nebyla identifikována potenciální možnost vzniku kumulativních vlivů. Běžné přiblížení nebo křížení navrhovaných koridorů a ploch nepovažuje zpracovatelka SEA za území s možnými zvýšenými kumulativními ani synergickými vlivy na životní prostředí.

Obě varianty koridoru jsou vymezeny v celém svém rozsahu v rámci metropolitní rozvojové oblasti republikového významu OB2 Ostrava vymezené v PÚR ČR a zpřesněné v ZÚR MSK. Do této oblasti jsou obecně směřovány rozvojové aktivity zaměřené zejména na restrukturalizaci ekonomiky s důrazem na modernizaci průmyslu, rozvoj služeb a dalších aktivit.

Vzhledem k tomu, že obě varianty koridoru jsou vedeny zčásti v souběhu se stávající konvenční železniční tratí (II. a III. tranzitní železniční koridor), je zde riziko vzniku kumulativních vlivů s tímto již existujícím jevem. Souběh varianty koridoru VR2A s dálnicí D1 v délce cca 1 km lze považovat z hlediska možného vzniku kumulativních vlivů za zanedbatelný.

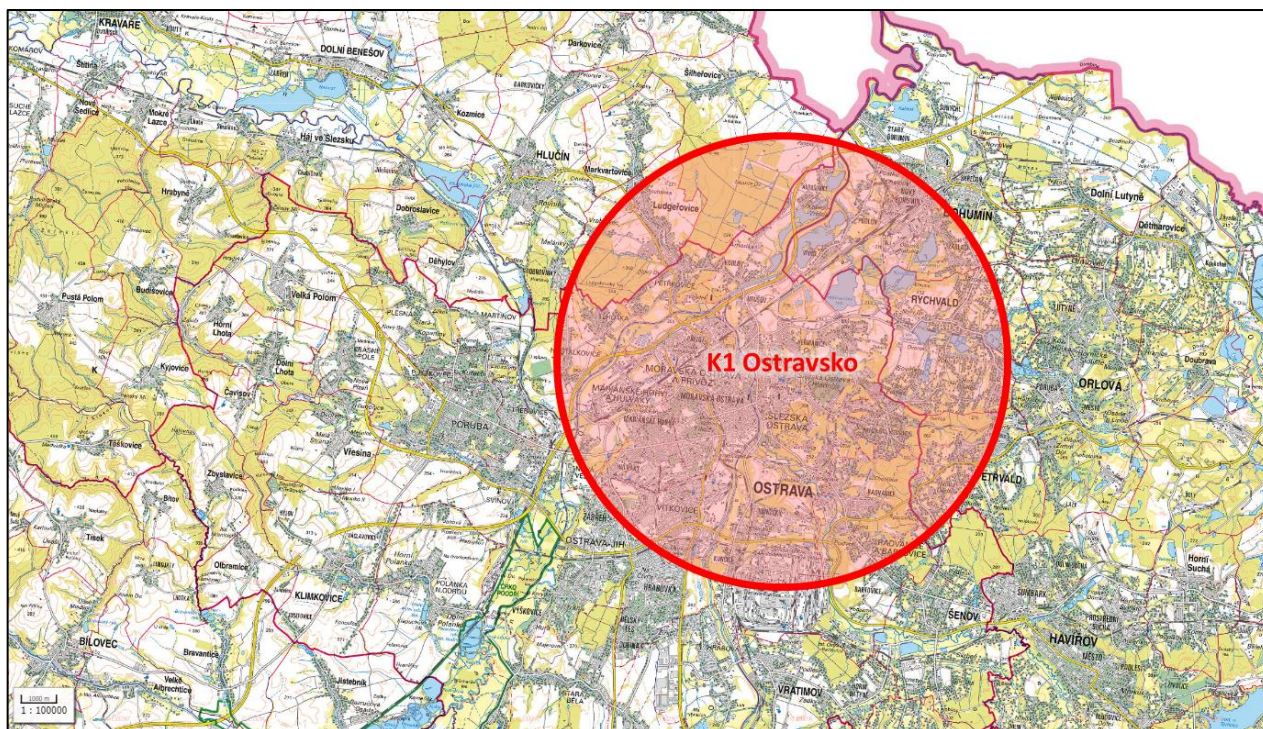
Obě varianty koridoru jsou vedeny v celém svém rozsahu v rámci metropolitní rozvojové oblasti republikového významu OB2 Ostrava vymezené v PÚR ČR a zpřesněné v ZÚR MSK. Do této oblasti jsou obecně směřovány rozvojové aktivity zaměřené zejména na restrukturalizaci ekonomiky s důrazem na modernizaci průmyslu, rozvoj služeb a dalších aktivit. Zároveň se jedná o území, kde již v současné době kvalita složek životního prostředí významně ovlivněna.

Metropolitní rozvojová oblast republikového významu OB2 Ostrava představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž převážná část má republikový význam. Pro metropolitní rozvojovou oblast jsou charakteristické požadavky na řadu změn v území a umístování aktivit republikového a nadmístního významu.

Na základě vyhodnocení současného stavu využití řešeného území, zhodnocení budoucího vývoje využití řešeného území a zhodnocení stavu a kvality složek životního prostředí **byla vymezena 1 oblast, ve které existuje riziko vzniku kumulativních a synergických vlivů**, zejména se stávající konvenční železniční tratí (II. a III. tranzitní železniční koridor):

### ► K1 Ostravsko

**Dotčené obce: Bohumín, Hlučín, Ludgeřovice, Ostrava, Petřvald, Rychvald, Šilheřovice**



Obrázek 56: Oblast K1 Ostravská aglomerace

### Oblast K1

*Oblast K1 je graficky znázorněna ve výkresové části dokumentace SEA ve výkresu C.6 Výkres kumulativních a synergických vlivů.*

Oblast K1 je vymezena v silně urbanizovaném území s výrazným zastoupením ploch lehké i těžké výroby. Jedná se o jednu z nejprůmyslovějších oblastí ČR, která je dlouhodobě zatížena těžebním průmyslem. V území se nacházejí kromě těžebních podniků koksovny a chemické závody zpracovávající černé uhlí a hutní a strojírenské podniky zpracovávající kovové rudy a kovy. Oblast spadá dlouhodobě do OZKO z hlediska PM10, PM2,5 a benzo(a)pyrenu.

Nad rámec těžebního průmyslu a jeho doprovodných aktivit jsou do oblasti K1 směřovány rozvojové aktivity zaměřené zejména na restrukturalizaci ekonomiky s důrazem na modernizaci průmyslu, rozvoj služeb a dalších aktivit.

V souvislosti s těžebním průmyslem a nastupujícím transformačním rozvojem jsou v oblasti kladeny zvýšené požadavky na zajištění zásobování rozvojových území energiemi. Území se tak vyznačuje vysokou koncentrací staveb a zařízení technické infrastruktury. Zejména vysoká koncentrace nadzemních liniových staveb (vedení elektrizační soustavy ZVN a VVN, nadzemní potrubí ad.) značnou měrou posiluje technicistní charakter oblasti.

Oblastí K1 jsou vedeny významné silniční tahy mezinárodního, republikového i krajského významu, zejména dálnice D1 a hustá síť silnic I. a II. třídy zajišťující spojení se sousedními obcemi, městy a regiony.



Oblastí K1 je dále vedena stávající konvenční železniční trať, která je součástí II. a III. tranzitního železničního koridoru<sup>13</sup>. Jedná se o hlavní dálkové železniční tahy zajišťující kromě vnitrostátní přepravy i napojení železniční sítě na hlavní evropské magistrály.

Navzdory vysoké intenzifikaci využití území, která je spojena s řadou negativních dopadů na jednotlivé složky životního prostředí, nachází se v oblasti fragmenty s významnou přírodní hodnotou, zejména v prostoru mezi Ostravou a Bohumínem ve vazbě na tamní rybniční soustavu.

V oblasti K1 lze identifikovat řadu významných limitů využití území, jedná se zejména o tyto:

- lokality soustavy NATURA 2000,
  - EVL Heřmanický rybník,
  - PO Heřmanský stav – Odra – Poolší,
- maloplošná zvláště chráněná území (NPP Landek, PR Skučák, PR Černý les u Šilhéřovic I., PR Černý les u Šilhéřovic II., PP Heřmanický rybník, PP Rovninské balvany),
- lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem,
- skladebné části ÚSES nadregionální i regionální úrovně,
- památné stromy,
- vodní plochy a vodní toky,
- záplavová území Q100 a jeho aktivní zóna (Odra, Ostravice, Ludgeřovický potok, Stružka, Bohumínská Stružka, Michálkovický potok, Lučina, Opava),
- ochranná pásma vodních zdrojů II. stupně,
- městské památkové zóny (MPZ Ostrava – Moravská Ostrava, MPZ Ostrava – Přívoz, MPZ Ostrava – Vítkovice),
- nemovitě národní kulturní památky (Důl Hlubina, Památník Rudé armády, Lískova vila, Důl Michal),
- chráněná ložisková území (144000000 Čs. část Hornoslezské pánve, 07100100 Rychvald),
- vysoká koncentrace výhradních ložisek (B), zejména pro suroviny černé uhlí a zemní plyn,
- vysoká koncentrace dobývacích prostorů,
- vysoká koncentrace poddolovaných a sesuvných území.

V důsledku vysoké intenzifikace využití území, jeho rozvojové dynamiky, vysoké koncentraci staveb dopravní a technické infrastruktury a vysoké míře urbanizace v oblasti K1 dlouhodobě dochází ke vzniku negativních vlivů na sledované složky životního prostředí. Na základě popsaných skutečností je zřejmé, že varianty koridoru VR2A / VR2B jsou vkládány do území, která lze považovat za oblast s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů.

---

<sup>13</sup> Baltsko-jadranský koridor: **II. železniční koridor** (Gdaňsk - Warszawa - Katowice) - Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov – Břeclav

Rýnsko-dunajský koridor: **III. železniční koridor** (Le Havre - Paris - Frankfurt a.M.) - Cheb - Plzeň - Praha - Ostrava - (Žilina - Košice - Lvov); odbočná větev Plzeň - Domažlice - (Nürnberg)

## 5. SOUČASNÉ PROBLÉMY A JEVY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A PTAČÍ OBLASTI

Na základě obsahu kapitol 3. a 4. a na základě analýzy aktuálních ÚAP Moravskoslezského kraje<sup>14</sup> (dále jen „ÚAP MSK“) byly detekovány hlavní současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním A6 ZÚR MSK významně ovlivněny.

### SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DLE ÚAP MSK, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

Byla provedena rámcová analýza negativ a problémů životního prostředí definovaných v ÚAP MSK, části rozbor udržitelného rozvoje. Vztah řešení A6 ZÚR MSK k negativům a problémům k řešení identifikovaným v rámci dílčích analýz pozitiv a negativ dle textové části ÚAP MSK je vyhodnocen v následující tabulce. **Do tabulky byla zařazena pouze negativa a problémy mající vliv na podmínky pro příznivé životní prostředí (environmentální pilíř) a jsou-li ovlivnitelné na úrovni zásad územního rozvoje.**

#### Použitá stupnice popisující vztah koncepce k identifikovaným problémům:

- + Realizací koncepce může dojít k významnému zlepšení stavu složek životního prostředí souvisejících s negativem/problémem, snížení závažnosti negativa/problému nebo jej alespoň ho částečné řešení.
- Realizací koncepce může dojít k významnému zhoršení stavu složek životního prostředí souvisejících s negativem/problémem, zvyšuje závažnost negativa/problému nebo komplikuje jeho řešení v budoucnu.
- 0 Realizace koncepce nemá vliv na dané negativum/problém, netýká se ho.

Tabulka 12: Vztah koncepce (A6 ZÚR MSK) k identifikovaným negativům v rámci ÚAP MSK

IDENTIFIKOVANÁ NEGATIVA	VZTAH	KOMENTÁŘ
Dochované krajinné struktury v Jeseníkách jsou ohrožovány novou zástavbou a cíleným i sukcesním zalesňováním.	0	Koridor VRT je vymezen mimo krajinné struktury v Jeseníkách. A6 ZÚR MSK nemá vliv na dané negativum.
Dochované krajinné struktury v Beskydech se zmenšují cíleným i sukcesním zalesňováním.	0	Koridor VRT je vymezen mimo krajinné struktury v Beskydech. A6 ZÚR MSK nemá vliv na dané negativum.
Nedostatečně chráněná sídla proti povodním (Krnovsko, Opavsko, Ostrava-Poruba aj.).	0	Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není protipovodňová ochrana území ani nebude uplatněním koncepce zhoršena. A6 ZÚR MSK nemá vliv na dané negativum.
Stoupající emise z mobilních zdrojů (REZZO 4), zvláště vlivem nárůstu automobilové dopravy.	+	V důsledku realizace A6 ZÚR MSK se předpokládá převedení části silniční dopravy (především osobní) na železnici, což přispěje ke snížení produkce emisí

<sup>14</sup> Územně analytické podklady Moravskoslezského kraje, úplná aktualizace 2021

		z automobilové dopravy. Vysokorychlostní železniční doprava, resp. železniční doprava obecně, představuje efektivní způsob nízkoemisní a udržitelné dopravy.
<b>Nárůst hluku z dopravy v obytném území, obzvlášť u příjezdových komunikací do měst.</b>	-/+	Nová VRT bude představovat liniový zdroj hluku v území, s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se bude přibližovat k chráněné zástavbě (hodnocení -).  Zároveň se však v důsledku realizace koncepce předpokládá převedení části silniční dopravy (především osobní) na železnici, resp. vysokorychlostní trať, což může snížit stávající akustické zatížení území silniční dopravou. (hodnocení +).
<b>Přetrvávající upřednostňování automobilové dopravy před ostatními udržitelnějšími druhy dopravy.</b>	+	A6 ZÚR MSK vymezuje koridor pro VRT s cílem posílení role železniční dopravy a napojení kraje na nadřazenou železniční síť mezinárodního a republikového významu. Vysokorychlostní železniční doprava představuje efektivní způsob nízkoemisní a udržitelné dopravy, navíc environmentálně šetrné ve srovnání se silniční či leteckou dopravou. Koncept vysokorychlostních tratí je vůči těmto dvěma způsobům dopravy silně konkurenceschopným.
<b>Množství lokalit se starou ekologickou zátěží, zejména v místech po ukončené výrobě (hutnictví, chemie) nebo dobývání ložisek</b>	+	Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není problematika asanací starých ekologických zátěží. A6 ZÚR MSK ale bude mít potenciálně pozitivní vliv na dané negativum díky potřebě vyřešit staré ekologické zátěže v koridoru v obou variantách.
<b>Potenciální a aktivní sesuvná území a svahové deformace jako důsledek těžby (Karvinsko) i nestabilní horninové skladby (Beskydy)</b>	-	Uplatněním A6 ZÚR MSK v obou variantách dojde k potenciálnímu střetu se sesuvnými nebo poddolovanými územími a nelze vyloučit jejich negativní ovlivnění.

Tabulka 13: Vztah koncepce (A6 ZÚR MSK) k identifikovaným problémům k řešení v územně plánovacích dokumentacích (ÚPD) v rámci ÚAP MSK

IDENTIFIKOVANÉ PROBLÉMY K ŘEŠENÍ V ÚPD	VZTAH	KOMENTÁŘ
<b>Využívat plochy brownfields jako transformační plochy (plochy přestavby) pro rozvoj sídel.</b>	0	Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není problematika asanací brownfields. A6 ZÚR MSK nemá vliv na daný problém.
<b>Omezovat fragmentaci krajiny nekoncepční novou zástavbou.</b>	-	A6 ZÚR MSK vymezuje koridor VRT, tedy vytváří územní podmínky pro umístění nové liniové dopravní stavby v území, čímž potenciálně může dojít k prohlubování fragmentace krajiny.
<b>Minimalizovat zábor volné krajiny a ZPF.</b>	-	A6 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro umístění nové liniové dopravní stavby v území, která bude

		generovat zábor ZPF a PUPFL.
<b>Vytvořit územní podmínky pro vyřešení odkanalizování sídel nad 2000 obyvatel a čištění odpadních vod.</b>	<b>0</b>	Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není problematika odvádění a čištění odpadních vod. A6 ZÚR MSK nemá vliv na daný problém.
<b>Minimalizovat důsledky fragmentace krajiny dopravní infrastrukturou stanovením územních podmínek pro průchod biokoridorů ÚSES.</b>	-	A6 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro umístění nové liniové dopravní stavby v území, čímž potenciálně může dojít k prohlubování fragmentace krajiny a snížení prostupnosti biokoridorů ÚSES, i když tento negativní projev lze v úrovni ZÚR ve vztahu ke koridoru VRT zmírnit stanovením požadavků na využití území, kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování, případně též samotným způsobem vymezení koridoru (např. v souběhu se stávajícími liniovými stavbami dopravní infrastruktury).
<b>Nevymezovat plochy pro VTE a fotovoltaiku v přírodně a krajinářsky nejhodnotnějších lokalitách kraje a v blízkosti obytné zástavby.</b>	<b>0</b>	Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není problematika obnovitelných zdrojů energie. A6 ZÚR MSK nemá vliv na daný problém.
<b>Minimalizovat konflikt všech záměrů se zájmy ochrany přírody a krajiny a kulturními hodnotami území.</b>	-	A6 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro umístění nové liniové dopravní stavby v území, čímž potenciálně může dojít ke vzniku nových konfliktů se zájmy ochrany přírody a krajiny a kulturními hodnotami území. Tyto negativní projevy lze v úrovni ZÚR ve vztahu ke koridoru VRT zmírnit stanovením požadavků na využití území, kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování.
<b>Vytvořit územní podmínky pro zlepšení emisní a následně imisní situace.</b>	<b>+</b>	V důsledku realizace A6 ZÚR MSK se předpokládá převedení části silniční dopravy (především osobní) na železnici, což přispěje ke snížení produkce emisí z automobilové dopravy. Vysokorychlostní železniční doprava, resp. železniční doprava obecně, představuje efektivní způsob nízkoemisní a udržitelné dopravy.
<b>Podporovat zadržování vody v krajině.</b>	<b>0</b>	Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není problematika zadržování vody v krajině. A6 ZÚR MSK nemá vliv na daný problém (hodnocení 0).
<b>Vytvořit územní podmínky pro využití potenciálu ploch po důlní činnosti pro revitalizaci krajiny a posílení rekreačních funkcí.</b>	<b>0</b>	Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není problematika asanačních ploch po důlní činnosti. A6 ZÚR MSK nemá vliv na dané negativum.

## **SOUČASNÉ JEVY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY**

---

### **Povrchové a podzemní vody**

#### **a) vybřežování vodotečí při dlouhotrvajících deštích a bleskové povodně při přívalových deštích**

K vybřežování a rozlivům vodotečí, zejména Odry, Olše a jejich přítoků, ale i dalších drobnějších vodních toků, dochází v průběhu běžně vodného roku i vícekrát. Za posledních 30 let došlo i k záplavám velkého až katastrofického rozsahu a jejich důsledkem byly velké materiální škody i ztráty na lidských životech. K rozlivům významných vodotečí se v posledních letech přidávají i tzv. bleskové povodně na drobných vodních tocích a splachy dešťových vod a bahna a dalších splavenin ze svažitých pozemků. S tímto jevem úzce souvisí i fenomén vodní eroze, kdy jsou úrodné svrchní vrstvy půdy splachovány srážkovými vodami mimo obdělávané pozemky.

Příčinou tohoto jevu je jak stále klesající sorpční kapacita území (nedostatek travních pásů kolem vodotečí, velké plochy pozemků bez mezí, špatný způsob obdělávání pozemků s absencí hnojení statkovými a zelenými hnojivy), tak přírůstek zastavěných a zpevněných ploch, z nichž jsou vody odváděny vodotečí.

Vliv na vybřežování vodotečí mohou mít potenciálně i dopravní stavby, které tyto vodoteče kříží. V případě ponechání nedostatečného prostoru pod mostní konstrukcí pro průchod povodňových vln může tato konstrukce v období povodní představovat antropogenní bariéru, v důsledku čehož může dojít k umělému vzdmutí a rozlivu vody do okolí.

#### **b) riziko znečištění a úbytku povrchových a podzemních vod**

Velká část malých sídel s počtem obyvatel 1000 až 2000 nemá zajištěno vhodné čištění splaškových odpadních vod. Při jejich vypouštění do povrchových vod dochází k jejich znečišťování, které zprostředkovaně může vyústit až do ohrožení kvality zdrojů podzemních vod využívaných pro zásobování pitnou vodou. Dalším problémem je v případě Moravskoslezského kraje znečišťování povrchových a podzemních vod odváděnými důlními vodami.

Území Moravskoslezského kraje je stejně jako většina republiky v posledních desetiletích ohroženo nedostatkem vody a z toho plynoucím půdním i hydrologickým suchem. V porovnání s ostatními regiony ČR patří kraj mezi nejvíce ohrožené. Kraj je vysoce závislý na množství srážek, protože disponibilní zdroje vod pro průmysl i obyvatelstvo pocházejí zejména z přehradních nádrží.

### **Půda**

#### **a) klesající výměra a kvalita zemědělské půdy a lesů**

Vlivem antropogenních činností, kterými jsou průmysl a jeho doprovodné aktivity, rozvoj zástavby měst, výstavba velkých skaldových komplexů, ale i značného počtu drobných staveb včetně obytné zástavby, výstavba dopravní a technické infrastruktury a protipovodňových opatření či pokračující povrchová těžba nerostů vede k postupnému nevratnému snižování výměry zemědělské a lesní půdy včetně narušení její mimoprodukční funkce. V řešeném území jsou takto ve značné míře postiženy i půdy I. a II. třídy ochrany ZPF a PUPFL.

#### **b) nevhodné nakládání s půdou**

Problematická je struktura obdělávané půdy tvořená velkými celky, absence interakční zeleně a prvků zvyšující retenční kapacitu krajiny, velké vnosi chemických hnojiv, snížení sorpční kapacity půdy, nevhodné osevnické postupy a působení klimatických změn (především střídání extrémního sucha a silných srážek), větrné a vodní eroze.

## Horninové prostředí a surovinové zdroje

Uplatněním koncepce může být potenciálně přímo nebo nepřímo ovlivněna možnost využití ložisek nerostných surovin. Vymezení koridoru pro dopravní stavbu může být obecně ovlivněno také existencí poddolovaných a sesuvných území, což může následně ztížit zakládání staveb a negativně ovlivnit jejich bezpečnost, životnost a ekonomickou náročnost.

## Imisní zatížení škodlivinami

Přes postupné zlepšování kvality ovzduší zůstávají v kraji k řešení lokálně významné problémy v oblastech s překročenými imisními limity, což je dáno emisemi z průmyslu ve větších městech (Ostrava, Třinec, Bohumín aj.), ale také silniční dopravou podél významných dopravních tepen včetně dálnice D1, a přenosem škodlivin z Polska. Míra přeshraničního přenosu závisí na meteorologických podmínkách, a to zejména na směru proudění vzduchu, ale i na aktuálních rozptylových poměrech (např. hromadění znečištění v nížinné rovině Ostravské pánve během inverzních situací) a dalších faktorech.

Nejvýznamnějším problémem jsou zvýšené imisní koncentrace prachových částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> a benzo(a)pyrenu. Zasažená oblast kraje zahrnuje kromě širšího území Ostravské aglomerace i Novojičínsko, Podbeskydí a částečně i Beskydy a Osoblažsko. Jedná se o oblast s nejvyšší hustotou obyvatel v kraji, celkový počet obyvatel v oblastech s překročenými imisními limity je více než milion.

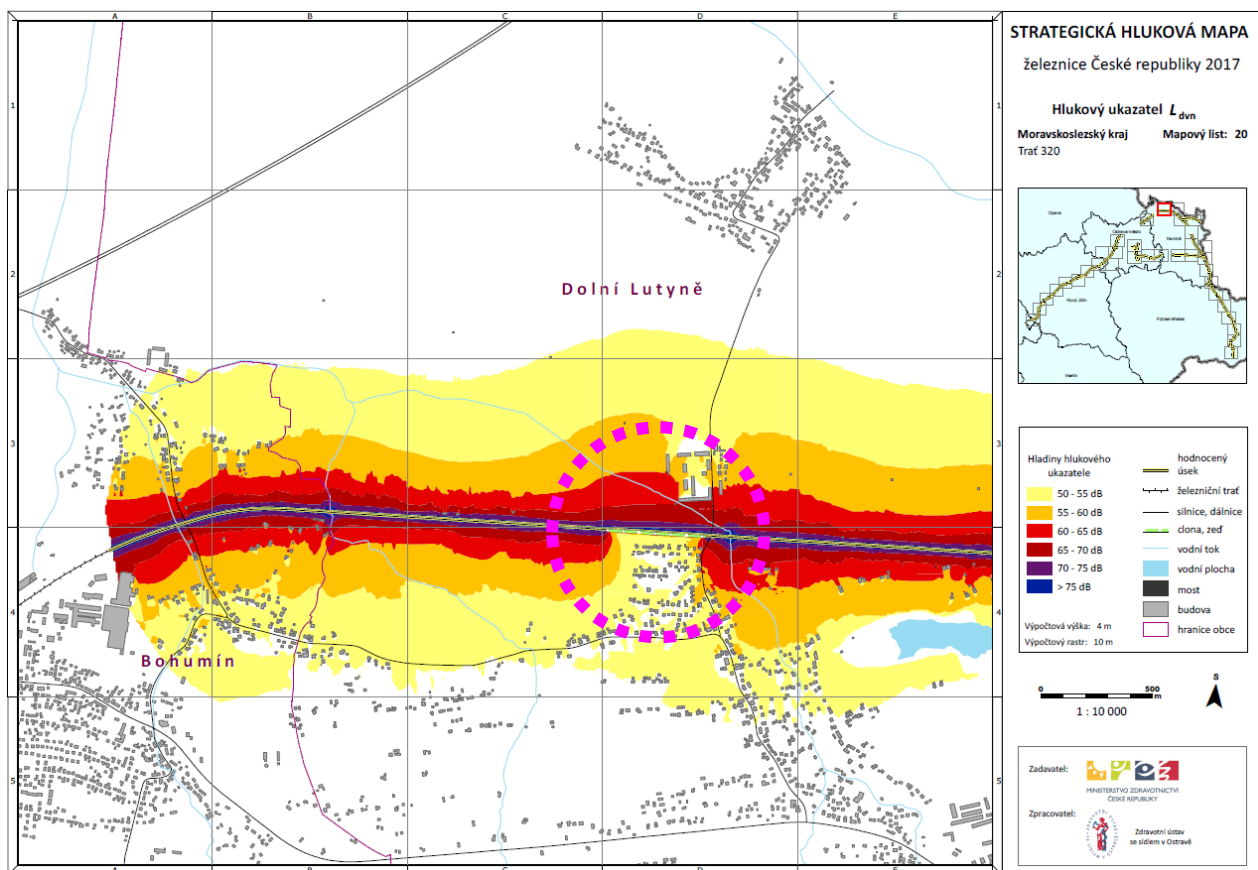
Dalším důvodem zhoršené kvality ovzduší i v lokalitách mimo průmyslová centra (resp. právě v lokalitách mimo centra) je postupný návrat obyvatelstva k pevným palivům, což posuzovaná koncepce nemůže řešit.

## Obyvatelstvo, hluková zátěž a veřejné zdraví

Hlavním zdrojem hluku v území obecně je doprava, především doprava silniční, ale též železniční. Pozemní komunikace i železniční trati působí jako liniový zdroj hluku.

Na základě hlukové emise jednotlivých úseků byla vypočtena vzdálenost, do níž zasahuje limitní izofona pro denní a pro noční hluk, a byly sestaveny hlukové mapy.

Železniční doprava je významným zdrojem hluku, zejména v úsecích tzv. koridorů, kde se velké dopravní zatížení spojuje s rychlostmi vlaků až 160 km/h. Hluk z železniční dopravy je méně vyrovnaný než hluk z dopravy automobilové, průjezdy vlaku mají menší frekvenci, o to však vyšší špičkové hladiny hluku. Kromě hluku působí železniční doprava i významnější vibrace. V oblasti železniční dopravy je podkladem pro hodnocení hluku strategická hluková mapa železniční dopravy, kterou vypracoval Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě. Podle uvedeného podkladu je limit 60 dB pro denní hluk překračován mimo jiné v zastavbě částí Ostravy, Bohumína a Dolní Lutyně, ale pouze u obytné zastavby situované v blízkosti trati, primárně v místech s absencí protihlukových opatření. Právě způsob situování obytné zastavby a protihlukových opatření ve vztahu k železničním tratím je základním determinantem pro zhodnocení míry expozice obyvatel různými úrovněmi hlukové zátěže. Realizace protihlukových opatření je z hlediska možnosti minimalizace hlukové zátěže na obyvatelstvo významným nástrojem (viz obrázky níže).



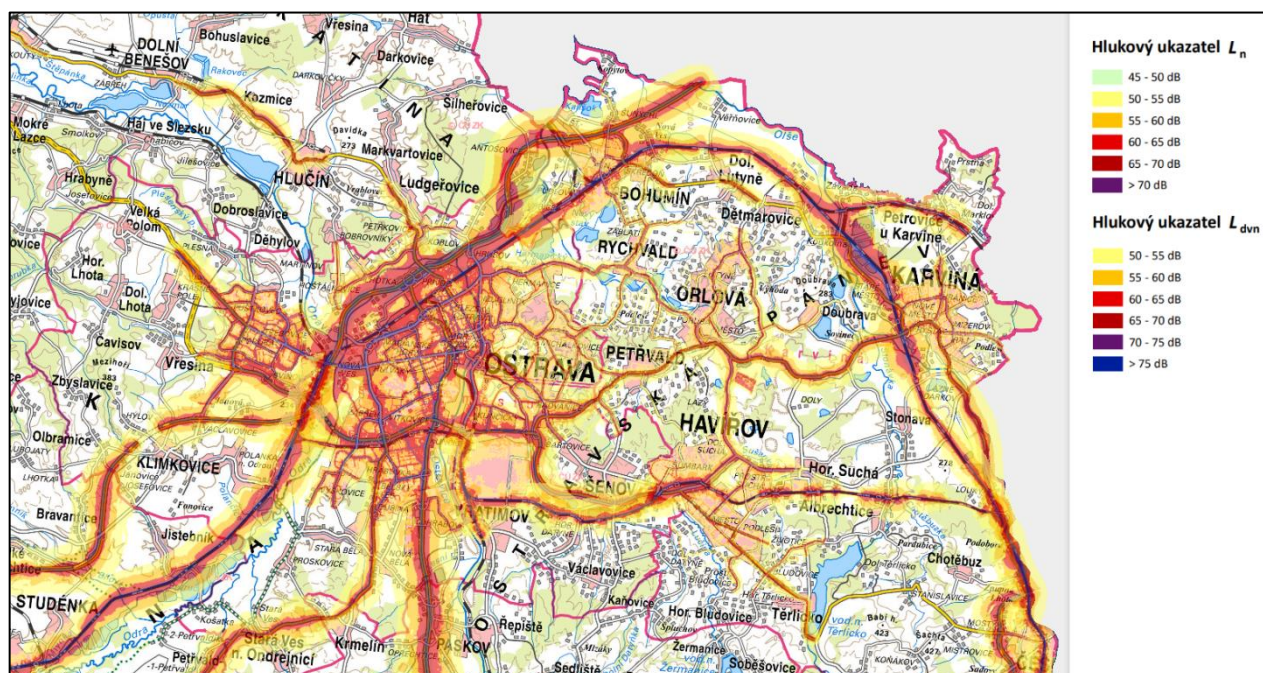
Obrázek 57: Ukázka strategické hlukové mapy pro železnici, Dolní Lutyně (Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví, Strategická hluková mapa, 2017)



Fotografie 5: Ukázka protihlukových opatření v Dolní Lutyni – na předchozím obrázku fialově vyznačená oblast (Autor: Jan Cihlář)

Výše zmíněné vysoké imisní a hlukové zatížení vedoucí k poškození veřejného zdraví je v řešeném území dalším problémem, který se projevuje v obytné zástavbě situované podél významných dopravních tahů. Hlukové vlivy stacionárních zdrojů jsou v řešeném území problémem pouze lokálně, a to zejména v noční

době. Z dostupných podkladů vyplývá, že část míst s překročenými hlukovými limity je ovlivněna hlukem z železniční dopravy, část hlukové zátěže pochází z dopravy silniční, část hlukové zátěže pochází ze stacionárních zdrojů.



Obrázek 58: Hluková mapa ČR (Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví, Strategická hluková mapa, 2017)

Hluková zátěž území patří mezi faktory, které budou realizací koridoru, resp. provozem na příslušné vysokorychlostní trati, ovlivněny. Nová vysokorychlostní trať bude představovat nový liniový zdroj hluku v území, s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se bude přibližovat k chráněné zástavbě. Zároveň se však v důsledku realizace koncepce předpokládá převedení části silniční dopravy (především osobní) na železnici, resp. vysokorychlostní trať, což může snížit stávající akustické zatížení území silniční dopravou.

## Krajina

Ke stávajícím problémům kraje patří silná fragmentace krajiny daná především liniovými stavbami dopravními a technické infrastruktury. S tím souvisí neprůchodnost území pro velké savce a částečná nebo úplná izolovanost těch druhů fauny, které nedokáží tyto bariéry překonávat.

Bariérami v území jsou také velké půdní celky.

Na tyto problémy navazuje omezení nebo absence funkčnosti skladebných prvků ÚSES, které jsou vymezeny a nebyly dosud realizovány (nejsou funkční), nebo těch, které se dostaly do střetu s antropogenními stavbami.

## Fauna, flóra, biologická rozmanitost

V území již v minulosti došlo k fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti zejména v důsledku výstavby železničních tratí a pozemních komunikací, zejména pak systémem dálnic. Tím došlo k vytvoření antropogenních bariér, které jsou pro řadu druhů žijících v území nepropustné (zejména pro velké savce), a došlo tak k jejich částečné izolaci jak z hlediska populací navzájem, tak z hlediska obtížné dostupnosti potravy. Jak bylo výše zmíněno, problematicky působí v tomto ohledu také velké půdní bloky, které působí jako neprostupná bariéra pro některé živočišné druhy, a narušení funkčnosti a celistvosti



skladebných částí ÚSES liniiovými stavbami a zástavbou. V případě uplatnění koncepce v obou variantách může dojít ke zhoršení podmínek jejich budoucí realizace/funkčnosti.

Dalším obecným problémem je šíření nepůvodních druhů rostlin i živočichů, velmi často dochází vlivem antropogenních zásahů v době provádění staveb. Stavební činnost v území tak vede k odstranění nebo oslabení původních druhů vegetace a napomáhá k šíření druhů konkurenčně silnějších. K tomu může dojít i ve fázi realizace A6 ZÚR MSK.

### **Zvláště chráněná území, EVL a PO**

Na základě vymezení koridoru VRT v rámci A6 ZÚR MSK lze potenciálně očekávat ovlivnění vybraných maloplošných zvláště chráněných území a předmětů ochrany a celistvosti lokalit soustavy NATURA 2000 (EVL Heřmanický rybník, EVL Niva Olše – Věřňovice, PO Heřmanský stav – Odra – Poolší), což bylo potvrzeno stran příslušného orgánu ochrany přírody; dle stanoviska Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství ze dne 25. 8. 2021, č. j. MSK 106202/2021, koncepce A6 ZÚR MSK může mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Popis tří potenciálně dotčených lokalit soustavy NATURA 2000 je uveden výše v kapitole 3.6. a také v části B VVURÚ.

Na základě provedené analýzy bylo stanoveno 6 předmětů ochrany jako potenciálně dotčených realizací A6 ZÚR MSK ve třech dotčených lokalitách soustavy Natura 2000 v některé z variant:

#### **EVL Heřmanický rybník**

- čolek velký (*Triturus cristatus*)

#### **EVL Niva Olše – Věřňovice**

- kuňka žlutobřichá (*Bombina variegata*)
- páchník hnědý (*Osmoderma eremita* \*)

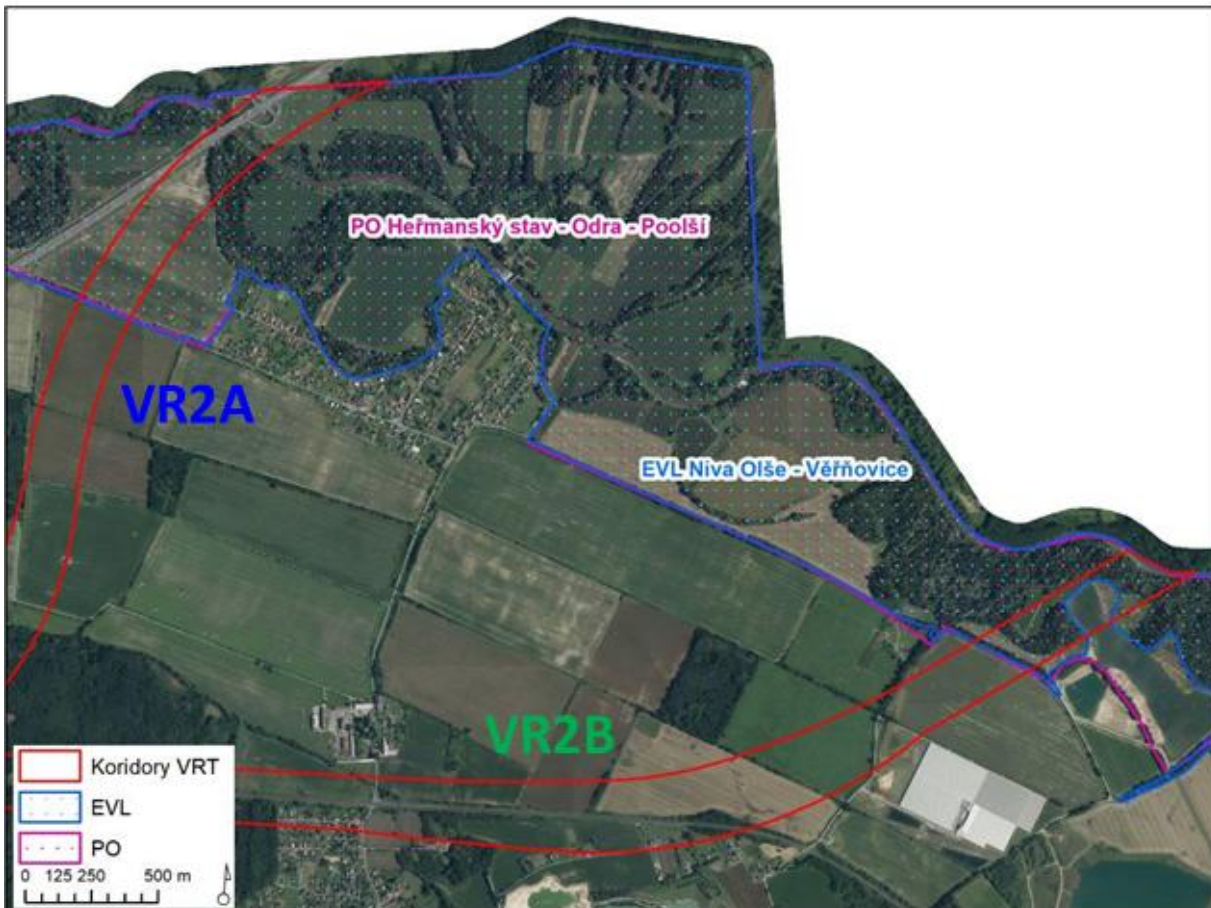
#### **PO Heřmanský stav – Odra - Poolší**

- ledňáček říční (*Alcedo atthis*)
- bukáček malý (*Ixobrychus minutus*)
- slavík modráček střeoevropský (*Luscinia svecica cyanecula*)

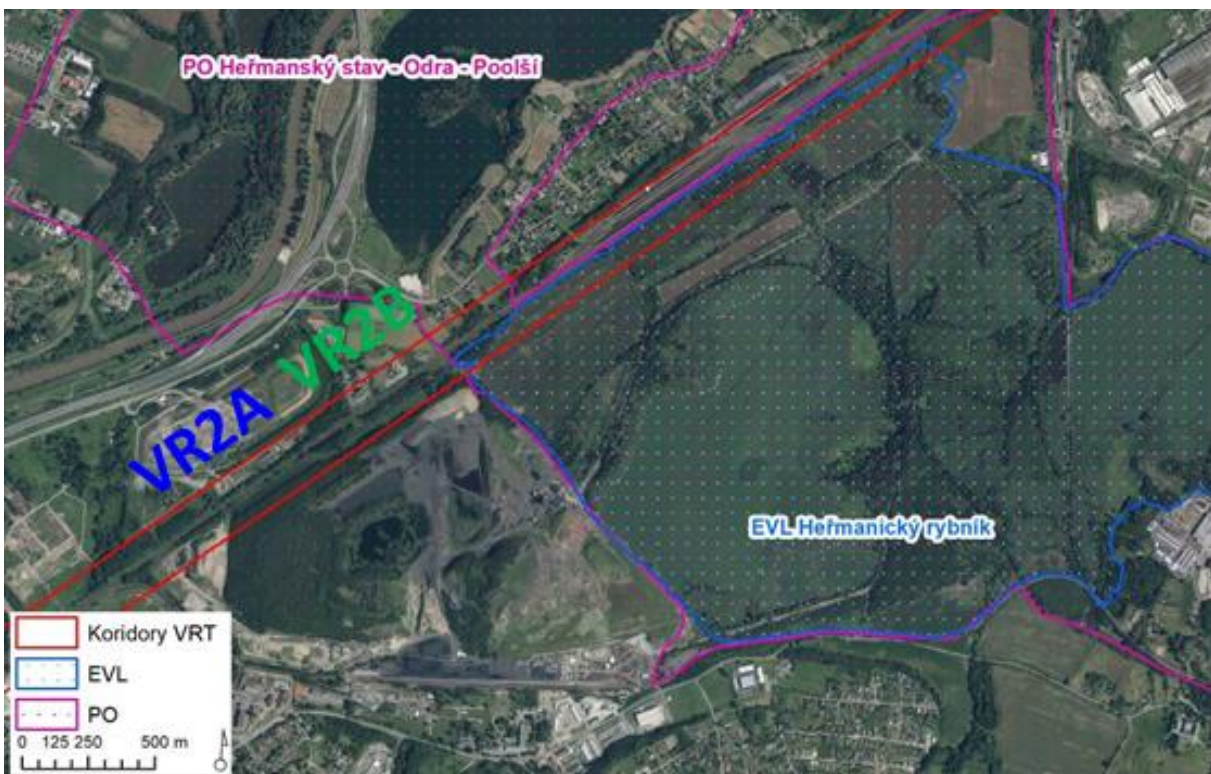
**Podrobně je otázka potenciálních negativních vlivů koncepce na EVL a PO komentována v části B VVURÚ, u zvláště chráněných území pak v kapitole 6. tohoto vyhodnocení SEA.**

Problémem v řešeném území je dále zasahování do integrity vyhlášených zvláště chráněných území v důsledku umístování a provozování antropogenních aktivit včetně dopravních systémů, čímž se jednak narušuje a fragmentuje harmonicky utvářená krajina s významným podílem přirozených ekosystémů, jednak se potenciálně omezují potravní biotopy zvláště chráněných druhů fauny žijících v těchto území a další podmínky rozvoje předmětů ochrany zvláště chráněných území. Dochází také k úbytku stanovišť, která jsou významnou součástí zvláště chráněných území.

Problémem v rámci ČR i Moravskoslezského kraje je také ubývání rostlinných a živočišných druhů vlivem změny jejich životních podmínek. K tomu přispívá mimo jiné fragmentace krajiny (tedy i biotopů) v důsledku rozvoje dopravní i technické infrastruktury a omezení její propustnosti pro celou řadu živočichů (velkých savců).



Obrázek 59: Prostorová kolize variant koridoru VR2A a VR2B s EVL Niva Olše – Věřňovice a PO Heřmanský stav – Odra – Poolší (Zdroj: VVURÚ, ČÁST B; Podkladová data: AOKP ČR, ČÚZK).



Obrázek 60: Prostorová kolize variant koridoru VR2A a VR2B s EVL Heřmanický rybník a PO Heřmanský stav – Odra – Poolší (Zdroj: VVURÚ, ČÁST B; Podkladová data: AOKP ČR, ČÚZK).

## **Oblasti se zvýšeným rizikem možných negativních kumulativních a synergických vlivů**

Na základě prostorové analýzy provedené v předchozí kapitole 4. byla vymezena oblast K1 Ostravsko s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů, která je již nyní zatížena kumulací několika významných negativních vlivů a jevů (zhoršená kvalita ovzduší, zatížení hlukem nad úroveň hygienických limitů, rozsáhlá záplavová území, vysoká dopravní zátěž) a ve které je současně navrhováno více ploch nebo koridorů potenciálně vnášejících další negativní vlivy.

Do oblasti K1 zasahují shodně obě varianty koridoru VR2A i VR2B. Na základě popsaných skutečností v kapitole 4. je zřejmé, že varianty koridoru VR2A i VR2B jsou vkládány do území, které lze považovat za oblast s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů

**Vymezení oblasti s rizikem vzniku kumulativních vlivů K1 je graficky znázorněno v grafické části SEA, výkrese C.6 Výkres kumulativních a synergických vlivů.**

## 6. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ NAVRHOVANÝCH VARIANT ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE, VČETNĚ VLIVŮ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, Kladných a záporných; HODNOTÍ SE VLIVY NA OBYVATELSTVO, LIDSKÉ ZDRAVÍ, BIOLOGICKOU ROZMANITOST, FAUNU, FLORU, PŮDU, HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ, VODU, OVZDUŠÍ, KLIMA, HMOTNÉ STATKY, KULTURNÍ DĚDICTVÍ VČETNĚ DĚDICTVÍ ARCHITEKTONICKÉHO A ARCHEOLOGICKÉHO A VLIVY NA KRAJINU VČETNĚ VZTAHŮ MEZI UVEDENÝMI OBLASTMI VYHODNOCENÍ

---

### 6.1. Postup při hodnocení vlivů

#### 6.1.1. Rozsah hodnocení vlivů A6 ZÚR MSK z hlediska charakteristik, problémů a jevů ŽP

V následujícím textu je hodnocení rozděleno na dvě hlavní oblasti, v nichž jsou záměry a změny uvedené v A6 ZÚR MSK posouzeny ve vztahu k jednotlivým složkám a k jejich vzájemným vztahům:

- ↘ vlivy na zvláště chráněná území a lokality NATURA 2000, přírodní parky, významné krajinné prvky, památné stromy;
- ↘ vlivy na flóru, faunu, ekosystémy, biodiverzitu;
- ↘ vlivy na migrační koridory, ÚSES;
- ↘ vlivy na krajinu, krajinný ráz, fragmentaci krajiny, ekologickou stabilitu;
- ↘ vlivy na zemědělský půdní fond (ZPF);
- ↘ vlivy na pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL);
- ↘ vlivy na horninové prostředí, nerostné bohatství, poddolovaná a sesuvná území, stará důlní díla;
- ↘ vlivy na klima a ovzduší;
- ↘ vlivy na vody – povrchové a podzemní vody, vodní zdroje, riziko povodní;
- ↘ vlivy na obyvatelstvo, hluk, vibrace, veřejné zdraví;
- ↘ vlivy na kulturní dědictví a hmotný majetek;
- ↘ přeshraniční vlivy.

### 6.1.2. Postup hodnocení

Hodnocení předpokládaných vlivů A6 ZÚR MSK je provedeno ve třech krocích:

1. Identifikace podstatných vlivů;
2. Charakteristika vlivů jednotlivých variant koridoru VRT obsažených v A6 ZÚR MSK, včetně odhadu jejich významnosti;
3. Vyhodnocení vlivu změny či úpravy.

Při vyhodnocení vlivů je brán v úvahu také princip předběžné opatrnosti. V případě shledání možných nepříznivých vlivů byla v souladu s tímto principem formulována doporučení, jak těmto nepříznivým vlivům předejít (například vhodným výběrem a umístěním záměru).

### 6.1.3. Hodnocení předpokládaných vlivů z hlediska charakteru a rozsahu dopadu

**Koncepce je posuzována jako celek s ohledem na její charakter, podrobnost řešení a měřítko.** V souladu s ustanovením § 36 odst. 3 stavebního zákona jsou sledovány pouze vlivy, které lze předvídat v měřítku a podrobnosti ZÚR, tj. v měřítku 1: 100 000, na vlivy případně zřejmé v nižších podrobnostech je v textu upozorněno. Např. není možno sledovat zásah do ochranného pásma lesa nebo výskyt plošně malý skupin dřevin.

**Hodnocení se provádí ve vztahu k jednotlivým tématům a jejich dílčím částem. Ve všech případech se jedná o vlivy předpokládané (potenciální).** Hodnocení se týká vlivů, které lze rozdělit do následujících kategorií:

#### I. Vlivy dle účinku

##### Přímé vlivy

Hodnoceny jsou vlivy spojené s přímým dopadem na některou ze složek životního prostředí související s uplatněním koridoru, vymezeném v A6 ZÚR MSK. Vyhodnocení vychází ze znalosti území a z analýz střetů koridoru s hodnotami a limity v území. Např.: zničení jedinců či skupin fauny nebo flóry, znemožnění zemědělského hospodaření na půdě při záboru ZPF, ohrožení kvality vod únikem škodlivin apod.

##### Nepřímé vlivy

Hodnoceny jsou vlivy s kauzálním vztahem ke změnám definovaným v A6 ZÚR MSK, např. vlivy, které se projeví uplatněním požadavků na rozhodování v území či úkolů pro územní plánování nebo se mohou v území projevit zprostředkovaně. Např. požadavek na zajištění dostatečné šíře koridoru pro umístění potenciálně potřebných protihlukových opatření.

##### Sekundární vlivy

Zvažovány jsou důsledky druhotného působení primárního vlivu uplatnění koncepce na některou ze složek životního prostředí na jinou složku. Např. zábor půdy a s ním spojené odstranění porostů na povrchu vyvolá úhyn některého druhu fauny a následně snížení biodiverzity území nebo ovlivnění zdravotního stavu obyvatelstva v důsledku ovlivnění kvality ovzduší.

#### II. Vlivy z hlediska času a trvání

**Krátkodobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provádění realizace záměru (období výstavby).

**Střednědobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí, jenž není spojen výhradně s realizací záměru, ale nastane v případě uplatnění koncepce v etapách, při nekompletní realizaci záměru či nerealizování doprovodných částí záměru, případně nastane po dobu zkušebního provozu (je uváděn, je-li odlišný od dlouhodobého vlivu).

**Dlouhodobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru.

**Trvalý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí, jehož působení je při zachování realizovaného záměru nevratné, např. zábor půdy je trvalý i v případě, že objekt není využíván.

**Přechodný vliv** je vliv, jehož působení je dáno časově omezenými poměry v území (např. ovlivnění kvality vod vlivem zaplavení zdrojů při povodni).

### III. Synergické vlivy

Jsou vlivy vznikající působením vlivů různého druhu a původu na danou složku životního prostředí, které při souběhu několika vlivů nebo vlivů několika záměrů působí obvykle silněji, než je pouhý součet jednotlivých vlivů. Např. společné působení hluku a imisního zatížení nebo současné působení zvýšených imisních koncentrací benzo(a)pyrenu a prachu vyvolá zvýšené riziko poškození veřejného zdraví.

### IV. Kumulativní vlivy

Kumulativní vliv je dán součtem vlivů stejného druhu (např. emise jednoho polutantu, hlukové působení více zdrojů) z různých zdrojů, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv mohl být nulový nevýznamný. Zjištěné kumulace jsou zahrnuty do hodnocení.

### V. Vlivy z hlediska lokalizace

#### (přesahující hranice řešeného území, zejména hranice státu)

Při hodnocení vlivů jsou sledovány vlivy z hlediska jejich možného dopadu na území sousedních států, jsou-li identifikovány.

### Nejistoty hodnocení

**Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti.** Nejistota hodnocení je dána zejména neznalostí konkrétního stavebně-technického řešení stavby, pro kterou je v rámci A6 ZÚR MSK vymezován koridor (např. konkrétní podoba železničního spodku včetně požadavků na zemní práce, odvodnění, mostů, oplocení apod.) Na základě znalostí obdobných záměrů lze tak pouze v hrubých obrysech odhadnout, ale nikoliv přesně určit, stavebně-technické řešení budoucí stavby VRT. Koridor pro VRT je vymezován v proměnné šířce (200–270 m), přičemž budoucí umístění samotné stavby v koridoru se nemusí dotknout řady jevů (limitů). Jejich dotčení bude možné s jistotou konstatovat teprve až na základě podrobnějšího rozpracování záměru v rámci projektové přípravy stavby pro územní řízení.

**K vymezení koridoru pro VRT v A6 ZÚR MSK dochází na základě výsledků tzv. ideové a studijní fáze,** která v sobě zahrnuje zpracování různých druhů specificky zaměřených studií. Tyto studie se týkají jednak vyhledávání vhodných tras a možností budoucího provozu vlaků, jednak zvažují možnosti budoucího technického řešení samotné trati.

Dokumentace pro územní rozhodnutí bude zpracována až poté, co bude v příslušných územně plánovacích dokumentacích vymezena výsledná varianta, tzv. nejvhodnější varianta koridoru VRT. Z pohledu území je výstupem z této dokumentace právě výše zmíněné technické řešení, které stanoví budoucí rozsah stavby

v přesnosti dotčení konkrétních pozemků.

**K otázce stanovení opatření pro eliminaci, minimalizaci a případně kompenzaci negativních vlivů ploch a koridorů a stanovení monitoringu:** Opatření pro zamezení vzniku negativních vlivů včetně kumulativních a synergických vlivů nebo návrhy jejich kompenzace jsou zahrnuty do kapitol 8. a 11. tohoto vyhodnocení SEA a v případě, že je to možné, také do tabulek u hodnocení jednotlivých variant koridoru. Vzhledem k tomu, že kumulativní a synergické vlivy vycházejí primárně z vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, budou opatření stanovená pro eliminaci a minimalizaci vlivů na detekované složky působit rovněž z hlediska zmírnění kumulativního a synergického působení.

Zásady územního rozvoje jsou koncepčním územně plánovacím dokumentem na úrovni kraje. Pracuje se v nich s územně plánovacími nástroji ve velmi hrubém rozlišení, které nezobrazuje reálné provedení stavby, pouze ho v širokém měřítku lokalizuje do řešeného území. Toto měřítko neumožňuje identifikovat přesně případné konkrétní negativní vlivy na životní prostředí, proto zde dále **uvedené vyhodnocení vlivů na životní prostředí (ať již u jednotlivých složek nebo u jejich kumulace a synergie) stanovuje pouze potenciální možnost, nikoliv jistotu vlivu.**

Při vyhodnocení A6 ZÚR MSK se dále vychází ze skutečnosti, že v měřítku zásad územního rozvoje nemůže být přihlíženo ke konkrétnímu stavebně-technickému řešení staveb umístovaných v koridorech ani je nařizovat. Jednalo by se o nezákonnou podrobnost, a o podrobnost řešitelnou nižšími správními akty, kterou tedy nelze, a to i na základě řady soudních precedentů, do územně plánovací dokumentace závazně stanovit. Konkrétní stavebně-technické řešení ani ve většině případů není v době hodnocení známo.

**Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.**

#### **6.1.4. Hodnocení vlivů z hlediska jejich významu**

Pro hodnocení A6 ZÚR MSK byla použita následující stupnice hodnocení:

- 2    potenciálně významný negativní vliv**
- 1    potenciálně mírně negativní vliv**
- 0     bez vlivu/zanedbatelný vliv**
- +1    potenciálně pozitivní vliv**
- +2    potenciálně významný pozitivní vliv**

**Kladná hodnota** = vliv vyvolávající zlepšení dané složky životního prostředí.

**Záporná hodnota** = vliv narušující danou složku životního prostředí.

## **-2 - potenciálně významný negativní vliv**

- ↘ Je vliv vyvolávající plošně nebo významově měnící procentuálně **značný podíl** dané složky životního prostředí (vysoký počet obyvatel zasažených hlukem, vysoká výměra záborů půd vysoké třídy bonity, úbytek populací kriticky nebo silně ohrožených zvláště chráněných druhů fauny či flóry, velký podíl zasaženého ZCHÚ, VKP nebo lokalit NATURA 2000 apod.). V koridoru může být identifikován některý ze sledovaných environmentálních limitů/charakteristik, zjištění střetu však automaticky neznamena, že vždy dojde k významnému negativnímu ovlivnění. Existuje ale vysoké (nadpoloviční) riziko negativního ovlivnění charakteristiky, která je předmětem hodnocení. Při hodnocení výroku v této kategorii musí být vždy součástí opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů vždy návrh na obsahovou úpravu výroku (koncepční opatření). V případě, že předmětná opatření nelze v rámci uplatňování daného výroku použít, je nutné navrhnout vypuštění předmětného výroku z návrhu koncepce.

## **-1 - potenciálně mírně negativní vliv**

- ↘ Je vliv vyvolávající plošně nebo významově měnící procentuálně **silně minoritní podíl** dané složky životního prostředí (zábor malého procenta půd v okolí, usmrcení jedinců druhů fauny nebo flóry, okrajový zásah do VKP, ÚSES, ZCHÚ či lokalit NATURA 2000, nemění jejich funkčnost a skladbu apod.). Využití vymezeného koridoru/plochy může být spojeno s mírně negativním vlivem na danou složku životního prostředí. V koridoru může být identifikován některý ze sledovaných environmentálních limitů/charakteristik či je koridor vymezen v těsné blízkosti sledovaného limitu/charakteristiky, zjištění střetu však automaticky neznamena, že vždy dojde k negativnímu ovlivnění. Existuje určité (menší než nadpoloviční) riziko negativního ovlivnění charakteristiky, která je předmětem hodnocení. Uplatnění koncepce je možné za předpokladu dodržení opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů, jsou-li navrhována, nebo i bez nich.

## **0 - bez vlivu/zanedbatelný vliv**

- ↘ V měřítku zpracování nebyl identifikován negativní vliv na danou složku životního prostředí, resp. na základě expertního odhadu zpracovatel nepředpokládá ovlivnění sledovaných environmentálních charakteristik, nebo jsou tyto charakteristiky uplatněním koncepce negativně ovlivněny na velmi malém podílu území nebo populace.

## **+1 - potenciálně mírně pozitivní vliv**

- ↘ Využití vymezeného koridoru/plochy pozitivně ovlivní (tj. zlepší) danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území na minoritní výměře plochy dotčené části území či u minoritní části populace, např. zde dojde ke snížení počtu obyvatel zasažených hlukem, ke zlepšení stavu biotopů zvláště chráněných druhů fauny či flóry, ke zlepšení průchodnosti územím, ke snížení imisní zátěže, ke zlepšení zdravotního stavu obyvatelstva nebo ke zlepšení pobytové pohody, ke snížení rizika záplav a zvýšení sorpční kapacity území apod.

## **+2 - potenciálně významný pozitivní vliv**

- ↘ Využití vymezeného koridoru/plochy pozitivně ovlivní (tj. zlepší) danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území na majoritní výměře plochy dotčené části území či u majoritní části populace např. zde dojde ke statisticky významnému snížení podílu obyvatel zasažených hlukem, ke zvýšení výměry biotopů zvláště chráněných druhů fauny či flóry, k významnému zlepšení průchodnosti územím, k subjektivně zaznamatelnému snížení imisní



zátěže, ke statisticky významnému zlepšení zdravotního stavu obyvatelstva nebo ke zlepšení pobytové pohody u většiny obyvatel v řešené části území, k eliminaci rizika záplav apod.

Použité označení jednotlivých variant koridoru VRT – VR2A a VR2B – odpovídá označení použitému v návrhu A6 ZÚR MSK.

## 6.2. Postup při hodnocení koncepce z hlediska kumulativních a synergických vlivů

V rámci hodnocení jednotlivých variant koridorů jsou rovněž hodnoceny i kumulativní a synergické vlivy navrhovaných jevů. Základní postup hodnocení možných kumulativních a synergických vlivů zahrnuje následující kroky:

- A. Metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů,
- B. Zjištění současného stavu životního prostředí v řešeném území,
- C. Popis charakteristik životního prostředí, které by mohly být možnými kumulativními a synergickými vlivy výrazně ovlivněny,
- D. Vymezení lokalit, v nichž existuje riziko vzniku a působení možných kumulativních a synergických vlivů,
- E. Zhodnocení možných kumulativních a synergických vlivů při posuzování navrhované varianty řešení, v daném případě je uvedeno srovnání s nulovou variantou
- F. Návrh opatření, která by bránila vzniku nebo omezovala působení možných kumulativních a synergických vlivů,
- G. Stanovení pravidel monitorování možných kumulativních a synergických vlivů.

K jednotlivým bodům postupu hodnocení možných kumulativních a synergických vlivů:

### A. Metodologie hodnocení možných kumulativních a synergických vlivů

Kumulativní a synergické vlivy jsou hodnoceny na základě zhodnocení stávající zátěže území a na základě odborných předpokladů, jak bude v důsledku využití vymezeného koridoru zvýšena zátěž území. Podkladem pro hodnocení stávajícího stavu území (stávající zátěže) byly informace uvedené v kap. 3., 4. a 5 tohoto vyhodnocení. Při hodnocení se zohledňuje spolupůsobení činností a jevů již existujících v území, a také jevů a činností plánovaných, a to se zohledněním principu předběžné opatrnosti.

**Kumulativní vliv** je vliv daný součtem vlivů stejného druhu (např. více zdrojů hluku), přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů samostatně by sledovatelný vliv nemusel nastat

**Synergický vliv** vzniká působením vlivů různého druhu (např. společné působení hlukových a imisních vlivů) na danou složku životního prostředí, přičemž výsledný účinek současně působících zdrojů je větší než prostý součet účinků jednotlivých zdrojů, i když by jednotlivě ani nemusely vykazovat sledovatelné účinky.

### B. Zjištění současného stavu životního prostředí v řešeném území

Popis současného stavu životního prostředí v řešeném území je uveden výše v kapitole 3 tohoto hodnocení a zahrnuje složky životního prostředí:

- ↳ klima a ovzduší,
- ↳ vodu,

- ↘ geomorfologii, přírodní zdroje, poddolovaná a sesuvná území, stará důlní díla,
- ↘ krajinu, krajinný ráz, přírodní parky, významné krajinné prvky
- ↘ ZCHÚ, lokality NATURA 2000
- ↘ flóru a faunu, biologickou rozmanitost, migrační propustnost území, ÚSES,
- ↘ kulturní dědictví a hmotný majetek,
- ↘ půdní fond (ZPF, PUPFL),
- ↘ obyvatelstvo, hygienu životního prostředí.

Současný stav území byl zjištěn na základě pochůzek v řešeném území a dále z dostupných podkladů, kterými jsou ÚAP MSK, Zprávy o životním prostředí v krajích ČR, Statistické ročenky životního prostředí ČR, zjištění a data Českého statistického úřadu, Českého hydrometeorologického ústavu, krajské hygienické stanice, AOPK a z dalších zdrojů.

### **C. Popis charakteristik, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny**

Popis charakteristik a problémů, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny, je uveden v předchozích kapitolách 4. a 5.

### **D. Vymezení lokalit, ve kterých existuje riziko vzniku a působení možných kumulativních a synergických vlivů**

Na základě vyhodnocení údajů o současném stavu území a o charakteristikách složek životního prostředí, které by mohly být uplatněním posuzované koncepce významně uplatněny, byla v kapitole 4 a 5 vymezena oblast s potenciálním rizikem negativního ovlivnění složek životního prostředí více záměry. Toto území – oblast K1, pracovním názvem K1 Ostravsko, je zakreslena ve výkresu *C.6 Výkres synergických a kumulativních vlivů*. Do této oblasti zasahují obě varianty koncepce A6 ZÚR MSK. V rámci kapitoly 6. jsou vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy jednotlivých variant koncepce s působením stávajících a navrhovaných ploch a koridorů v řešené části území.

### **E. Zhodnocení možných kumulativních a synergických vlivů při posuzování variant řešení**

Kumulativní a synergické vlivy uplatnění navržené koncepce jsou hodnoceny jak na základě porovnání obou navržených variant, tak s nulovou variantou.

### **F. Stanovení opatření, které by bránily nebo omezovaly vznik možných kumulativního a synergického působení vlivů**

Návrh případných kompenzačních opatření v případě zjištění kumulativních a synergických vlivů je součástí podmínek pro uplatnění koncepce a je uveden v kapitolách 8. a 11.

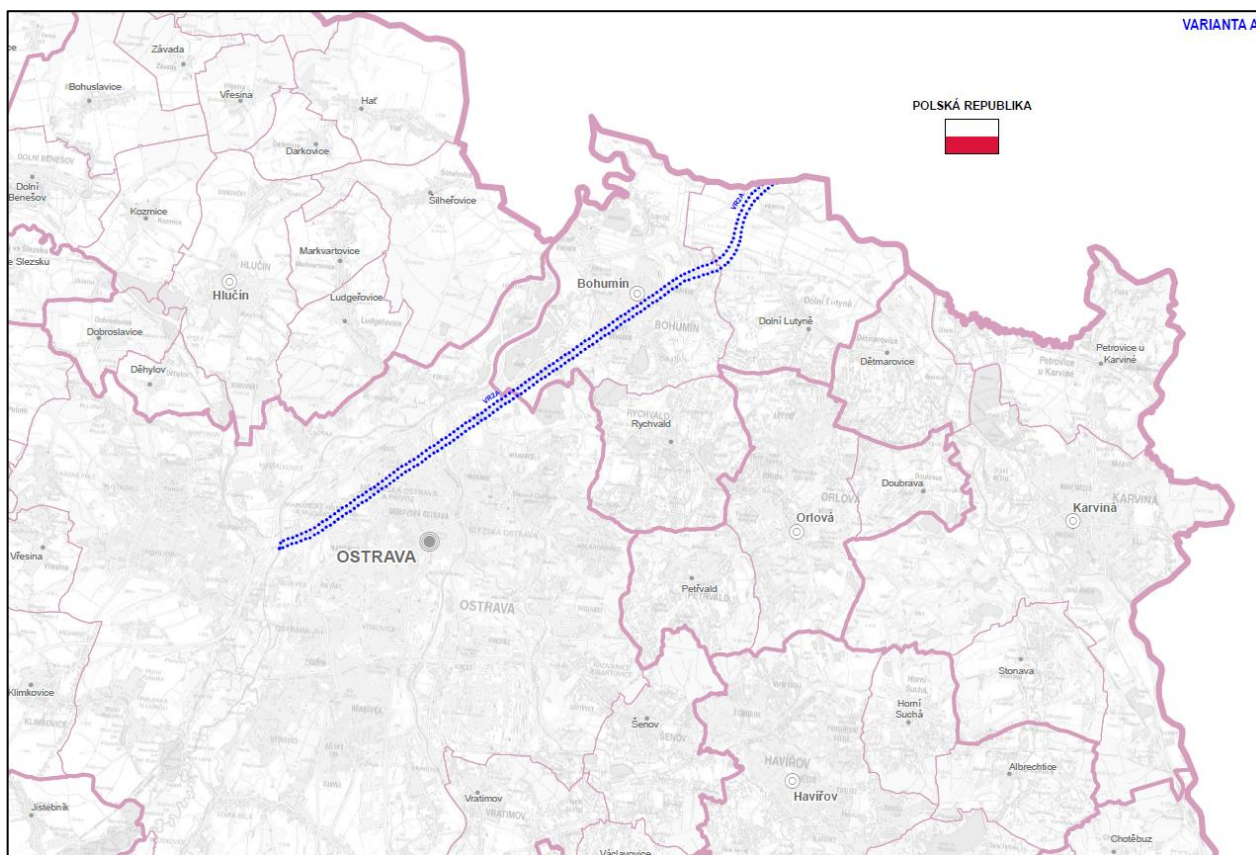
### **G. Stanovení pravidel monitorování možných kumulativních a synergických vlivů**

Při hodnocení kumulativních a synergických vlivů A6 ZÚR MSK nebyla navržena samostatná zvláštní monitorování zjištěných vlivů. Monitorování vlivů na životní prostředí je navrženo v kapitole 10. Jedná se o návrh monitorování, který je společný pro sledování vlivů koncepce na jednotlivé složky životního prostředí a pro vlivy kumulativní a synergické, což je na úrovni ZÚR jako sledování vlivu koncepčního

dokumentu v měřítku kraje jediným možným a vhodným řešením.

Návrh ukazatelů pro sledování vlivů A6 ZÚR MSK je dostatečný i pro monitorování možných kumulativních a synergických vlivů.

### 6.3. Hodnocení koridoru VR2A



Obrázek 61: Výřez z výkresu A.4 Výkres veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření (A6 ZÚR MSK)

#### **VR2A Vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice), nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury**

**Šířka koridoru:** proměnná od 200 do 270 m

**Dotčené obce:** Bohumín, Dolní Lutyně, Ostrava.

**Vymezení koridoru:** Koridor je vymezen v bezprostřední návaznosti na koridor VR1, který byl předmětem řešení Aktualizace č. 3 ZÚR MSK, od hranice katastrálních území Třebovice ve Slezsku/Nová Ves u Ostravy, tj. v místě, kde stávající konvenční železniční trať (II. a III. tranzitní železniční koridor) kříží řeku Odru. Odtud koridor pokračuje v souběhu se stávající konvenční železniční tratí přes žst. Ostrava hlavní nádraží a žst. Bohumín až do prostoru sídla Nová ves. V daném úseku je koridor veden urbanizovaným územím s převažujícím zastoupením ploch lehké i těžké výroby.

Po křížení se silnicí III/46813 v prostoru sídla Nová ves (Bohumín) se koridor odklání od stávající konvenční železniční trati severovýchodním směrem a je veden přes severozápadní část lesního komplexu Borek. Po křížení vodního toku Lutyňka je koridor přechází do volné, zemědělské krajiny, až se v prostoru severně od sídla Věřňovice přimyká k dálnici D1 a pokračuje s ní v souběhu cca 1 km až na státní hranici ČR/PL.

#### **Orientační technické parametry:**

Přestože A6 ZÚR MSK neřeší stavebně-technické řešení stavby VRT, s ohledem na specifické místní podmínky, kdy koridor je z velké části veden urbanizovaným územím ostravské aglomerace a zároveň v bezprostřední blízkosti lokalit soustavy NATURA 2000, byla otázka způsobu realizace stavby VRT konzultována se zástupci oprávněného investora (Správa železnic, s. o) a Ministerstva dopravy.

V současné fázi projektové přípravy je uvažováno s následujícím řešením:

### **Úsek Ostrava-Svinov – Ostrava hl. n.**

- ↘ V daném úseku je uvažováno vedení VRT po stávajících kolejích v rámci II. a III. tranzitního železničního koridoru, které budou modernizovány v rámci akce *Modernizace železničního uzlu Ostrava*, jejíž zahájení se předpokládá v roce 2025. Součástí této akce by mělo být mj. i ztříkolejnění daného úseku a tedy navýšení přepravní kapacity. *Pozn.: Tato akce není předmětem řešení A6 ZÚR MSK.*
- ↘ V daném úseku není v rámci koridoru vymezeného v A6 ZÚR MSK uvažováno s realizací novostavby trati (VRT) pro samostatný provoz vysokorychlostních souprav.

### **Úsek Ostrava hl. n. – Bohumín**

- ↘ V daném úseku je uvažována novostavba elektrizované jednokolejné či dvoukolejné trati (VRT) pro samostatný provoz vysokorychlostních souprav.
- ↘ V souladu se zásadou předběžné opatrnosti vytváří A6 ZÚR MSK územní podmínky pro „maximalistické“ stavebně-technické řešení v daném úseku, tj. realizaci novostavby dvoukolejné trati. Z tohoto předpokladu vychází i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.
- ↘ S ohledem na omezené prostorové podmínky v prostoru sídla Vrbice a přilehlého seřadovacího nádraží je realizace novostavby dvoukolejné trati uvažována v souběhu se stávající konvenční železniční tratí z jihovýchodní strany.

### **Bohumín – státní hranice ČR/PL**

- ↘ V daném úseku je uvažována novostavba elektrizované dvoukolejné trati (VRT) pro samostatný provoz vysokorychlostních souprav.
- ↘ V daném úseku je uvažováno oplocení novostavby trati.
- ↘ V případě varianty B je s ohledem na omezené prostorové podmínky v prostoru sídla Dolní Lutyně a přilehlé obytné zástavby realizace novostavby dvoukolejné trati uvažována v souběhu se stávající konvenční železniční tratí ze severní strany.

## HODNOCENÍ VLIVŮ:

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
<b>Zvláště chráněná území, NATURA 2000, přírodní parky, VKP, památné stromy</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	-1	<b>přechodný</b>	0
	<b>nepřímý</b>	0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	-1
	<b>sekundární</b>	0	<b>dlouhodobý</b>	-1		

Jevy z oblasti přírody a krajiny a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.5 *Výkres vlivů na přírodu a krajinu*.

Koridor ve variantě VR2A zasahuje svým okrajem do prostoru **přírodní památky (PP) Věřňovice**. Realizací záměru v rámci koridoru dojde k dotčení části ochranného pásma a západního okraje přírodní památky s porostem polonských dubohabřin – předmětu ochrany PP, které poskytují biotop některým z druhových předmětů ochrany PP, zejména ptákům. V souvislosti s realizací záměru v této variantě lze očekávat možné snížení výměry PP a její částečnou fragmentaci. Tato skutečnost je založena na nutnosti vést těleso VRT ve vzdálenosti nejméně 50 m od tělesa dálnice D1, což vyplývá z dodaných podrobnějších podkladů k záměru výstavby koridoru VRT od Správy železnic (SŽ). Vliv je hodnocen jako přímý, trvalý, mírně negativní v závislosti na konkrétním umístění stavby v koridoru.

Po provedeném hodnocení bylo konstatováno, že u obou navržených variant předkládané koncepce lze vyslovit potenciální riziko negativního ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, konkrétně: EVL Heřmanický rybník, EVL Niva Olše – Věřňovice a PO Heřmanický stav – Odra - Poolší. U ostatních lokalit soustavy Natura 2000 byl negativní vliv koncepce vyloučen.

U obou variant koridoru VRT byl konstatován **mírně negativní vliv** (-1 dle stupnice hodnocení) koncepce na páchníka hnědého, který je předmětem ochrany EVL Niva Olše – Věřňovice. Budoucí záměr VRT v rámci vymezených variant koridoru lze dle provedeného hodnocení realizovat tak, že nemusí dojít k vyvolání významného negativního vlivu na tento předmět ochrany EVL Niva Olše – Věřňovice. Dále bylo v souvislosti s oběma variantami koridoru VRT stanoveno **mírně negativní ovlivnění** (-1 dle stupnice hodnocení) v případě dalších předmětů ochrany lokalit soustavy Natura 2000. Konkrétně lze očekávat mírně negativní ovlivnění **čolka velkého** (předmět ochrany EVL Heřmanický rybník), mírně negativní ovlivnění **kuňky žlutobřiché** (předmět ochrany EVL Niva Olše-Věřňovice) a mírně negativní ovlivnění **ledňáčka říčního** (předmět ochrany PO Heřmanický stav-Odra-Poolší) v případě obou variant koridoru. Dále byl v souvislosti s oběma variantami koridoru VRT stanoven **nulový až mírně negativní vliv** (0 až -1 dle stupnice hodnocení) na **slavíka modráčka střeoevropského** (předmět ochrany PO Heřmanický stav-Odra-Poolší).

V levobřežní nivě Olše se dle Kočárka (2019) vyskytují potenciální stromy pro výskyt či možnou kolonizaci páchníka hnědého. V rámci koridoru se nachází cca 6 dřevin, které byly vtypovány jako potenciálně vhodné. Realizací koridoru VRT v dané variantě se potenciálně nebude možné vyhnout zásahu alespoň do části těchto potenciálně vhodných dřevin pro páchníka hnědého.

Celkově lze na základě hodnocení v části B VVURÚ konstatovat, že realizací předložené koncepce, resp. koridoru VRT ve variantě VR2A nedojde k významné redukci ploch výskytu předmětů ochrany EVL a PO.

Realizace koncepce, resp. koridoru VRT ve variantě VR2A, nebude znamenat eliminaci výskytu či významné snížení početnosti předmětů ochrany EVL a PO. Potenciální významně negativní vliv na páchníka hnědého lze eliminovat přijetím konkrétních opatření na projektové úrovni – konkrétním trasováním záměru VRT v rámci koridoru.

V případě varianty VR2A dojde k relativně silnějšímu vlivu fragmentace území EVL z důvodu předpokládaného vedení záměru VRT ze značné části po zemním záspu. Fragmentace území však nebude významná. Koridor VRT zčásti paralelně sleduje blízké stávající těleso dálnice D1, lze proto očekávat pouze posílení vlivu fragmentace. Prostupnost nivy Olše na území lokalit soustavy Natura 2000 bude navíc zachována jejími plánovanými přemostěními v obdobném rozsahu jako v případě dálnice D1.

V případě obou variant VRT je, i přes stanovený nevýznamný vliv fragmentace území lokalit soustavy Natura 2000, nezbytné v průběhu budoucího projektování záměru věnovat zvýšenou pozornost zajištění migrační prostupnosti záměru VRT.

Realizaci předložené koncepce ve variantě VR2A lze hodnotit jako nevýznamnou z hlediska redukce klíčových charakteristik EVL a PO, na nichž závisí udržení příznivého stavu předmětů ochrany EVL a PO.

Lze konstatovat nevýznamné narušení cílů ochrany EVL a PO v důsledku realizace koncepce ve variantě VR2A.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že nedojde k významně negativnímu ovlivnění ekologické integrity EVL a PO v důsledku hodnocené koncepce ve variantě VR2A.

Po provedené analýze nebylo shledáno, že by uplatnění varianty VR2A mělo v kumulaci či synergii s jinými záměry obsaženými v ZÚR MSK nebo v dalších koncepcích či záměrech ani v kumulaci či synergii s dalšími vlivy (např. vlivy velkého měřítka) generovat významné negativní vlivy na lokality soustavy Natura 2000.

V tomto hodnocení je vliv na naturové lokality a předměty jejich ochrany hodnocen jako mírně negativní, přímý, krátkodobý (v době stavby), dlouhodobý a trvalý.

Vlivy nepřímé, sekundární, střednědobé a přechodné na ZCHÚ, lokality NATURA 2000 a VKP nebyly zjištěny.

Vliv koncepce na **památné stromy a přírodní parky** lze vyloučit, v trase koridoru se nevyskytují.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
<b>Flóra, fauna, ekosystémy, biodiverzita</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	-1	<b>přechodný</b>	0
	<b>nepřímý</b>	0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	-1
	<b>sekundární</b>	0	<b>dlouhodobý</b>	-1		

Jevy z oblasti přírody a krajiny a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkresu SEA C.5 *Výkres vlivů na přírodu a krajinu*.

V území dotčeném předmětným koridorem může dojít k negativnímu ovlivnění řady zvláště chráněných druhů – byl detekován např. výskyt druhů, jako je rorýs obecný (*Apus apus*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), hýl rudý (*Carpodacus erythrinus*) nebo kavka obecná (*Coloeus monedula*), obojživelníků vázáných zejména na oblast rybníčních soustav a odkališť v okolí místní části Vrbice, kde je pravidelně registrován například skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*), a dále v prostoru nivy Olše, kde byl zaznamenán výskyt ropuchy obecné (*Bufo bufo*), ropuchy zelené (*Bufo viridis*), skokana ostronosého (*Rana arvalis*) nebo kuňky žlutobřiché (*Bombina variegata*), která je předmětem ochrany zdejší EVL Niva Olše – Věřňovice.

Celkově bylo vyhodnoceno, že realizace předkládané koncepce může v případě obou variant částečně ovlivnit některé biologicky cenné druhy rostlin a živočichů. Přesnou míru ovlivnění konkrétních druhů budoucím záměrem VRT není v tuto chvíli možné stanovit. Významné snížení potravní nabídky a hnízdních

příležitostí živočichů v důsledku vymezených koridorů VRT se však nepředpokládá. Důvodem je zejména omezený rozsah záměru a dostatek vhodných biotopů pro potenciálně dotčené druhy v okolí navrženého záměru v obou variantách. Vliv je hodnocen jako mírně negativní, přímý, krátkodobý, dlouhodobý a trvalý. Vlivy nepřímé, sekundární, střednědobé a přechodné nebyly zjištěny.

Popis dotčených biotopů a ekosystémů byl uveden v kapitole 3. Vliv na tuto složku životního prostředí je hodnocen jako mírně negativní, přímý, krátkodobý a trvalý.

Z hlediska biodiverzity nebylo v průběhu hodnocení zjištěno, že by uplatnění koncepce v kterékoliv z variant mělo negativní vliv na biodiverzitu území – nedojde k zániku či významnému omezení rozvoje žádného živočišného druhu ani k významnému narušení, likvidaci či omezení jejich potravních biotopů či biotopů potřebných pro jejich rozmnožování. Vlivy na biodiverzitu jsou hodnoceny jako zanedbatelné ve všech časových řadách.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
<b>Migrační koridory, ÚSES</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	-1	<b>přechodný</b>	0
	<b>nepřímý</b>	0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	-1
	<b>sekundární</b>	0	<b>dlouhodobý</b>	0		

Jevy z oblasti přírody a krajiny a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.5 *Výkres vlivů na přírodu a krajinu*.

Koridor VR2A se nachází zcela mimo biotop zvláště chráněných druhů velkých savců, je veden převážně přes silně fragmentované a urbanizované území aglomerace Ostrava – Bohumín a navazujících aglomerací na polské straně státní hranice. Vliv na migrační prostupnost území pro velké savce je nulový.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o významnou liniovou dopravní stavbu, ale nelze vyloučit lokální mírně negativní vliv záměru v jednotlivých navržených variantách na migrační prostupnost území pro ostatní druhy živočichů, zejména překračování vodotečí, které představují vhodnou tahovou cestu pro některé druhy ptáků i další živočichy (obojživelníci, drobní savci apod.). Vzhledem k předpokládanému mimoúrovňovému křížení budoucího záměru s řekou Olše v obou navržených variantách lze předpokládat, že migrační prostupnost toku Olše zůstane zachována. Vliv na migrační prostupnost území je hodnocen jako přímý, krátkodobý, trvalý, mírně negativní.

Vlivy na ÚSES<sup>15</sup> byly detekovány následující:

- kolize s místním biocentrem MBC 1-4, které je součástí nadregionálního biokoridoru NRBK 1-2 A – společná část koridoru VRT zasahuje do těchto prvků ÚSES na území Ostravy svým západním okrajem v prostoru řeky Odry a její nivy. Koridor je zde vymezen v návaznosti na stávající železniční trať a dle dodaných podkladů dojde k jejímu rozšíření o dvě koleje. Lze předpokládat, že dojde k mimoúrovňovému křížení řeky Odry ve stávajícím rozsahu. Migrační prostupnost a funkčnost dotčených prvků ÚSES zůstane zachována.

<sup>15</sup> Pozn. pro komplexnost hodnocení jsou uvedeny i detekované vlivy na lokální ÚSES. Ve vybraných případech totiž například lokální biocentra plní funkci vložených biocenter v nadregionálním/regionálním biokoridoru.





Obrázek 62: Kolize navrženého koridoru s prvky ÚSES na podkladu příslušného ÚP Ostrava (Zdroj: Geopotrál Moravskoslezského kraje, mapová aplikace územních plánů)

- překračování nadregionálního biokoridoru NRBK 2-3 – společná část koridoru VRT překračuje tento prvek ÚSES na území Ostravy v místě stávajícího přemostění Ostravice a její nivy železnicí, severozápadně od Přívozké haldy. Koridor je zde vymezen v návaznosti na stávající železniční trať a dle dodaných podkladů dojde k jejímu rozšíření o dvě koleje. Lze předpokládat, že dojde k mimoúrovňovému křížení řeky Ostravice ve stávajícím rozsahu. Migrační prostupnost a funkčnost dotčených prvků ÚSES zůstane zachována.



Obrázek 63: : Kolize navrženého koridoru s prvky ÚSES na podkladu příslušného ÚP Ostrava (Zdroj: Geopotrál Moravskoslezského kraje, mapová aplikace územních plánů)

- zásah do nadregionálního biokoridoru K98 – společná část koridoru VRT zasahuje do tohoto prvku ÚSES na území Bohumína. Nadregionální biokoridor je vymezen za účelem propojení prostor ploch vodních nádrží v okolí místní části Vrbice. Biokoridor je fragmentován stávajícím tělesem železniční trati. Koridor je zde vymezen v návaznosti na stávající železniční trať a dle dodaných podkladů dojde

k jejímu rozšíření o dvě koleje. Realizací koridoru může dojít k posílení fragmentace tohoto biokoridoru.



Obrázek 64: Kolize navrženého koridoru s prvky ÚSES na podkladu příslušného ÚP Bohumín (Zdroj: Geopotrál Moravskoslezského kraje, mapová aplikace územních plánů)

- vedení přes regionální biocentrum RBC C129 – společná část koridoru VRT je vedena podél stávajícího koridoru železniční trati a svým jihovýchodním okrajem zasahuje na území Bohumína do prostoru regionálního biocentra C129, které je vymezeno v prostoru EVL Heřmanický rybník a jeho okolí. Při realizaci záměru lze předpokládat rozšíření stávajícího tělesa železniční trati maximálně o dvě koleje ve vazbě na stávající železniční trať. Při tomto rozšíření dojde k okrajovým zásahům k hranici RBC, které významně nepoškodí jeho funkčnost či migrační prostupnost.



Obrázek 65: Kolize navrženého koridoru s prvky ÚSES na podkladu příslušného ÚP Bohumín (Zdroj: Geopotrál Moravskoslezského kraje, mapová aplikace územních plánů)

- překračování lokálního biokoridoru K4 – společná část koridoru VRT v místě oddělování jednotlivých variant koridoru, severovýchodně od místní části Skřečoš na území Bohumína překračuje lokální biokoridor K4, který je vymezen podél Skřečošského potoka. Při realizaci záměru lze předpokládat mimoúrovňové řešení překračování vodního toku. Migrační prostupnost a funkčnost dotčených prvků ÚSES zůstane zachována.



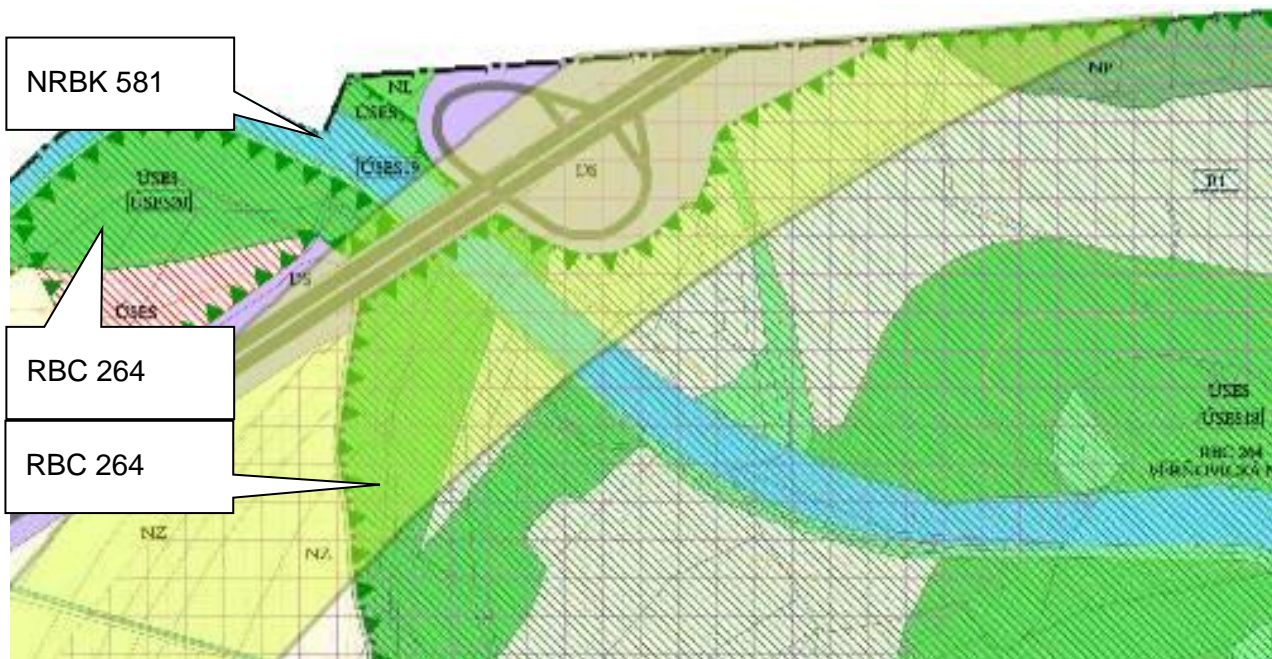
Obrázek 66: Kolize navrženého koridoru s prvky ÚSES na podkladu příslušného ÚP Bohumín (Zdroj: Geopotrál Moravskoslezského kraje, mapová aplikace územních plánů)

- průchod přes lokální biocentrum ÚSES 31 a překračování navazujícího lokálního biokoridoru ÚSES 32 – Koridor ve variantě VR2A prochází na území Dolní Lutyně přes lokální biocentrum ÚSES 31, jež je vymezeno v severní části lesa Borek a nachází se ve vazbě na lužní porosty a polonské dubohabřiny jižně vodního toku Lutyňka. Na biocentrum západně navazuje lokální biokoridor ÚSES 32, který je ven podél Lutyňky. Realizaci záměru v rámci varianty VR2A lze předpokládat negativní dotčení biocentra a snížení jeho funkčnosti v důsledku nutné realizace průseku dřevin. V případě překračování Lutyňky lze očekávat mimoúrovňové křížení záměru s vodním tokem, kdy zůstane zachována migrační prostupnost vodního toku a na něj vázaných prvků ÚSES.



Obrázek 67: Kolize navrženého koridoru s prvky ÚSES na podkladu příslušného ÚP Dolní Lutyně (Zdroj: Geopotrál Moravskoslezského kraje, mapová aplikace územních plánů)

- kolize s regionálním biocentrem RBC 264 Věřňovická niva, které vytvářeno dílčími částmi ÚSES 18 a ÚSES 20, a na níž se připojuje nadregionální biokoridor NRBK 581 vytvářen jeho dílčí částí ÚSES 19 – Koridor ve variantě VR2A vstupuje na území Dolní Lutyně do nivy Olše při hranicích s Polskou republikou, na níž jsou vázány uvedené prvky ÚSES. Realizací koridoru dojde k zásahu do regionálního biocentra RBC 264, kdy v důsledku záboru porostů tělesem VRT dojde k částečnému snížení funkčnosti RBC, které nebude významné. V souvislosti s mimoúrovňovým křížením řeky Olše v obdobném rozsahu jako v případě navazující dálnice D1 dojde k okrajovému vlivu na funkčnost nivy Olše v rámci nadregionálního biokoridoru NRBK 581, migrační prostupnost zůstane zachována.



Obrázek 68: Kolize navrženého koridoru s prvky ÚSES na podkladu příslušného ÚP Dolní Lutyně (Zdroj: Geopotrál Moravskoslezského kraje, mapová aplikace územních plánů)

Vlivy krátkodobé na ÚSES (z období výstavby v koridoru) jsou hodnoceny jako mírně negativní.

Celkově jsou vlivy uplatnění varianty VR2A na ÚSES hodnoceny jako mírně negativní, přímé, krátkodobé a trvalé. Vlivy nepřímé, sekundární, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
<b>Krajina, krajinný ráz, fragmentace krajiny, ekologická stabilita</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	0	<b>přechodný</b>	0
	<b>nepřímý</b>	0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	-1
	<b>sekundární</b>	0	<b>dlouhodobý</b>	0		

Jevy z oblasti přírody a krajiny a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.5 Výkres vlivů na přírodu a krajinu.

Koridor nezasahuje do území žádného přírodního parku.

Vymezením koridoru VR2A dojde k přímému trvalému mírně negativnímu ovlivnění krajinného rázu, který ale významně neovlivní dálkové pohledy, a krajinný ráz tedy sledovatelným způsobem výrazně nenaruší. Koridor VR2A je veden územím, ve kterém jsou již vedeny liniové dopravní a jiné stavby technické infrastruktury, ve značné části je veden v souběhu se stávající železniční tratí. Trasu koridoru VR2A je možno s ohledem na historické vazby vedení dopravních komunikací, rozmístění sídel a celkovou sídelní strukturu vyhodnotit jako akceptovatelnou. Uplatnění této varianty významně nenaruší ani ekologické funkce krajiny. V kontextu těchto souvislostí je vliv uplatnění koridoru VR2A z pohledu vlivů na krajinu vyhodnocen jako přímý, trvalý, mírně negativní.

Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylovající se od stávajících liniových staveb (zejména ve své severní části) mít mírně negativní přímý trvalý vliv na fragmentaci krajiny a přetížení lokálně technicistního vjemu, k němuž přispívají i vedení VVN stávající a plánovaná, stávající železniční tratě

a silniční systém včetně dálnice D1.

Ekologická stabilita dotčené části území bude mírně negativně trvale ovlivněna zábořem travních porostů a lesa pro stavbu v koridoru a jejich změnou na zastavěné plochy, které mají koeficient ekologické stability 0. S ohledem na úzkou linii stavby v koridoru tato změna není hodnocena jako významně negativní.

Vlivy nepřímé, sekundární, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	<b>ZPF</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	-1	<b>přechodný</b>
<b>nepřímý</b>		0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	-1
<b>sekundární</b>		-1	<b>dlouhodobý</b>	0		

Jevy z oblasti půdního fondu a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.4 *Výkres vlivů na půdu a lesní ekosystémy*.

Provedený kvalifikovaný odhad záborů ZPF má orientační charakter. V rámci podrobnějších ÚPD a v projektové přípravě stavby bude kvalifikovaný odhad záborů ZPF pro vymezený koridor dále upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby.

Z hlediska ochrany ZPF je přímé ovlivnění uplatněním koridoru VR2A dáno novým zábořem půdy, který je v celém rozsahu odhadován na 9,04 ha. Z toho je 1,98 ha na půdách II. třídy ochrany, zbývající výměru tvoří půdy III. třídy ochrany. Zábor půd I. třídy ochrany ZPF nebyl indikován. Při výstavbě dopravních liniových staveb obdobného rozsahu se obecně není možné vyhnout záboru půdy včetně půd kvalitních. S ohledem na požadavek ochrany veřejného zdraví před hlukem pak není možné vymezit předmětný koridor mimo volnou půdu zástavbou obcí. Rovněž technicky není řešitelné vymezovat koridor jen mimo vysoce produkční půdy. V tomto případě lze akceptovat i zábor půd II. třídy ochrany, protože u předmětného koridoru převažuje obecný zájem daný potřebou snížení intenzity silniční dopravy s doprovodným snížením hlukové zástavby podél silničních tahů a zlepšením kvality ovzduší. Sekundární vlivy vymezení koridoru VR2A z hlediska ZPF představují zvýšené riziko eroze, narušení investic v půdě, sorpční kapacity území a degradaci půd v úzkém pásu podél koridoru. Kvantifikaci krátkodobých vlivů (dočasné záboř pro provedení stavby v koridoru) lze v tomto stupni poznání pouze odhadnout – předpokládají se vlivy krátkodobé, mírně negativní.

Vlivy koridoru VR2A jsou s ohledem na zanedbatelný zábor (v měřítku ZÚR) vysoce kvalitních půd (1,98 ha) považovány za mírně negativní přímé, sekundární, krátkodobé a trvalé. Vlivy nepřímé, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
<b>PUPFL</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	0	<b>přechodný</b>	0
	<b>nepřímý</b>	0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	-1
	<b>sekundární</b>	-1	<b>dlouhodobý</b>	0		

Jevy z oblasti půdního fondu a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.4 *Výkres vlivů na půdu a lesní ekosystémy*.

Z hlediska ochrany PUPFL je přímé ovlivnění uplatněním koridoru VR2A dáno záborom PUPFL v rozsahu 2,79 ha, přičemž dotčeny jsou jen lesy zvláštního určení. Provedený kvalifikovaný odhad záborů PUPFL má orientační charakter. V rámci podrobnějších ÚPD a v projektové přípravě stavby bude kvalifikovaný odhad záborů PUPFL pro vymezený koridor dále upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby.

Sekundární Vlivy záboru PUPFL představují fragmentaci lesních porostů, vyšší riziko poškození bořivými větry, úbytek biotopů fauny spojené s lesními porosty a narušení vodního režimu krajiny. Úbytek lesů v rámci uplatnění koridoru VR2A s přihlédnutím k popsáním sekundárním vlivům je považován za přímý, trvalý, mírně negativní.

Vlivy na PUPFL nepřímé, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
<b>Horninové prostředí, nerostné bohatství, poddolovaná a sesuvná území, stará důlní díla</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	-1	<b>přechodný</b>	0
	<b>nepřímý</b>	0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	-1
	<b>sekundární</b>	0	<b>dlouhodobý</b>	0		

Jevy z oblasti horninového prostředí a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.3 *Výkres vlivů na horninové prostředí*.

Koridor VR2A v celé trase prochází územím, které je předmětem ochrany nerostného bohatství dle horního zákona nebo představuje limit v oblasti ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů. Přehled střetů těchto dotčených předmětů ochrany s koridorem VR2A je uveden v následující tabulce. Vesměs se jedná o ložiska zemního plynu a černého uhlí.

Tabulka 14: Přehled předmětů ochrany horninového prostředí dotčených koridorem VR2A (Zdroj: Surovinový informační systém, Česká geologická služba, 2022)

Předměty ochrany nerostného bohatství dotčené koridorem VR2A				
CHRÁNĚNÁ LOŽISKOVÁ ÚZEMÍ	VÝHRADNÍ LOŽISKA			DOBÝVACÍ PROSTORY
Čs. část Hornoslezské pánve (zemní plyn, černé uhlí)	Věřňovice (zemní plyn, černé uhlí, dosud netěženo)	-	-	Přívoz I (zemní plyn váz. na uhelné sloje, těžený)
Rychvald (zemní plyn)	Rychvald (zemní plyn, současná těžba z vrtu)	-	-	Mariánské Hory I (zemní plyn váz. na uhelné sloje, ložisko v průzkumu / otvírce)
-	Důl Odra, stř. Heřmanice, Ostrava-Koblov, Ostrava-Přívoz, z. Mariánské hory (černé uhlí, dřívější hlubinná těžba)	-	-	Heřmanice I (zemní plyn vázaný na uhelné sloje, těžený)

Zákon č. 44/1988 Sb., horní zákon, ve znění pozdějších předpisů v § 18 odst. 2 stanoví, že pokud je nezbytné v zákonem chráněném obecném zájmu umístit stavbu nebo zařízení nesouvisící s dobýváním výhradního ložiska v chráněném ložiskovém území, je třeba dbát, aby se narušilo co nejméně využití nerostného bohatství. Znemožnit nebo ztížit dobývání výhradních ložisek nerostů uvedených v § 3 odst. 1 písm. a) až d) horního zákona je možno jen ve zvlášť odůvodněných případech, jde-li o mimořádně důležitou stavbu nebo zařízení nebo bude-li stavbou nebo zařízením ztíženo nebo znemožněno dobývání jen malého množství zásob výhradního ložiska.

V případě koridoru VR2A je veřejný zájem na její výstavbu významný, deklarovaný řadou koncepčních a strategických dokumentů přijatých na úrovni EU, tak i ČR. Jedním z nejdůležitějších přínosů realizace koncepce v mezinárodním, republikovém i regionálním kontextu je uvolnění kapacity na stávajících koridorových tratích, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní dopravy (dálková, regionální, příměstská), tak nákladní dopravy. Zejména nárůst přepravních kapacit pro nákladní dopravu lze označit za významně pozitivní jev; převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť – environmentálně šetrnou formu dopravy – přispěje ke snížení podílu silniční nákladní dopravy, a tedy ke snížení emisí.

Realizace koncepce v dané variantě tak splňuje veškeré předpoklady pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční dopravy, čímž dojde k významnému posílení hospodářského, sociálně-ekonomického i environmentálního rozvoje Moravskoslezského kraje.

Vliv uplatnění koncepce v dané variantě na ložiska nerostných surovin byl vyhodnocen jako mírně negativní, přímý, krátkodobý (v době výstavby) a trvalý.

Jižní část koridoru VR2A prochází poddolovanými územími po těžbě černého uhlí (Mariánské Hory, Přívoz a Heřmanice), kde se lokálně projevují pozůstatky těžby v podobě hald, propadlin a otevřených ústí, a nelze vyloučit vliv otřesů při výstavbě i provozu na tato území. Navrhování staveb v takových územích, včetně staveb železnice, se řídí příslušnými právními předpisy a normami<sup>16</sup>, které výskyt takových jevů zohledňují. U koridoru VR2A bylo též identifikováno okrajové dotčení dvou starých důlních děl v prostoru bývalého hlubinného černouhelného Dolu Hubert (Ostrava – Hrušov).

<sup>16</sup> Zejména zákon č. 44/1988 Sb., horní zákon, ve znění pozdějších předpisů a ČSN 73 0039 Navrhování objektů na poddolovaném území



Vliv uplatnění varianty VR2A na tato území byl vyhodnocen jako mírně negativní přímý, krátkodobý (v době výstavby) a trvalý.

Koridor VR2A prochází v severní části oblastí uklidněných svahových nestabilit přírodního původu v okolí Dětmarovic a Dolní Lutyně – viz předchozí obrázek. V rámci projektové přípravy stavby bude proveden hydrogeologický a geologický průzkum, který v zájmové oblasti vymezí všechny existující svahové deformace a stanoví jejich typy a současný stupeň aktivity. Na základě výsledků tohoto průzkumu budou řešeny konkrétní požadavky na stavebně technické provedení stavby, popřípadě na zajištění stability území v okolí stavby.

Při plánování výstavby liniových staveb vedoucích přes sesuvná území, je obecně vhodné volit jejich vedení tak, aby sesuvné území protínaly v násypu (v dolní části) nebo v odřezu (v horní části), nebude-li možné vyhnout se nestabilní části oblasti, lze násyp opřít např. o pilotovou stěnu, případně celé sesuvné území přemostit. S ohledem na uvažovaný způsob vedení trati byl identifikován mírně negativní krátkodobý vliv, kdy by s ohledem na zvolený způsob založení stavby VRT mohlo dojít k aktivaci tohoto území.

Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.

Vlivy na horninové prostředí, nerostné bohatství, poddolovaná a sesuvná území a stará důlní díla nepřímé, sekundární, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU*		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI*		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI*	
<b>Klíma a ovzduší</b>	<b>přímý</b>	0/0	<b>krátkodobý</b>	-1/-1	<b>přechodný</b>	0/0
	<b>nepřímý</b>	0/+1	<b>střednědobý</b>	0/0	<b>trvalý</b>	0/0
	<b>sekundární</b>	0/+1	<b>dlouhodobý</b>	0/+1		

*\*zátěž podél vymezeného koridoru / zátěž podél stávajících komunikací*

Vymezením koridoru nedojde k přímému ovlivnění znečištění ovzduší emisemi pocházejícího z dopravy s ohledem na předpokládanou elektrizaci trati.

V době výstavby trati lze vlivem manipulace se zeminami a vlivem zvýšené intenzity nákladní dopravy očekávat vlivy krátkodobé mírně negativní dané vyšší resuspencí prachu a emisemi škodlivin ze spalování pohonných hmot v mechanismech a nákladních vozidlech podél stávajících silničních tahů, ale i v místě vymezeného koridoru tam, kde budou probíhat stavební práce. Tento vliv byl vyhodnocen jako krátkodobý, mírně negativní.

V době provozu trati v koridoru se předpokládá převedení části silniční dopravy (především osobní) na železnici. Důsledkem toho budou nepřímé, dlouhodobé, sekundární, mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší v zastavbě podél stávajících silničních tahů (zátěž podél stávajících komunikací). Shodné nepřímé, dlouhodobé, sekundární, mírně pozitivní vlivy budou generovány i na klima, a to z důvodu snížení emisí látek poškozujících ozonovou vrstvu.

Vlivy na ovzduší a klima přechodné, střednědobé a trvalé nebyly zjištěny.

Z dosud známých podkladů pro technické řešení VRT vyplývá, že VRT jsou plně elektrifikované a při jejich provozu tak nebude docházet ke vzniku a ani emisím znečišťujících látek v místě provozu. Provozem vlaků však bude docházet ke spotřebě elektrické energie, při jejíž výrobě jsou do ovzduší uvolňovány mimo jiné

i skleníkové plyny, vedle vodní páry pak především oxid uhličitý (CO<sub>2</sub>). Jedná se tak o nepřímé emise CO<sub>2</sub> související s provozem VRT. Pro výpočet nepřímých emisí CO<sub>2</sub> bude určující spotřeba elektrické energie v daném traťovém úseku.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	<b>Voda: povrchové a podzemní vody, vodní zdroje, riziko povodní</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	-1	<b>přechodný</b>
<b>nepřímý</b>		0	<b>střednědobý</b>	-1	<b>trvalý</b>	-1
<b>sekundární</b>		0	<b>dlouhodobý</b>	-1		

Jevy z oblasti vodního prostředí a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.2 *Výkres vlivů na vodní prostředí*.

Koridor VR2A není ve střetu s ochrannými pásmy vodních zdrojů pro veřejné zásobování vodou.

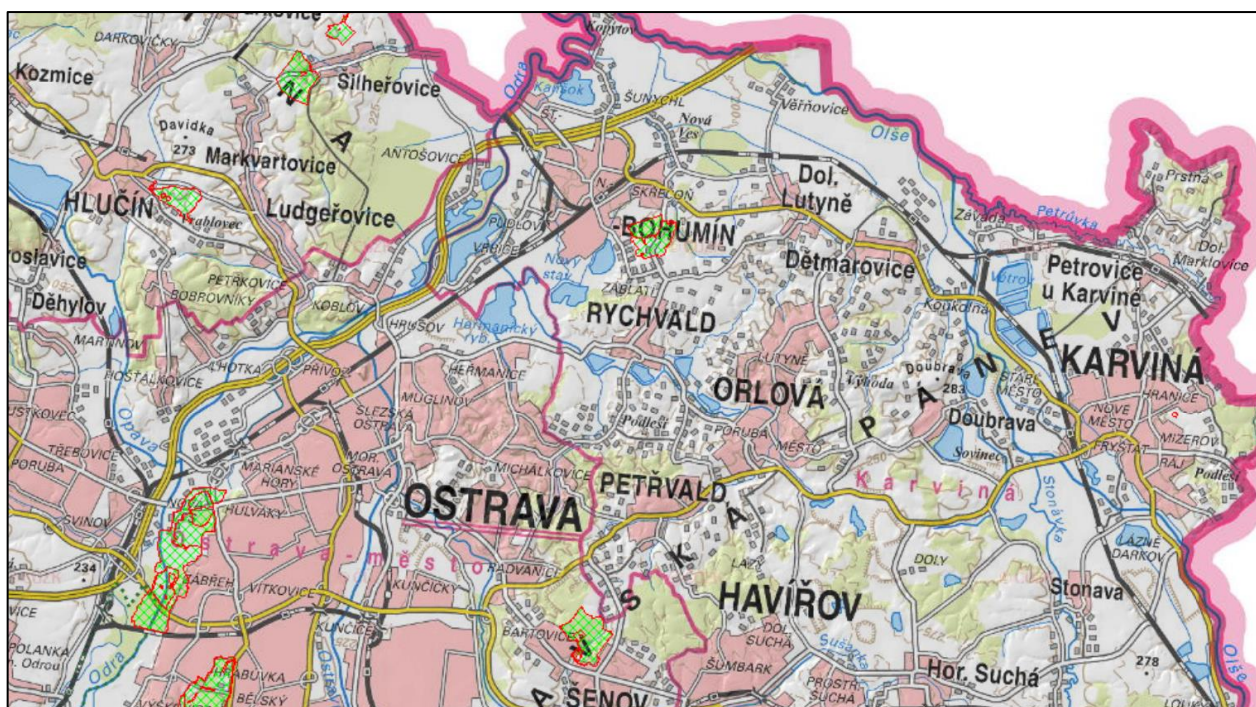
Koridor VR2A neprochází územím CHOPAV.

Vymezení koridoru nevyžaduje odběr podzemní vody ani vypouštění odpadních nebo srážkových vod do vod podzemních nebo povrchových. Vlivy na hydrogeologické charakteristiky v důsledku čerpání nebo dotace podzemních vod jsou vyloučeny. Zrychlení odtoku vody z území se s ohledem na malou šíři zpevněné linie a její propustnost nepředpokládá. Nelze ale vyloučit budování násypů, případně zvyšování terénu a/nebo provádění zářezů a zakládání mostních objektů při překonávání vodotečí a v místech vedení koridoru po estakádách.

Vymezení koridoru VR2A může ovlivnit proudění podzemní vody v připovrchovém horizontu, a to zejména při realizaci zářezů. K poklesu hladiny ve směru i proti směru proudění podzemní vody a ke zrychlenému odvodnění území dojde trvale. V místech s vysokou hladinou podzemní vody v území nelze vyloučit zasažení hladiny podzemní vody při případném budování zářezů, a v takovém případě dojde ke drénování mělké podzemní vody přitékající z horních částí hydrogeologického masívu s následným poklesem hladiny podzemní vody na úroveň dna zářezu. Velikost přítoků podzemní vody do zářezu bude ovlivněna filtračními vlastnostmi horninového prostředí a lokálními podmínkami. Po ukončení stavby dojde z hlediska proudění podzemních vod k ustálení. Vzhledem k úzké linii stavby v koridoru se bude pravděpodobně jednat o vlivy mírně negativní, přímé, trvalé, krátkodobé až střednědobé.

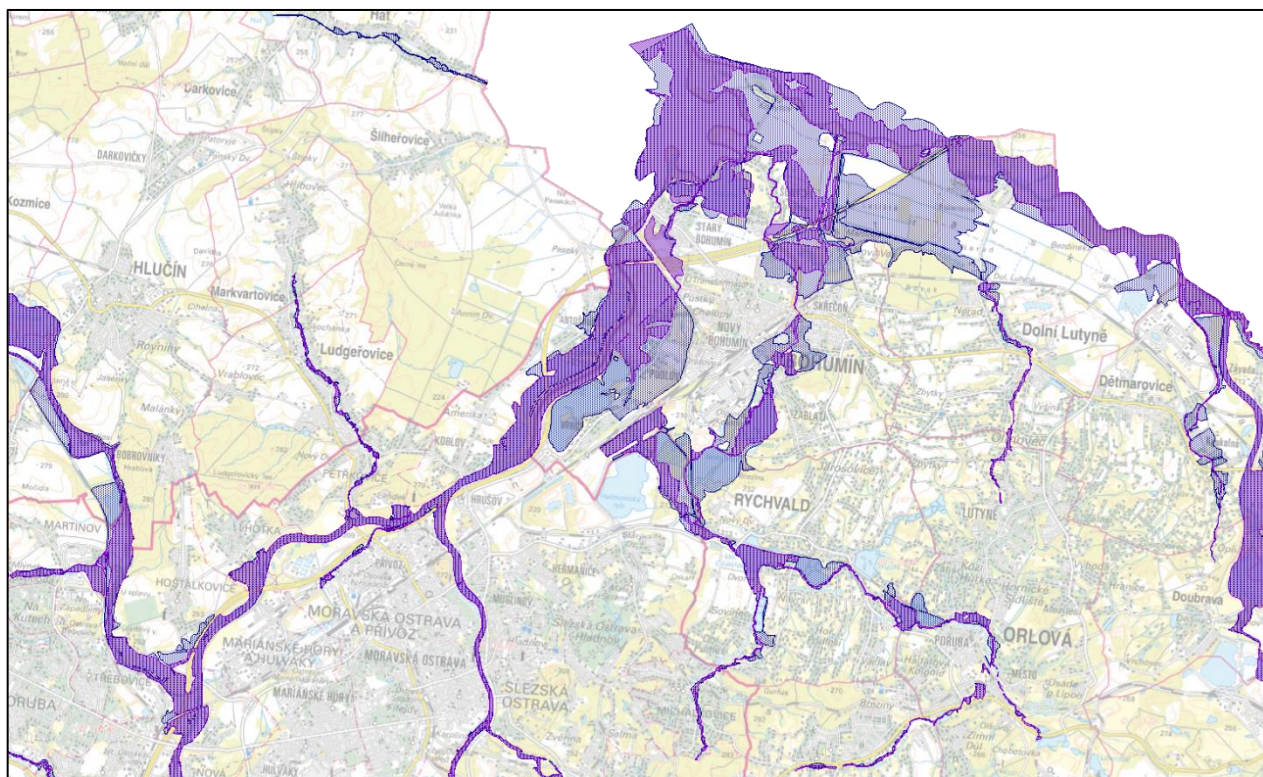
Obecně železniční doprava představuje určitý zdroj znečištění vod v okolí železniční tratě. Hlavní příčinou kontaminace okolí tratě je způsobeno generováním malých pevných částí při procesu brzdění vlakové soupravy, kdy o sebe tře zároveň brzda s kolem a je vyvíjen i tlak na kolejnici. Částečky v okolí železnice mohou kontaminovat svojí přítomností dešťovou vodu, která poté prosakuje do půdy a může tak znečistit podzemní vody.

Další významnou složkou znečištění je kontaminace mazivy v okolí výhybek a kolejnic, maziva a oleje se také používají v lokomotivách (motor, převodovka) a vagoněch. Maziva z výhybek se mohou dostat do šterkového podloží pod tratí, což může v blízkosti vodních toků či podzemních vod mírně negativně ovlivnit jejich kvalitu (Burkhardt, 2008). Jedná se o vliv mírně negativní, přímý, dlouhodobý.



Obrázek 69: Ochranná pásma vodních zdrojů v prostoru Ostrava – Bohumín (Zdroj: Národní geoportál INSPIRE, 10/2022)

Neočekává se, že by za běžného provozu docházelo k významnému znečištění povrchových nebo podzemních vod, nelze ale vyloučit jejich znečištění vlivem úniku provozních kapalin při havarijních stavech (např. kolize na trati nebo havárie vozidel v době výstavby). Tyto negativní vlivy jsou vyhodnoceny jako přímé, krátkodobé, mírně negativní.



Obrázek 70: Detail záměru vymezených záplavových území Q100 a jejich aktivních zón v prostoru mezi Ostravou a státní hranicí s Polskou republikou (Zdroj: Hydroekologický informační systém ÚÚV TGM, 10/2022)

Koridor VR2A kříží z významných vodních toků vodoteče Odru, Olši, Ostravici, Stružku, Bohumínskou

Stružku a Lutyňku, které mají vyhlášeno záplavové území. V důsledku umístění a realizace stavby v koridoru může dojít k omezení průchodu povodňových vln, zejména v místech křížení vodních toků, a ke změně odtokových poměrů v území. Dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu, existuje riziko vzniku bezodtokých depresí.

Minimalizace těchto vlivů je řešitelná vhodným návrhem stavebně technického řešení (např. přemostění, estakáda nebo propustky) na základě hydrotechnického posouzení stavby, které bude předmětem navazujících fází projektového řešení záměru VRT a nelze ho v měřítku ZÚR předjímat.

V případě, že budou vodní toky, na kterých je stanoveno Q100, překonávány mostním objektem s dostatečnými rozestupy nosných pilířů, což lze předpokládat, bude vliv uplatnění koridoru na záplavové území přímý, trvalý, mírně negativní.

Vlivy na prostředí související s vodou nepřímé, sekundární a přechodné nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU*		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI*		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI*	
<b>Obyvatelstvo, hluk, vibrace, veřejné zdraví</b>	<b>přímý</b>	-1/+1	<b>krátkodobý</b>	-1/-1	<b>přechodný</b>	0/0
	<b>nepřímý</b>	0/+1	<b>střednědobý</b>	0/0	<b>trvalý</b>	0/0
	<b>sekundární</b>	0/+1	<b>dlouhodobý</b>	-1/+1		

*\*zátěž podél vymezeného koridoru / zátěž podél stávajících komunikací*

Koridor VR2A je vymezen převážně mimo zastavěná území měst a obcí, ve volné krajině. Přímo dotčeny jsou jen okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině. V těchto územích může dojít ke zhoršení hlukové situace krátkodobě ve fázi výstavby v okolí přilehlých silnic a na okrajích zástavby v blízkosti stavby VRT v koridoru. Potenciální trvalé negativní vlivy z dopravy podél trasy koridoru VR2A budou minimalizovány protihlukovými opatřeními. Vlivy na hlukovou situaci v zástavbě podél stávajících silnic budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici.

Specifikem VRT je její úplná segregace od ostatních druhů dopravy a území, veškerá křížení jsou zásadně mimoúrovňová. Z této skutečnosti vyplývá, že v protihlukové ochraně VRT nevznikají neochránitelné prostupy (přejezdy apod.), které by snižovaly účinnost a/nebo proveditelnost protihlukových opatření. V případě VRT tedy jde jen o míru opatření, její okolí je z hlukového hlediska minimalizovatelné vždy. Tato skutečnost je pozitivní a je základním vodítkem pro možnost umístění VRT do území.

Konkrétní návrh protihlukových opatření bude proveden na projektové úrovni a bude kombinací opatření urbanistických (základní umístění trati), projekčních (směrové a výškové uspořádání) a dodatečných (protihlukové stěny, valy apod.). V tomto návrhu bude zároveň zohledněn hlukový příspěvek ostatních zdrojů hluku, nacházejících se v dotčeném území, čímž budou zohledněny i příslušné spolupůsobící – kumulativní a synergické vlivy. Vlastní příspěvek VRT je přitom spolehlivě řešitelný tak, aby její přičinek ke spolupůsobícímu/kumulativnímu vlivu byl akusticky vyhovující, tj. jednak sám o sobě plnil požadované limity, jednak vytvářel dostatečnou rezervu pro příspěvek ostatních zdrojů hluku a jejich řešení v rámci požadovaných limitů. Potenciální kumulativní vlivy na hlukovou zátěž jsou tímto způsobem vyřešeny, resp. jsou řešitelné za použití běžně dostupných protihlukových opatření.

Z dostupných podkladů pro výstavbu VRT vyplývá, že hluk vznikající jízdou vlaku bude mít původ na třech místech: na styku kola a kolejnice, na styku sběrače a trakčního vedení, a aerodynamický hluk.

Při rychlostech nad cca 200 km/h bude rozhodující hluk aerodynamický. Z hlediska protihlukových

opatření bude rozhodující konkrétní průchod VRT územím, a to zejména s ohledem na zastavěné území a zastavitelné plochy. Bylo zjištěno, že vedení trati vůči terénu má naprosto zásadní vliv na hlukovou zátěž okolí. Hluk emitovaný provozem na trati v mírném zářezu (což ale není možné realizovat všude jak v závislosti na kvalitě podloží, tak z hlediska reliéfu terénu a dostupnosti hmot pro budování valu nebo zářezu) splní hlukové limity v poloviční vzdálenosti od osy koleje, než v případě vedení trasy na náspu (cca 200 m vůči cca 400 m). Nárůst hlukové zátěže stoupá s rychlostí, ve vyšších rychlostech je nárůst mírně pozvolnější. Při rychlosti cca 250 km/h dochází k malému skoku daný nárůstem významu aerodynamického hluku. Zároveň je ale možné konstatovat, že nárůst rychlosti z 250 km/h na 300 km/h přináší zvýšení hlukové zátěže jen o cca 2 dB. Přesnost výpočtu ale velmi závisí na zvolené intenzitě provozu a sama o sobě dosahuje jednotek dB.

Koridor VR2A je vymezen z velké části mimo obytnou zástavbu měst a obcí, ve volné krajině nebo průmyslovými lokalitami. Potenciálně nejvíce dotčeny mohou být části obytné zástavby Vrbic a Bohumína, vzdálené od předpokládané tratě v koridoru méně než 100 m.

Z dosud známých podkladů pro technická řešení VRT vyplývá, že rozhodující vliv na vznik vibrací bude mít rychlost jízdy. Podstatným faktorem bude rovněž celková hmotnost vlakové soupravy a stav trati a vlastních soukolí. V případě VRT je předpokládán výborný stav trati i vlaků. V případě tratí do 200 km/h se smíšenou dopravou se předpokládá minimálně stav trati odpovídající "koridorovému standardu" bez závad a s drsností kolejnic odpovídající referenční koleji dle TSI<sup>17</sup> subsystém hluk. Pro intenzitu šíření vibrací z provozu na železnici jsou pak naprosto zásadním faktorem geologické poměry, a to do hloubky 5-10 m, podle typu podloží a hladiny podzemní vody, respektive nasycenosti povrchových vrstev.

Geologické prostředí lze rozdělit do tří zásadních zón:

1. Prostředí tlumící vibrace – jedná se o všechny běžné druhy skalního podloží s minimálním překryvem nezpevněných sedimentárních hornin, bez zadržované vody, případně o střídání zpevněných a nezpevněných vrstev bez vyššího obsahu vody;
2. Prostředí mírně náchylné k přenosu vibrací – nezpevněné nebo částečně zpevněné sedimentární horniny na skalním podloží s možností volného odtoku spodní vody, bez tektonických poruch a bez hrozby dlouhodobého zvodnění. Recentní uloženiny je třeba vždy posoudit individuálně;
3. Prostředí silně náchylné k přenosu vibrací, a to i na nečekaně velké vzdálenosti – především se jedná o aluviální kvarterní sedimenty na vysoké hladině spodní vody (nivy řek), případně vodou nasycené spraše, nesoudržné jíly apod. Rozhodující roli zde hraje hladina spodní vody a zjednodušeně řečeno, nad 5 m může nastat problém. Dle vlastních měření sem rovněž spadá specifický případ skalního podloží, a to ordovické břidlice (Praha a okolí), avšak pouze v případě nepřerušené lineární laminace od zdroje až k příjemci signálu. Naopak v případě vyššího stupně zvětrání a/nebo narušení vrstev se jedná o prostředí vysoce tlumící.

Zájmová pásma:

V kategoriích VRT nad 200 km/h lze očekávat výborný stav trati a pouze kvalitní vlakové soupravy. Stanovení pásem tak má význam pouze u tratí s rychlostí nad 200 km/h.

1. pásmo: 15 m od nejbližší kolejnice. V tomto pásmu lze na všech typech geologického prostředí očekávat intenzivní přenos vibrací z trati na chráněné objekty, rovněž je zde pravděpodobné silné šíření strukturálního hluku. V tomto pásmu by se neměly vyskytovat chráněné objekty.
2. pásmo: 100 m od osy nejbližší traťové koleje, odpovídá OP VRT. V tomto pásmu již bude šíření vibrací z trati silně závislé na geologickém prostředí. Obecně se doporučuje individuální posouzení na základě širšího geofyzikálního nebo alespoň geotechnického průzkumu a v případě prokázání polohy trati i chráněných objektů na zvodnělém podloží provedení preventivních

---

<sup>17</sup> TSI = technická specifikace pro interoperabilitu (viz NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1304/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“, kterou se mění rozhodnutí 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutí 2011/229/EU

### antivibračních opatření na trati.

Stanovení výše uvedených ochranných pásem se týká pouze rostlého terénu a povrchového vedení trati. V případě prostředí městských aglomerací s hustou podzemní infrastrukturou nebo vedení trati v tunelu bude vždy nutné individuální posouzení.

Zhoršení prostředí vlivem vibrací může v zástavbě nastat krátkodobě ve fázi výstavby jak v okolí přilehlých silnic, tak na okrajích zástavby v blízkosti stavby VRT. Trvalé negativní vlivy z dopravy podél stavby VRT v koridoru VR2A budou minimalizovány vhodnými stavebně technickými opatřeními a jejich dosah k obytné zástavbě není pravděpodobný. Vlivy vibrací na zástavbu podél stávajících silnic z hlediska vibrací budou přímé, krátkodobé (v době stavby) a dlouhodobé (v době provozu), mírně negativní.

Jak tedy vyplývá z uvedeného hodnocení vlivu na hlukovou zátěž a vibrace a výše uvedeného hodnocení vlivu na kvalitu ovzduší a klima, bude mít uplatnění varianty VR2A maximálně mírně negativní přímý dlouhodobý vliv na veřejné zdraví z důvodu očekávaného mírného navýšení hlukové zátěže podél předemtného koridoru, v každém případě budou splněny hlukové limity v nejbližší zástavbě. Vzhledem k tomu, že vliv na kvalitu ovzduší bude v době provozu mírně pozitivní vlivem mírného poklesu silniční dopravy, která bude převedena částečně na trať VRT (osobní doprava) a částečně na uvolněné trati (nákladní doprava), jsou vlivy změn v kvalitě ovzduší na veřejné zdraví hodnoceny jako mírně pozitivní, přímé, dlouhodobé. Krátkodobě (v době výstavby) se vlivy na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž podél stávajících komunikací v blízkosti budované trati VRT zhorší, avšak nikoliv v té míře, aby to mělo negativní vliv na veřejné zdraví. Vlivy krátkodobé jsou proto hodnoceny jako zanedbatelné.

Vlivy uplatnění koridoru VR2A v době provozu tratě budou mírně negativní, přímé, dlouhodobé podél trasy koridoru a mírně pozitivní nepřímé, dlouhodobé podél stávajících silnic díky převedení části dopravy ze silnic na železnici. V době výstavby vlivem uzavírek některých silničních tras, přesunu hmot a odklonů dopravy v místě aktuální stavby bude situace v zástavbě podél silniční sítě ovlivněna mírně negativně, nepřímo, krátkodobě.

Vlivy střednědobé, přechodné a trvalé nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
<b>Kulturní dědictví, hmotný majetek</b>	<b>přímý</b>	0	<b>krátkodobý</b>	0	<b>přechodný</b>	0
	<b>nepřímý</b>	0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	0
	<b>sekundární</b>	0	<b>dlouhodobý</b>	0		

Jevy z oblasti kulturních hodnot a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.1 *Výkres vlivů na osídlení a kulturní hodnoty v území.*

Koridor se přímo dotýká dvou lokalit archeologických nálezů, avšak v území, kde je již v současné době vedena konvenční železniční trať. Při realizaci stavby v koridoru však nelze vyloučit narušení těchto lokalit. Tento vliv je obecně vždy minimalizován oznámením zahájení zemních prací a archeologickému pracovišti a případně provedením záchranného archeologického průzkumu. U nemovitých kulturních památek se nepřepokládá jejich negativní ovlivnění.

Koridor VR2A neprochází územím žádné krajinné památkové zóny ani územím nebo ochranným pásmem městské nebo vesnické památkové rezervace, přibližuje se k městské památkové zóně Moravská Ostrava, avšak toto přiblížení se odehrává v místě, kde je již v současné době vedena konvenční železniční trať.

Vliv uplatnění koridoru na kulturní dědictví je hodnocen jako přímý, krátkodobý (v době výstavby) a trvalý,

svým významem a rozsahem (na velmi malém podílu území) však bude pravděpodobně zanedbatelný – hodnoceno (0).

Z hlediska vlivů na hmotný majetek dochází pouze k okrajové prostorové kolizi s jedním stavebním objektem v k. ú. Skřečoň, jeho demolice se však nepředpokládá.

Analogicky se v současném stupni poznání nepředpokládají ani jiné demolice obytných domů nebo podnikatelských objektů většího rozsahu. V případě dotčení objektů nadlimitním hlukem budou v území realizována stavební protihluková opatření.

Vliv uplatnění koridoru na hmotný majetek je hodnocen jako přímý, krátkodobý (v době výstavby) a trvalý, svým významem a rozsahem (na velmi malém podílu území) a s přihlédnutím ke skutečnosti, že případné demolice stavebních objektů lze vyloučit, však bude pravděpodobně zanedbatelný – hodnoceno (0).

Nepřímé, sekundární, střednědobé, přechodné a dlouhodobé vlivy na kulturní dědictví a hmotný majetek nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	<b>Přeshraniční vlivy</b>	<b>přímý</b>	0	<b>krátkodobý</b>	0	<b>přechodný</b>
<b>nepřímý</b>		0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	0
<b>sekundární</b>		0	<b>dlouhodobý</b>	0		

Vlivy na území Polska se sledovatelným způsobem neprojeví. Koridor bude navazovat na koridor VRT vymezený na území Polska, kde se budou projevovat vlivy polského koridoru, nikoliv koridoru českého. V místě státní hranice budou veškeré vlivy na ovzduší, klima, hlukovou situaci, vibrace a veřejné zdraví koridoru z polské i české strany shodné a nemůže dojít k jejich kumulaci, protože se bude jednat o trať s jednotným provozem. Na území Polska se v blízkosti přechodu koridoru přes státní hranici nenacházejí žádná zvláště chráněná území nebo naturové lokality či přírodní parky.

Celkově jsou přeshraniční vlivy koridoru VR2A hodnoceny jako zanedbatelné ve všech časových řadách.

Polohová expozice koridoru VR2A vůči prověřovaným variantám vedení VRT na území Polské republiky jsou graficky znázorněny ve schématu *S.1 Schéma variant vedení VRT v úseku Ostrava – Katowice*.

## Kumulativní a synergické vlivy

Tabulka 15: Kumulativní a synergické vlivy – VR2A

A. Popis stávajících funkcí, hodnot a limitů ve vymezeném koridoru						
Hlavní funkce	Specifikace					
Zastavěné území	Bohumín, Dolní Lutyně, Ostrava					
Dopravní infrastruktura	<p>- stávající silniční a železniční síť:</p> <p>silnice III/470, silnice III/ 0581, silnice I/56, silnice II/647, silnice I/67, silnice III/46813, dálnice D1</p> <p>Vymezeno v platných ZÚR MSK v trase koridoru:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D517 a D518 (vodní cesta – kanál D-O-L) – územní rezerva</li> <li>- D15 Bohumín (D1, MÚK Vrbice) – Havířov, silnice I. třídy</li> <li>- DZ5 I/67 Bohumín – Karviná</li> <li>- D188 terminál s logistickým centrem Bohumín – Vrbice</li> <li>- DR4 Lehká kolejová (tramvajová / vlakotramvajová) dráha Ostrava, tramvajové smyčkové obratiště Hlavní nádraží – Orlová, ulice Na Olmovci – územní rezerva</li> </ul>					
Technická infrastruktura	- stávající nadzemní vedení ZVN 400 kV a 220 kV a VVN 110 kV					
ZPF	I.	II.	III.	IV.	V.	Odhad reálného záboru ZPF celkem [ha]
	0,00	1,98	7,06	0,00	0,00	
PUPFL	Les ochranný		Les zvl. určený		Les hospodářský	Charakter záboru
	0,00		2,79		0,00	odnětí
Hodnoty a limity	Specifikace					
Kvalita ovzduší	koridor leží v oblasti s překračovanými imisními limity					
Povrchové a podzemní vody	koridor není vymezen v CHOPAV, ani nezasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů, zasahuje do záplavového území Odry, Ostravice, Lutyně, Stružky, Bohumínské Stružky, Olše					
Horninové prostředí	zasahuje do chráněného ložiskového území Čs. část Hornoslezské pánve a Rychvald, do výhradních ložisek Věřňovice, Rychvald, Důl Odra stř. Heřmanice, Ostrava-Koblov, Ostrava-Přívoz, do DP Přívoz I, Mariánské Hory I, Heřmanice					
Příroda a krajina včetně ZCHÚ	koridor je v kolizi s ZCHÚ Přírodní památka Niva Olše-Věřňovice, Přírodní památka Věřňovice, s lokalitami Natura 2000 (EVL Niva Olše - Věřňovice, EVL Heřmanický rybník, PO Heřmanický stav – Odra – Poolší), s ÚSES všech úrovní a s řadou VKP, není v kolizi s přírodními parky, památnými stromy					
Kulturní památky	V trase koridoru nejsou situovány nemovité kulturní památky.					



<b>B. Předpokládané kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí a odhad jejich významnosti</b>		
<b>Potenciálně ovlivněná složka</b>	<b>Specifikace způsobu ovlivnění</b>	<b>Míra kumul. a syn. vlivů</b>
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluk)	Kumulace mírně negativních vlivů podél trasy VR2A na hlukovou situaci potenciálně nastane s provozem na stávajících silnicích v místě křížení a napojení koridoru VR2A na koridor VR1.  Možné mírně negativní synergické vlivy podél trasy VR2A jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší ze stávajících zdrojů včetně silniční dopravy.	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy -1
Ovzduší	Kumulace mírně negativních vlivů podél trasy VR2A na imisní situaci potenciálně nastane s provozem na stávajících silnicích v místě křížení nebo přiblížení.  Možné mírně negativní synergické vlivy podél trasy VR2A jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší ze stávajících zdrojů včetně silniční dopravy.	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy -1
Povrchové a podzemní vody	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
ZPF	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
PUPFL	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
Horninové prostředí a nerostné bohatství	kumulativní vlivy na předměty ložiskové ochrany jsou zanedbatelné, synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost, ZCHÚ, ÚSES	mírně negativní kumulativní vlivy s koridory DR4, D15 a plochou D188 se projeví rušivými vlivy na některé zvláště chráněné druhy fauny, na předměty ochrany lokalit Natura 2000 a na zábor potravních biotopů;  synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy 0
Krajina	mírně negativní kumulativní vlivy na krajinný ráz a fragmentaci krajiny se projeví se stávající silniční sítí, zejména s D1, I/56, I/67 a koridory D15, DR4 a DZ5 i s koridory vodní cesty D518 a D517;  synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy 0
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	kumulace vlivů nenastane, synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0

Jiné kumulativní a synergické vlivy nebyly zjištěny.

### C. Závěry a doporučení

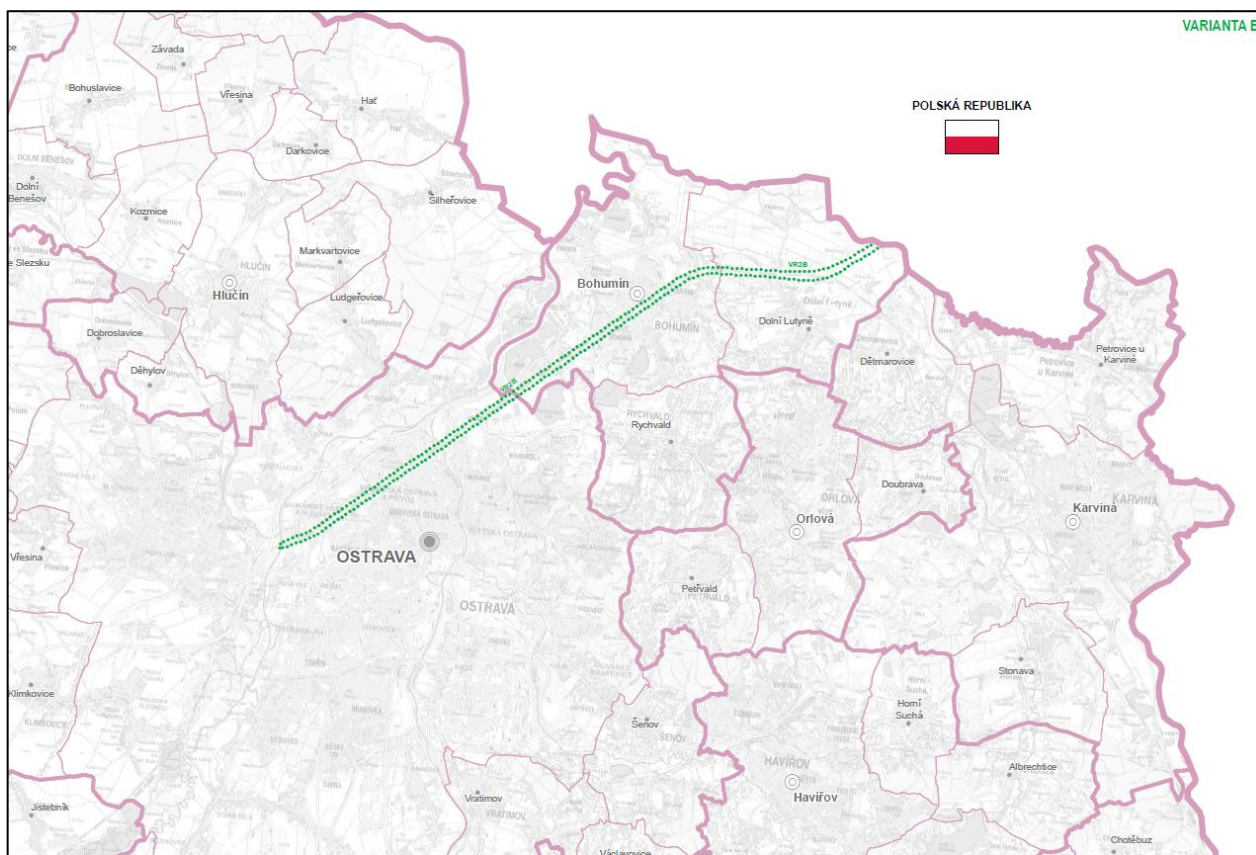
<b>Závěr:</b>	<b>Navrhovaný koridor VR2A je doporučen k uplatnění při splnění navržených podmínek SEA uvedených v kapitole 8. a 11.</b>
---------------	---

### D. Monitoring kumulativních a synergických vlivů

Je navrženo sledování kvality ovzduší (pětileté klouzavé průměry – minimálně PM10, PM2,5, NOx, CO, benzen, benzo(a)pyren) – sleduje ČHMÚ.

Je navrženo sledování rozsahu území s překročenými hygienickým limity hluku – KHS MSK se sídlem v Ostravě – měření hluku ve vybraných bodech obytné zástavby Vrbic a Bohumína.

## 6.4. Hodnocení koridoru VR2B



Obrázek 71: Výřez z výkresu A.4 Výkres veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření (A6 ZÚR MSK)

### VR2B Vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice), nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury

**Šířka koridoru:** proměnná od 200 do 270 m

**Dotčené obce:** Bohumín, Dolní Lutyně, Ostrava.

**Vymezení koridoru:** Koridor je vymezen v bezprostřední návaznosti na koridor VR1, který byl předmětem řešení Aktualizace č. 3 ZÚR MSK, od hranice katastrálních území Třebovice ve Slezsku/Nová Ves u Ostravy, tj. v místě, kde stávající konvenční železniční trať (II. a III. tranzitní železniční koridor) kříží řeku Odru. Odtud koridor pokračuje v souběhu se stávající konvenční železniční tratí přes žst. Ostrava hlavní nádraží, žst. Bohumín, lesní komplex Borek v rámci správního obvodu obce Dolní Lutyně a žst. Dolní Lutyně až do prostoru severně od výhradního ložiska Dolní Lutyně-Nerad. Zde se v prostoru severně od pískovny koridor odklání severovýchodním směrem a přechází do volné, zemědělské krajiny a následně přes lesní komplex pokračuje až na státní hranici ČR/PL.

V rámci správních obvodů měst Ostrava a Bohumín je koridor primárně veden urbanizovaným územím s převažujícím zastoupením ploch lehké i těžké výroby.

#### **Orientační technické parametry:**

Přestože A6 ZÚR MSK neřeší stavebně-technické řešení stavby VRT, s ohledem na specifické místní podmínky, kdy koridor je z velké části veden urbanizovaným územím ostravské aglomerace a zároveň v bezprostřední blízkosti lokalit soustavy NATURA 2000, byla otázka způsobu realizace stavby VRT konzultována se zástupci oprávněného investora (Správa železnic, s. o) a Ministerstva dopravy.

V současné fázi projektové přípravy je uvažováno s následujícím řešením:

### **Úsek Ostrava-Svinov – Ostrava hl. n.**

- ↘ V daném úseku je uvažováno vedení VRT po stávajících kolejích v rámci II. a III. tranzitního železničního koridoru, které budou modernizovány v rámci akce *Modernizace železničního uzlu Ostrava*, jejíž zahájení se předpokládá v roce 2025. Součástí této akce by mělo být mj. i ztříkolejnění daného úseku a tedy navýšení přepravní kapacity. *Pozn.: Tato akce není předmětem řešení A6 ZÚR MSK.*
- ↘ V daném úseku není v rámci koridoru vymezeného v A6 ZÚR MSK uvažováno s realizací novostavby trati (VRT) pro samostatný provoz vysokorychlostních souprav.

### **Úsek Ostrava hl. n. – Bohumín**

- ↘ V daném úseku je uvažována novostavba elektrizované jednokolejné či dvoukolejné trati (VRT) pro samostatný provoz vysokorychlostních souprav.
- ↘ V souladu se zásadou předběžné opatrnosti vytváří A6 ZÚR MSK územní podmínky pro „maximalistické“ stavebně-technické řešení v daném úseku, tj. realizaci novostavby dvoukolejné trati. Z tohoto předpokladu vychází i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.
- ↘ S ohledem na omezené prostorové podmínky v prostoru sídla Vrbice a přilehlého seřadovacího nádraží je realizace novostavby dvoukolejné trati uvažována v souběhu se stávající konvenční železniční tratí z jihovýchodní strany.

### **Bohumín – státní hranice ČR/PL**

- ↘ V daném úseku je uvažována novostavba elektrizované dvoukolejné trati (VRT) pro samostatný provoz vysokorychlostních souprav.
- ↘ V daném úseku je uvažováno oplocení novostavby trati.
- ↘ S ohledem na omezené prostorové podmínky v prostoru sídla Dolní Lutyně a přilehlé obytné zástavby je realizace novostavby dvoukolejné trati (VRT) uvažována v souběhu se stávající konvenční železniční tratí ze severní strany.

## HODNOCENÍ VLIVŮ:

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
Zvláště chráněná území, Natura 2000, přírodní parky, VKP, památné stromy	přímý	-1	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	-1		

Jevy z oblasti přírody a krajiny a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.5 *Výkres vlivů na přírodu a krajinu*.

Koridor ve variantě VR2B přechází přes jednu z částí přírodní památky PP Niva Olše – Věřňovice, konkrétně koridor prochází skrze jednu z alejí, která je součástí tohoto zvláště chráněného území. V souvislosti s realizací koridoru ve variantě VR2B bude nutné provést průsek aleje v šíři minimálně 20 m (záměr zde bude dle dostupných podkladů veden po estakádě). Tento zásah do PP lze považovat za potenciálně významně negativní z důvodu hrozící fragmentace biotopu páchníka hnědého, která může vést k poškození chráněných zájmů PP. Jak je ale komentováno v samostatném naturovém hodnocení koncepce, budoucí záměr VRT lze v rámci vymezeného koridoru umístit tak, aby došlo k minimalizaci negativního ovlivnění aleje a tím i minimalizaci fragmentace biotopu páchníka hnědého na území PP, resp. EVL (blíže viz část B VVURÚ). Vliv je proto hodnocen jako přímý, trvalý, mírně negativní v závislosti na konkrétním umístění stavby v koridoru.

Dále bylo v části B VVURÚ konstatováno, že u obou navržených variant předkládané koncepce lze vyslovit potenciální riziko mírně negativního ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, konkrétně: EVL Heřmanický rybník, EVL Niva Olše – Věřňovice a PO Heřmanský stav – Odra - Poolší. U ostatních lokalit soustavy Natura 2000 byl negativní vliv koncepce vyloučen.

U obou variant koridoru VRT byl konstatován **mírně negativní vliv** koncepce na páchníka hnědého, který je předmětem ochrany EVL Niva Olše – Věřňovice. Budoucí záměr VRT v rámci vymezených variant koridoru lze dle provedeného hodnocení realizovat tak, že nemusí dojít k vyvolání významného negativního vlivu na tento předmět ochrany EVL Niva Olše – Věřňovice. Dále bylo v souvislosti s oběma variantami koridoru VRT stanoveno **mírně negativní ovlivnění** v případě dalších předmětů ochrany lokalit soustavy Natura 2000. Konkrétně lze očekávat mírně negativní ovlivnění **čolka velkého** (předmět ochrany EVL Heřmanický rybník), mírně negativní ovlivnění **kuňky žlutobřiché** (předmět ochrany EVL Niva Olše-Věřňovice) a mírně negativní ovlivnění **ledňáčka říčního** (předmět ochrany PO Heřmanský stav-Odra-Poolší) v případě obou variant koridoru. Dále byl v souvislosti s oběma variantami koridoru VRT stanoven **nulový až mírně negativní vliv** (0 až -1 dle stupnice hodnocení) na **slavíka modráčka střeoevropského** (předmět ochrany PO Heřmanský stav-Odra-Poolší).

Celkově lze na základě hodnocení v části B VVURÚ konstatovat, že realizací předložené koncepce, resp. koridoru VRT ve variantě VR2B nedojde k významné redukci ploch výskytu předmětů ochrany EVL a PO.

Realizace koncepce, resp. koridoru VRT ve variantě VR2B, nebude znamenat eliminaci výskytu či významné snížení početnosti předmětů ochrany EVL a PO. Potenciální významně negativní vliv na páchníka hnědého lze eliminovat přijetím konkrétních opatření na projektové úrovni – konkrétním trasováním záměru VRT v rámci koridoru.

V případě varianty VR2B dojde k relativně slabšímu vlivu fragmentace území EVL z důvodu předpokládaného vedení záměru VRT v rizikových místech po estakádě. Fragmentace území nebude významná. Koridor VRT zčásti paralelně sleduje blízké stávající těleso dálnice D1, lze proto očekávat pouze posílení vlivu fragmentace. Prostupnost nivy Olše na území lokalit soustavy NATURA 2000 bude navíc

zachována jejími plánovanými přemostěními v obdobném rozsahu jako v případě dálnice D1.

V případě obou variant VRT je, i přes stanovený nevýznamný vliv fragmentace území lokalit soustavy NATURA 2000, nezbytné v průběhu budoucího projektování záměru věnovat zvýšenou pozornost zajištění migrační propustnosti záměru VRT.

Realizaci předložené koncepce ve variantě VR2B lze hodnotit jako nevýznamnou z hlediska redukce klíčových charakteristik EVL a PO, na nichž závisí udržení příznivého stavu předmětů ochrany EVL a PO a lze konstatovat nevýznamné narušení cílů ochrany EVL a PO v důsledku realizace koncepce v dané variantě.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že nedojde k významně negativnímu ovlivnění ekologické integrity EVL a PO v důsledku hodnocené koncepce ve variantě VR2B.

Po provedené analýze nebylo shledáno, že by uplatnění varianty VR2B mělo v kumulaci či synergii s jinými záměry obsaženými v ZÚR MSK nebo v dalších koncepcích či záměrech ani v kumulaci či synergii s dalšími vlivy (např. vlivy velkého měřítka) generovat významné negativní vlivy na lokality soustavy NATURA 2000.

V tomto hodnocení je tedy celkově vliv na naturové lokality a předměty jejich ochrany hodnocen jako mírně negativní, přímý, krátkodobý (v době stavby), dlouhodobý a trvalý.

Z hlediska vlivu na **VKP** bylo konstatováno, že koridor v obou variantách zasahuje do jednoho registrovaného významného krajinného prvku, který je vymezen platným územním plánem města Ostravy - registrovaný VKP v prostoru Marxova sadu jižně od nákladového nádraží v místní části Hrušov, a to v případě, že dojde k rozšiřování stávajícího tělesa železniční trati. S ohledem na ochranu tohoto registrovaného VKP je žádoucí umísťovat stavby v rámci koridoru mimo prostor tohoto VKP, tzn. nerozšiřovat stávající poměrně široké těleso železniční trati v rámci nákladového nádraží.

Koridor v obou variantách překračuje řadu VKP ze zákona, zejména vodní toky a jejich nivy, včetně větších vodních toků Odra, Ostravice a Olše, které v území představují mimo jiné významné migrační koridory (ÚSES) a prvky v krajině. V tomto případě lze předpokládat pouze okrajové zásahy variant koridorů do VKP ze zákona. Důvodem je skutečnost, že se při překračování vodních toků předpokládá jejich přemostění. Při překračování vodních toků Odra a Ostravice je záměr veden podél stávající železniční trati a je pravděpodobné, že přemostění těchto toků bude realizováno obdobně jako v současnosti.

V případě realizace koridoru ve variantě VR2B bude využit stávající průsek lesa Borek, kde dojde k jeho okrajovému rozšíření, vliv na tento VKP bude tedy zanedbatelný.

Vlivy na VKP jsou celkově hodnoceny jako mírně negativní, přímé, trvalé i krátkodobé.

Vlivy nepřímé, sekundární, střednědobé a přechodné na ZCHÚ, lokality NATURA 2000 a VKP nebyly zjištěny.

Vliv koncepce na **památné stromy a přírodní parky** lze vyloučit, v trase koridoru se nevyskytují.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
<b>Flóra, fauna, ekosystémy, biodiverzita</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	-1	<b>přechodný</b>	0
	<b>nepřímý</b>	0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	-1
	<b>sekundární</b>	0	<b>dlouhodobý</b>	-1		

Jevy z oblasti přírody a krajiny a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.5 *Výkres vlivů na přírodu a krajinu*.

V území dotčeném předmětným koridorem může dojít k negativnímu ovlivnění řady zvláště chráněných druhů – byl detekován např. výskyt druhů, jako je rorýs obecný (*Apus apus*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), hýl rudý (*Carpodacus erythrinus*) nebo kavka obecná (*Coloeus monedula*), obojživelníků vázáných zejména na oblast rybníčních soustav a odkališť v okolí místní části Vrbice, kde je pravidelně registrován například skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*), a dále v prostoru nivy Olše, kde byl zaznamenán výskyt ropuchy obecné (*Bufo bufo*), ropuchy zelené (*Bufo viridis*), skokana ostronosého (*Rana arvalis*) nebo kuňky žlutobřiché (*Bombina variegata*), která je předmětem ochrany zdejší EVL Niva Olše – Věřňovice.

Celkově bylo vyhodnoceno, že realizace předkládané koncepce může v případě obou variant částečně ovlivnit některé biologicky cenné druhy rostlin a živočichů. Přesnou míru ovlivnění konkrétních druhů budoucím záměrem VRT není v tuto chvíli možné stanovit. Významné snížení potravní nabídky a hnízdních příležitostí živočichů v důsledku vymezených koridorů VRT se však nepředpokládá. Důvodem je zejména omezený rozsah záměru a dostatek vhodných biotopů pro potenciálně dotčené druhy v okolí navrženého záměru v obou variantách. Vliv je hodnocen jako mírně negativní, přímý, krátkodobý, dlouhodobý a trvalý. Vlivy nepřímé, sekundární, střednědobé a přechodné nebyly zjištěny. Vlivy nepřímé, sekundární, střednědobé a přechodné nebyly zjištěny.

Popis dotčených biotopů a ekosystémů byl uveden v kapitole 3. Vliv na tuto složku životního prostředí je hodnocen jako mírně negativní, přímý, krátkodobý a trvalý.

Z hlediska biodiverzity nebylo v průběhu hodnocení zjištěno, že by uplatnění koncepce v kterékoliv z variant mělo negativní vliv na biodiverzitu území – nedojde k zániku či významnému omezení rozvoje žádného živočišného druhu ani k významnému narušení, likvidaci či omezení jejich potravních biotopů či biotopů potřebných pro jejich rozmnožování. Vlivy na biodiverzitu jsou hodnoceny jako zanedbatelné ve všech časových řadách.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
<b>Migrační koridory, ÚSES</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	-1	<b>přechodný</b>	0
	<b>nepřímý</b>	0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	-1
	<b>sekundární</b>	0	<b>dlouhodobý</b>	0		

Jevy z oblasti přírody a krajiny a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.5 Výkres vlivů na přírodu a krajinu.

Koridor VR2B se nachází zcela mimo biotop zvláště chráněných druhů velkých savců, je veden převážně přes silně fragmentované a urbanizované území aglomerace Ostrava – Bohumín a navazujících aglomerací na polské straně státní hranice. Vliv na migrační prostupnost území pro velké savce je nulový.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o významnou liniovou dopravní stavbu, ale nelze vyloučit lokální mírně negativní vliv záměru v jednotlivých navržených variantách na migrační prostupnost území pro ostatní druhy živočichů, zejména překračování vodotečí, které představují vhodnou tahovou cestu pro některé druhy ptáků i další živočichy (obojživelníci, drobní savci apod.). Vzhledem k předpokládanému mimoúrovňovému křížení budoucího záměru s řekou Olše v obou navržených variantách lze předpokládat, že migrační prostupnost toku Olše zůstane zachována. Vliv na migrační prostupnost území je hodnocen jako přímý, krátkodobý, trvalý, mírně negativní.

Vlivy na ÚSES byly shodně s variantou VR2A, tj. v úseku od křížení stávající železniční trati (II. a III. tranzitní železniční koridor) s řekou Odrou v Ostravě po Bohumín – Skřečůň, detekovány následující (Pozn. grafické

znázornění je totožné jako v případě varianty VR2A – není zde duplicitně uváděno):

- kolize s místním biocentrem MBC 1-4, které je součástí nadregionálního biokoridoru NRBK 1-2 A – *společná část koridoru VRT zasahuje do těchto prvků ÚSES svým západním okrajem v prostoru řeky Odry a její nivy. Koridor je zde vymezen v návaznosti na stávající železniční trať a dle dodaných podkladů dojde k jejímu rozšíření o dvě koleje. Lze předpokládat, že dojde k mimoúrovňovému křížení řeky Odry ve stávajícím rozsahu. Migrační prostupnost a funkčnost dotčených prvků ÚSES zůstane zachována.*
- překračování nadregionálního biokoridoru NRBK 2-3 – *společná část koridoru VRT překračuje tento prvek ÚSES v místě stávajícího přemostění Ostravice a její nivy železnicí, severozápadně od Přívozké haldy. Koridor je zde vymezen v návaznosti na stávající železniční trať a dle dodaných podkladů dojde k jejímu rozšíření o dvě koleje. Lze předpokládat, že dojde k mimoúrovňovému křížení řeky Ostravice ve stávajícím rozsahu. Migrační prostupnost a funkčnost dotčených prvků ÚSES zůstane zachována.*
- zásah do nadregionálního biokoridoru K98 – *společná část koridoru VRT zasahuje do tohoto prvku ÚSES na území Bohumína. Nadregionální biokoridor je vymezen za účelem propojení prostoru ploch vodních nádrží v okolí místní části Vrbice. Biokoridor je fragmentován stávajícím tělesem železniční trati. Koridor je zde vymezen v návaznosti na stávající železniční trať a dle dodaných podkladů dojde k jejímu rozšíření o dvě koleje. Realizaci koridoru může dojít k posílení fragmentace tohoto biokoridoru.*
- vedení přes regionální biocentrum RBC C129 – *společná část koridoru VRT je vedena podél stávajícího koridoru železniční trati a svým jihovýchodním okrajem zasahuje do prostoru regionálního biocentra C129, které je vymezeno v prostoru EVL Heřmanický rybník a jeho okolí. Při realizaci záměru lze předpokládat rozšíření stávajícího tělesa železniční trati maximálně o dvě koleje ve vazbě na stávající železniční trať. Při tomto rozšíření dojde k okrajovým zásahům k hranici RBC, které významně nepoškodí jeho funkčnost či migrační prostupnost.*
- překračování lokálního biokoridoru K4 – *společná část koridoru VRT v místě oddělování jednotlivých variant koridoru, severovýchodně od místní části Skřečůň překračuje lokální biokoridor K4, který je vymezen podél Skřečůňského potoka. Při realizaci záměru lze předpokládat mimoúrovňové řešení překračování vodního toku. Migrační prostupnost a funkčnost dotčených prvků ÚSES zůstane zachována.*

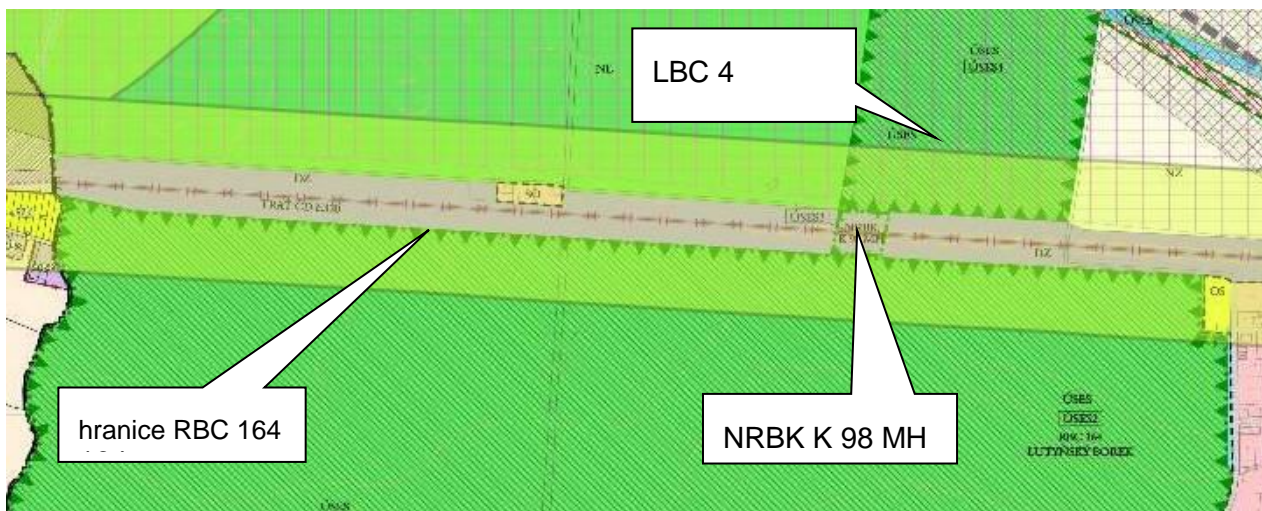
Oproti variantě VR2A je varianta VR2B ve střetu s následujícími prvky ÚSES<sup>18</sup>:

- průchod okrajem s regionálním biocentrem RBC 164 Lutyňský Borek, které je tvořeno částí plochy nazvané ÚSES 2 a lokálním biocentrem ÚSES 4, které jsou propojeny nadregionálním biokoridorem NRBK K 98 MH (ÚSES 3) – *Koridor ve variantě VR2B kopíruje stávající úsek železniční trati, vedoucí skrze lesní komplex Borek. Realizaci koridoru v této variantě lze předpokládat okrajové rozšíření tělesa železnice, které si vyžádá okrajové zásahy do porostů dřevin podél železniční trati. V souvislosti se záměrem nelze vyloučit na území Dolní Lutyně zásah do regionálního biocentra RBC 164, přestože realizace novostavby dvoukolejné trati (VRT) je uvažována ze severní strany stávající konvenční železniční trati, ani do lokálního biocentra ÚSES 4. Tyto zásahy však nebudou významné. V souvislosti s překračováním nadregionálního biokoridoru K 98 MH nelze vyloučit jeho významnou fragmentaci v souvislosti se záměrem.*

---

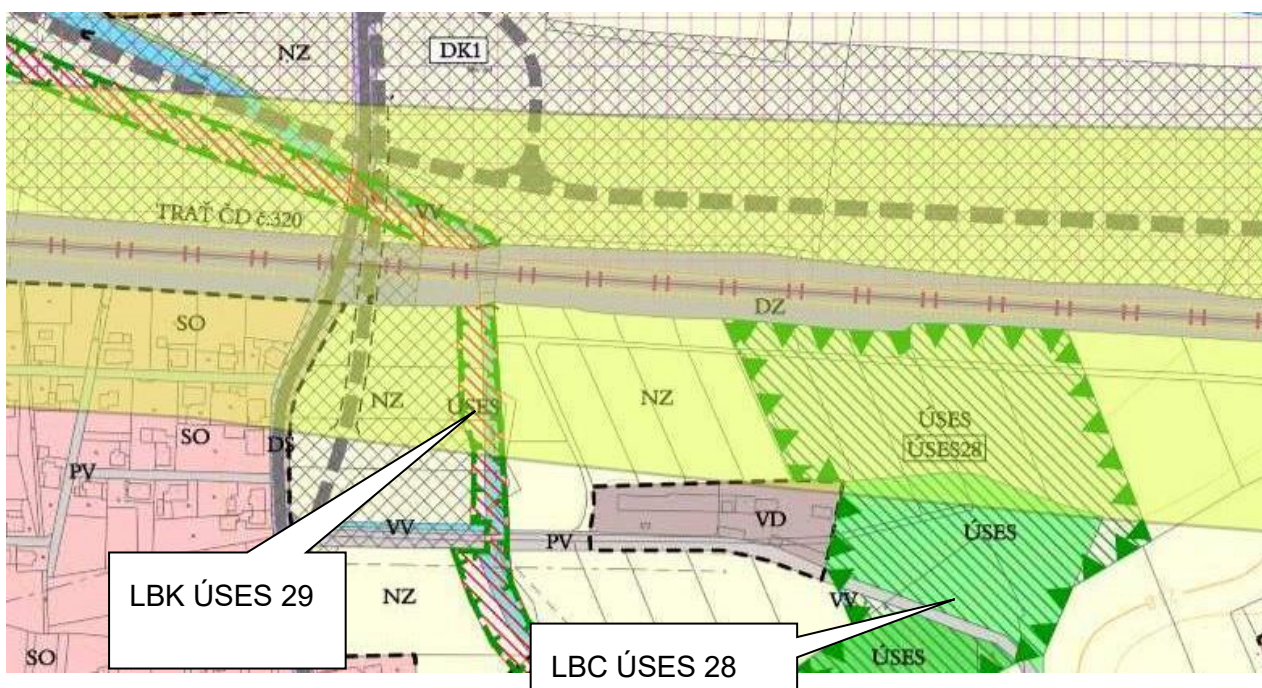
<sup>18</sup> Pozn. pro komplexnost hodnocení jsou uvedeny i detekované vlivy na lokální ÚSES. Ve vybraných případech totiž například lokální biocentra plní funkci vložených biocenter v nadregionálním/regionálním biokoridoru.





Obrázek 72: Kolize navrženého koridoru s prvky ÚSES na podkladu příslušného ÚP Dolní Lutyně (Zdroj: Geopotrál Moravskoslezského kraje, mapová aplikace územních plánů)

- průchod přes lokální biocentrum ÚSES 28 a překračování lokálního biokoridoru ÚSES 29 – Koridor ve variantě VR2B prochází přes lokální biocentrum ÚSES 28, jež je vymezeno v návaznosti na stávající těleso trati a zahrnuje polní kultury a fragmenty lesa východně od zástavby Dolní Lutyně. Západně od biocentra koridor překračuje lokální biokoridor ÚSES 29, který je ven podél Lutyňky. Realizaci záměru v rámci varianty VR2B nelze vyloučit okrajový zásah do biocentra v důsledku rozšíření tělesa železniční trati o dvě koleje, přestože realizace novostavby dvoukolejné trati (VRT) je uvažována ze severní strany stávající konvenční železniční trati. V případě překračování Lutyňky lze očekávat mimoúrovňové křížení záměru s vodním tokem, kdy zůstane zachována migrační propustnost vodního toku a na něj vázaných prvků ÚSES.



Obrázek 73: Kolize navrženého koridoru s prvky ÚSES na podkladu příslušného ÚP Dolní Lutyně (Zdroj: Geopotrál Moravskoslezského kraje, mapová aplikace územních plánů)

- kolize s regionálním biocentrem RBC 102 Bezdínky, konkrétně jeho částí zvanou ÚSES 12 – Koridor ve variantě VR2B vstupuje do prostoru řeky Olše a její široké nivy, která je součástí tohoto regionálního biocentra. Dle dostupných podkladů bude záměr VRT veden přes celou nivu Olše, ve variantě VR2B veden po estakádě. Vzhledem k této skutečnosti lze očekávat mírně negativní vliv

koridoru v této variantě na RBC. Významná fragmentace a poškození funkčnosti tohoto prvku ÚSES nenastane a lze očekávat zachování migrační propustnosti RBC.



Obrázek 74: Kolize navrženého koridoru s prvky ÚSES na podkladu příslušného ÚP Dolní Lutyně (Zdroj: Geopotrál Moravskoslezského kraje, mapová aplikace územních plánů)

Vlivy krátkodobé na ÚSES (z období výstavby v koridoru) jsou hodnoceny jako mírně negativní.

Celkově jsou vlivy uplatnění varianty VR2B na ÚSES hodnoceny jako mírně negativní, přímé, krátkodobé a trvalé. Vlivy nepřímé, sekundární, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	<b>Krajina, krajinný ráz, fragmentace krajiny, ekologická stabilita</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	0	<b>přechodný</b>
<b>nepřímý</b>		0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	-1
<b>sekundární</b>		0	<b>dlouhodobý</b>	0		

Jevy z oblasti přírody a krajiny a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.5 Výkres vlivů na přírodu a krajinu.

Vymezením koridoru VR2B dojde k přímému trvalému mírně negativnímu ovlivnění krajinného rázu, který ale významně neovlivní dálkové pohledy, a krajinný ráz tedy sledovatelným způsobem výrazně nenaruší. Koridor VR2B je veden územím, ve kterém jsou již vedeny liniové dopravní a jiné stavby technické infrastruktury, ve značné části je veden v souběhu se stávající železniční tratí. Trasu koridoru VR2B je možno s ohledem na historické vazby vedení dopravních komunikací, rozmístění sídel a celkovou sídelní strukturu vyhodnotit jako akceptovatelnou. Uplatnění této varianty významně nenaruší ani ekologické funkce krajiny. V kontextu těchto souvislostí je vliv uplatnění koridoru VR2B z pohledu vlivů na krajinu vyhodnocen jako přímý, trvalý, mírně negativní. Jiné vlivy na krajinu a krajinný ráz nebyly zjištěny.

Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylovající se od stávajících liniových staveb (zejména ve své severní části) znamenat mírně negativní vliv na fragmentaci krajiny a přetížení lokálně technicistního vjemu, k němuž přispívají i vedení VVN stávající a plánovaná, stávající železniční tratě a silniční systém.

Ekologická stabilita dotčené části území bude mírně negativně trvale ovlivněna zábořem travních porostů a lesa pro stavbu v koridoru a jejich změnou na zastavěné plochy, které mají koeficient ekologické stability 0. S ohledem na úzkou linii stavby v koridoru tato změna není hodnocena jako významně negativní.

Vlivy nepřímé, sekundární, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	<b>ZPF</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	-1	<b>přechodný</b>
<b>nepřímý</b>		0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	-1
<b>sekundární</b>		-1	<b>dlouhodobý</b>	0		

Provedený kvalifikovaný odhad záborů ZPF má orientační charakter. V rámci podrobnějších ÚPD a v projektové přípravě stavby bude kvalifikovaný odhad záborů ZPF pro vymezený koridor dále upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby.

Z hlediska ochrany ZPF je přímé ovlivnění uplatněním koridoru VR2B dáno novým zábořem půdy, který je v celém rozsahu odhadován na 5,81 ha, bez dotčení půd I. a II. třídy ochrany ZPF, veškerý zábor tvoří půdy III. a IV. třídy ochrany ZPF. Zábor půd I. a II. třídy ochrany ZPF nebyl indikován. Při výstavbě dopravních liniových staveb obdobného rozsahu se obecně není možné vyhnout záboru půdy.

Sekundární vlivy vymezení koridoru VR2B z hlediska ZPF představují zvýšené riziko eroze, narušení investic v půdě, sorpční kapacity území a degradaci půd v úzkém pásu podél koridoru. Kvantifikaci krátkodobých

vlivů (dočasné zábory pro provedení stavby v koridoru) lze v tomto stupni poznání pouze odhadnout – předpokládají se vlivy krátkodobé, mírně negativní.

Vlivy koridoru VR2B na ZPF jsou i přes nulový zábor vysoce kvalitních půd I. a II. třídy ochrany ZPF celkově považovány za mírně negativní přímé, sekundární, krátkodobé a trvalé. Vlivy nepřímé, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	<b>PUPFL</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	0	<b>přechodný</b>
<b>nepřímý</b>		0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	-1
<b>sekundární</b>		-1	<b>dlouhodobý</b>	0		

Jevy z oblasti půdního fondu a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.4 *Výkres vlivů na půdu a lesní ekosystémy*.

Z hlediska ochrany PUPFL je přímé ovlivnění uplatněním koridoru VR2B dáno zábohem PUPFL v rozsahu až 6,15 ha (v závislosti na tom, zda bude v severní části koridoru záměr koncipován jako nová stavba nebo jako rozšíření stávající tratě – zde by zábor PUPFL byl nižší), přičemž dotčeny jsou jen lesy zvláštního určení. Provedený kvalifikovaný odhad záborů PUPFL má orientační charakter. V rámci podrobnějších ÚPD a v projektové přípravě stavby bude kvalifikovaný odhad záborů PUPFL pro vymezený koridor dále upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby.

Sekundární vlivy záboru PUPFL představují fragmentaci lesních porostů, vyšší riziko poškození bořivými větry, úbytek biotopů fauny spojené s lesními porosty a narušení vodního režimu krajiny. Úbytek lesů v rámci uplatnění koridoru VR2B s přihlédnutím k popsáným sekundárním vlivům je považován za přímý, trvalý, mírně negativní.

Vlivy na PUPFL nepřímé, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	<b>Horninové prostředí, nerostné bohatství, poddolovaná a sesuvná území, stará důlní díla</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	-1	<b>přechodný</b>
<b>nepřímý</b>		0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	-1
<b>sekundární</b>		0	<b>dlouhodobý</b>	0		

Jevy z oblasti horninového prostředí a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.3 *Výkres vlivů na horninové prostředí*.

Koridor VR2B v celé trase prochází územím, které je předmětem ochrany nerostného bohatství dle horního zákona nebo představuje limit v oblasti ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů. Přehled střetů těchto dotčených předmětů ochrany s koridorem VR2B je uveden v následující tabulce. Vesměs se jedná o ložiska zemního plynu a černého uhlí.

Tabulka 16: Přehled předmětů ochrany horninového prostředí dotčených koridorem VR2B (Zdroj: Surovinový informační systém, Česká geologická služba, 2022)

Předměty ochrany nerostného bohatství dotčené koridorem VR2B				
CHRÁNĚNÁ LOŽISKOVÁ ÚZEMÍ	VÝHRADNÍ LOŽISKA	-	-	DOBÝVACÍ PROSTORY
Čs. část Hornoslezské pánve (zemní plyn, černé uhlí)	Věřňovice (zemní plyn, černé uhlí, dosud netěženo)	-	-	Přívoz I (zemní plyn váz. na uhelné sloje, těžený)
Rychvald (zemní plyn)	Rychvald (zemní plyn, současná těžba z vrtu)	-	-	Mariánské Hory I (zemní plyn váz. na uhelné sloje, ložisko v průřezu / otvírce)
-	Důl Odra, stř. Heřmanice, Ostrava-Koblov, Ostrava-Přívoz, z. Mariánské hory (černé uhlí, dřívější hlubinná těžba)	-	-	Heřmanice I (zemní plyn vázaný na uhelné sloje, těžený)

Zákon č. 44/1988 Sb., horní zákon, ve znění pozdějších předpisů v § 18 odst. 2 stanoví, že pokud je nezbytné v zákonem chráněném obecném zájmu umístit stavbu nebo zařízení nesouvisící s dobýváním výhradního ložiska v chráněném ložiskovém území, je třeba dbát, aby se narušilo co nejméně využití nerostného bohatství. Znemožnit nebo ztížit dobývání výhradních ložisek nerostů uvedených v § 3 odst. 1 písm. a) až d) horního zákona je možno jen ve zvlášť odůvodněných případech, jde-li o mimořádně důležitou stavbu nebo zařízení nebo bude-li stavbou nebo zařízením ztíženo nebo znemožněno dobývání jen malého množství zásob výhradního ložiska.

V případě koridoru VR2B je veřejný zájem na její výstavbu významný, deklarovaný řadou koncepčních a strategických dokumentů přijatých na úrovni EU, tak i ČR.

Jedním z nejvýznamnějších přínosů realizace koncepce v mezinárodním, republikovém i regionálním kontextu je uvolnění kapacity na stávajících koridorových tratích, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní dopravy (dálková, regionální, příměstská), tak nákladní dopravy. Zejména nárůst přepravních kapacit pro nákladní dopravu lze označit za významně pozitivní jev; převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť – environmentálně šetrnou formu dopravy – přispěje ke snížení podílu silniční nákladní dopravy, a tedy ke snížení emisí.

Realizace koncepce v dané variantě tak splňuje veškeré předpoklady pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční dopravy, čímž dojde k významnému posílení hospodářského, sociálně-ekonomického i environmentálního rozvoje Moravskoslezského kraje.

Vliv uplatnění koncepce v dané variantě na ložiska nerostných surovin byl vyhodnocen jako mírně negativní, přímý, krátkodobý (v době výstavby) a trvalý.

Jižní část koridoru VR2B prochází poddolovanými územími po těžbě černého uhlí (Mariánské Hory, Přívaz a Heřmanice), kde se lokálně projevují pozůstatky těžby v podobě hald, propadlin a otevřených ústí, a nelze vyloučit vliv otřesů při výstavbě i provozu na tato území. Navrhování staveb v takových územích, včetně staveb železnice, se řídí příslušnými právními předpisy a normami<sup>19</sup>, které výskyt takových jevů zohledňují. U koridoru VR2B bylo též identifikováno okrajové dotčení dvou starých důlních děl v prostoru

<sup>19</sup> Zejména zákon č. 44/1988 Sb., horní zákon, ve znění pozdějších předpisů a ČSN 73 0039 Navrhování objektů na poddolovaném území

bývalého hlubinného černouhelného Dolu Hubert (Ostrava – Hrušov).

Vliv uplatnění varianty VR2B na tato území byl vyhodnocen jako mírně negativní přímý, krátkodobý (v době výstavby) a trvalý.

Koridor VR2B prochází v severní části oblastí uklidněných svahových nestabilit přírodního původu v okolí Dětmarovic a Dolní Lutyně. V rámci projektové přípravy stavby bude proveden hydrogeologický a geologický průzkum, který v zájmové oblasti vymezí všechny existující svahové deformace a stanoví jejich typy a současný stupeň aktivity. Na základě výsledků tohoto průzkumu budou řešeny konkrétní požadavky na stavebně technické provedení stavby, popřípadě na zajištění stability území v okolí stavby.

Při plánování výstavby liniových staveb vedoucích přes sesuvná území, je obecně vhodné volit jejich vedení tak, aby sesuvné území protínaly v násypu (v dolní části) nebo v odřezu (v horní části), nebude-li možné vyhnout se nestabilní části oblasti, lze násyp opřít např. o pilotovou stěnu, případně celé sesuvné území přemostit. S ohledem na uvažovaný způsob vedení trati byl identifikován mírně negativní krátkodobý vliv, kdy by s ohledem na zvolený způsob založení stavby VRT mohlo dojít k aktivaci tohoto území.

Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.

Vlivy na horninové prostředí, nerostné bohatství, poddolovaná a sesuvná území a stará důlní díla nepřímé, sekundární, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU*		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI*		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI*	
<b>Klíma a ovzduší</b>	<b>přímý</b>	0/0	<b>krátkodobý</b>	-1/-1	<b>přechodný</b>	0/0
	<b>nepřímý</b>	0/+1	<b>střednědobý</b>	0/0	<b>trvalý</b>	0/0
	<b>sekundární</b>	0/+1	<b>dlouhodobý</b>	0/+1		

*\*zátěž podél vymezovaného koridoru / zátěž podél stávajících komunikací*

Vymezením koridoru nedojde k přímému ovlivnění znečištění ovzduší emisemi pocházejícího z dopravy s ohledem na předpokládanou elektrizaci trati.

V době výstavby trati lze vlivem manipulace se zeminami a vlivem zvýšené intenzity nákladní dopravy očekávat vlivy krátkodobé mírně negativní dané vyšší resuspencí prachu a emisemi škodlivin ze spalování pohonných hmot v mechanismech a nákladních vozidlech podél stávajících silničních tahů, ale i v místě vymezovaného koridoru tam, kde budou probíhat stavební práce. Tento vliv byl vyhodnocen jako krátkodobý, mírně negativní.

V době provozu trati v koridoru se předpokládá převedení části silniční dopravy (především osobní) na železnici. Důsledkem toho budou nepřímé, dlouhodobé, sekundární, mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší v zástavbě podél stávajících silničních tahů (zátěž podél stávajících komunikací). Shodné nepřímé, dlouhodobé, sekundární, mírně pozitivní vlivy budou generovány i na klima, a to z důvodu snížení emisí látek poškozujících ozonovou vrstvu.

Vlivy na ovzduší a klima přechodné, střednědobé a trvalé nebyly zjištěny.

Z dosud známých podkladů vyplývá, že VRT jsou plně elektrifikované a při jejich provozu tak nebude docházet ke vzniku a ani emisím znečišťujících látek v místě provozu. Provozem vlaků však bude docházet

ke spotřebě elektrické energie, při jejíž výrobě jsou do ovzduší uvolňovány mimo jiné i skleníkové plyny, vedle vodní páry pak především oxid uhličitý (CO<sub>2</sub>). Jedná se tak o nepřímé emise CO<sub>2</sub> související s provozem VRT. Pro výpočet nepřímých emisí CO<sub>2</sub> bude určující spotřeba elektrické energie v daném traťovém úseku.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	<b>Voda:</b> <b>povrchové a</b> <b>podzemní vody,</b> <b>vodní zdroje, riziko</b> <b>povodní</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	-1	<b>přechodný</b>
<b>nepřímý</b>		0	<b>střednědobý</b>	-1	<b>trvalý</b>	-1
<b>sekundární</b>		0	<b>dlouhodobý</b>	-1		

Jevy z oblasti vodního prostředí a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA C.2 *Výkres vlivů na vodní prostředí*.

Koridor VR2B není ve střetu s ochrannými pásmy vodních zdrojů pro veřejné zásobování vodou.

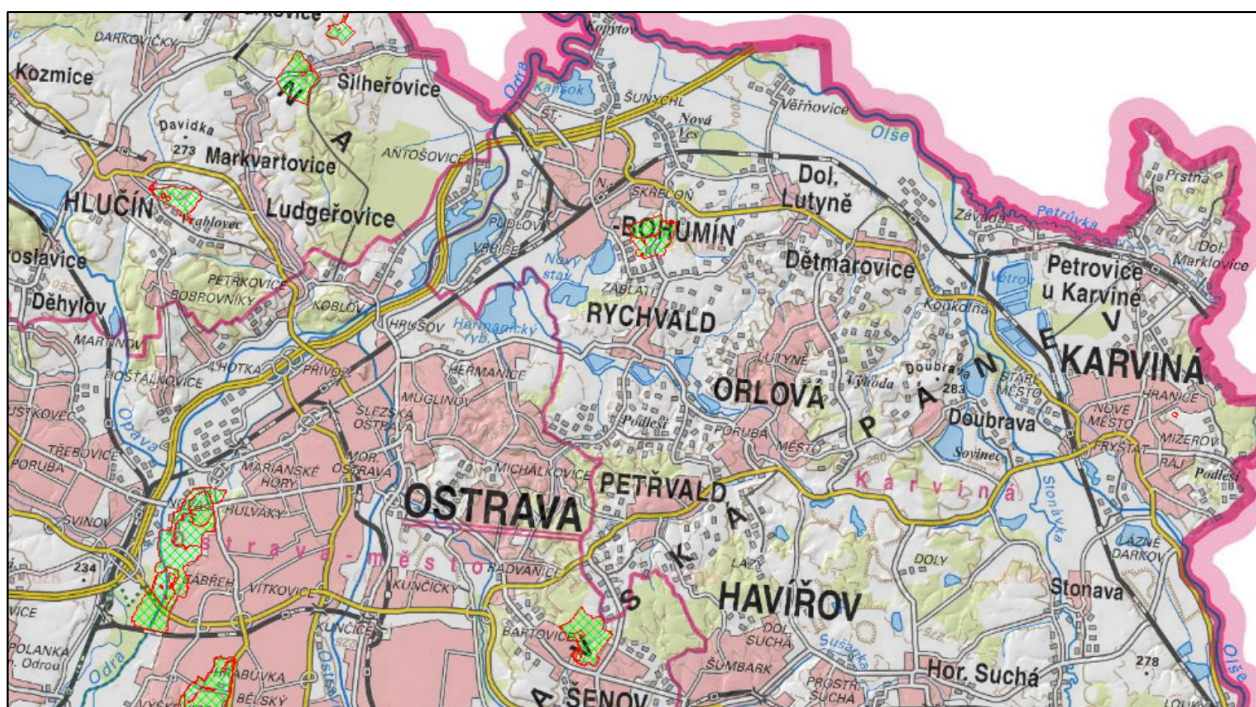
Koridor VR2B neprochází územím CHOPAV.

Vymezení koridoru nevyžaduje odběr podzemní vody ani vypouštění odpadních nebo srážkových vod do vod podzemních nebo povrchových. Vlivy na hydrogeologické charakteristiky v důsledku čerpání nebo dotace podzemních vod jsou vyloučeny. Zrychlení odtoku vody z území se s ohledem na malou šíři zpevněné linie a její propustnost nepředpokládá. Nelze ale vyloučit budování násypů, případně zvyšování terénu a/nebo provádění zářezů a zakládání mostních objektů při překonávání vodotečí a v místech vedení koridoru po estakádách.

Vymezení koridoru VR2B může ovlivnit proudění podzemní vody v připovrchovém horizontu, a to zejména při realizaci zářezů. K poklesu hladiny ve směru i proti směru proudění podzemní vody a ke zrychlenému odvodnění území dojde trvale. V místech s vysokou hladinou podzemní vody v území nelze vyloučit zasažení hladiny podzemní vody při případném budování zářezů, a v takovém případě dojde ke drénování mělké podzemní vody přítékající z horních částí hydrogeologického masívu s následným poklesem hladiny podzemní vody na úroveň dna zářezu. Velikost přítoků podzemní vody do zářezu bude ovlivněna filtračními vlastnostmi horninového prostředí a lokálními podmínkami. Po ukončení stavby dojde z hlediska proudění podzemních vod k ustálení. Vzhledem k úzké linii stavby v koridoru se bude pravděpodobně jednat o vlivy mírně negativní, přímé, trvalé, krátkodobé až střednědobé.

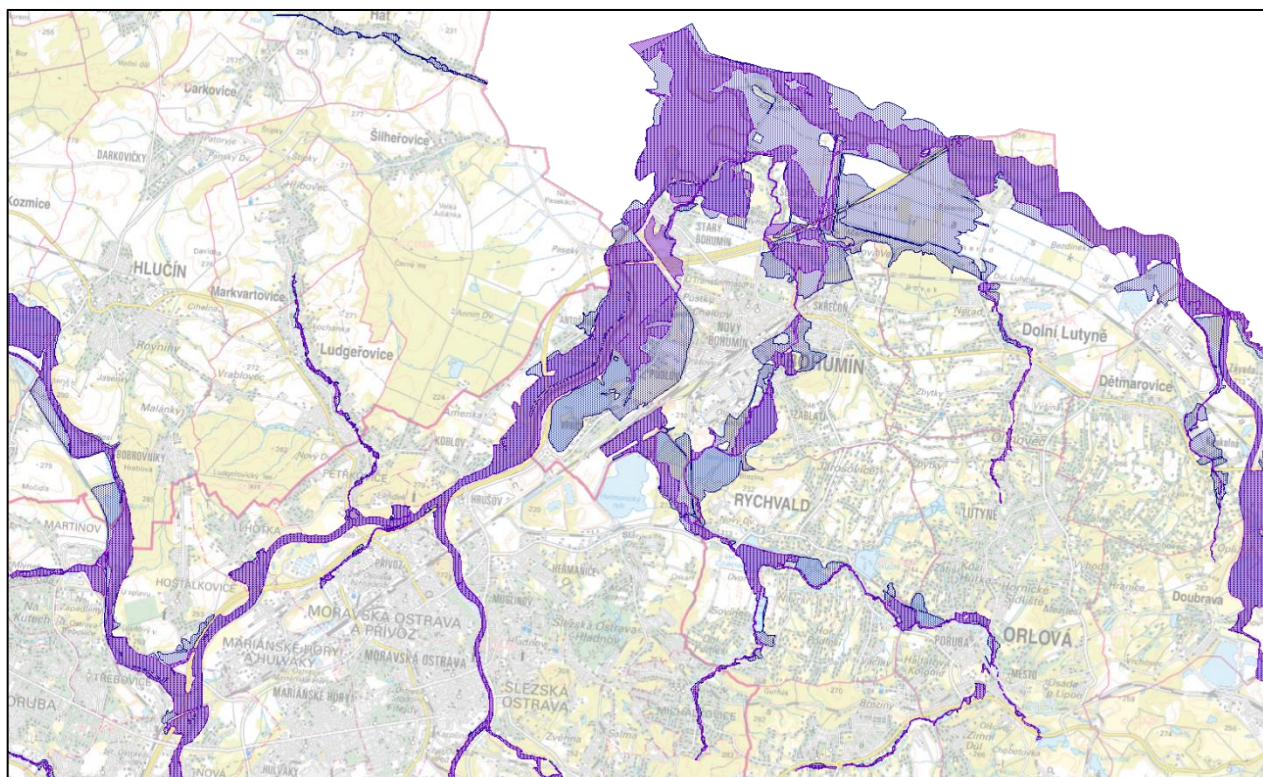
Obecně železniční doprava představuje určitý zdroj znečištění vod v okolí železniční tratě. Hlavní příčinou kontaminace okolí tratě je způsobeno generováním malých pevných částí při procesu brzdění vlakové soupravy, kdy o sebe tře zároveň brzda s kolem a je vyvíjen i tlak na kolejnici. Částičky v okolí železnice mohou kontaminovat svojí přítomností dešťovou vodu, která poté prosakuje do půdy a může tak znečistit podzemní vody.

Další významnou složkou znečištění je kontaminace mazivy v okolí výhybek a kolejnic, maziva a oleje se také používají v lokomotivách (motor, převodovka) a vagoncích. Maziva z výhybek se mohou dostat do štěrkového podloží pod tratí, což může v blízkosti vodních toků či podzemních vod mírně negativně ovlivnit jejich kvalitu (Burkhardt, 2008). Jedná se o vliv mírně negativní, přímý, dlouhodobý.



Obrázek 75: Ochranná pásma vodních zdrojů v prostoru Ostrava – Bohumín (Zdroj: Národní geoportál INSPIRE, 10/2022)

Neočekává se, že by za běžného provozu docházelo k významnému znečištění povrchových nebo podzemních vod, nelze ale vyloučit jejich znečištění vlivem úniku provozních kapalin při havarijních stavech (např. kolize na trati nebo havárie vozidel v době výstavby). Tyto negativní vlivy jsou vyhodnoceny jako přímé, krátkodobé, mírně negativní.



Obrázek 76: Detail záměru vymezených záplavových území Q100 a jejich aktivních zón v prostoru mezi Ostravou a státní hranicí s Polskou republikou (Zdroj: Hydroekologický informační systém VÚV TGM, 10/2022)

Koridor VR2B kříží z významných vodních toků shodně s koridorem VR2A vodoteče Odry, Olši, Ostravici,



Stružku, Bohumínskou Stružku a Lutyňku, které mají vyhlášeno záplavové území. V důsledku umístění a realizace stavby v koridoru může dojít k omezení průchodu povodňových vln, zejména v místech křížení vodních toků, a ke změně odtokových poměrů v území. Dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu, existuje riziko vzniku bezodtokých depresí.

Minimalizace těchto vlivů je řešitelná vhodným návrhem stavebně technického řešení (např. přemostění, estakáda nebo propustky) na základě hydrotechnického posouzení stavby, které bude předmětem navazujících fází projektového řešení záměru VRT a nelze ho v měřítku ZÚR předjímat.

V případě, že budou vodní toky, na kterých je stanoveno Q100, překonávány mostním objektem s dostatečnými rozestupy nosných pilířů, což lze předpokládat, bude vliv uplatnění koridoru na záplavové území přímý, trvalý, mírně negativní.

Vlivy na prostředí související s vodou nepřímé, sekundární a přechodné nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU*		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI*		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI*	
<b>Obyvatelstvo, hluk, vibrace, veřejné zdraví</b>	<b>přímý</b>	-1/+1	<b>krátkodobý</b>	-1/-1	<b>přechodný</b>	0/0
	<b>nepřímý</b>	0/+1	<b>střednědobý</b>	0/0	<b>trvalý</b>	0/0
	<b>sekundární</b>	0/+1	<b>dlouhodobý</b>	-1/+1		

*\*zátěž podél vymezeného koridoru / zátěž podél stávajících komunikací*

Koridor VR2B je vymezen převážně mimo zastavěná území měst a obcí, ve volné krajině. Přímo dotčeny jsou jen okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině. V těchto územích může dojít ke zhoršení hlukové situace krátkodobě ve fázi výstavby v okolí přilehlých silnic a na okrajích zástavby v blízkosti stavby VRT v koridoru. Potenciální trvalé negativní vlivy z dopravy podél trasy koridoru VR2B budou minimalizovány protihlukovými opatřeními. Vlivy na hlukovou situaci v zástavbě podél stávajících silnic budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici.

Specifikem VRT je její úplná segregace od ostatních druhů dopravy a území, veškerá křížení jsou zásadně mimoúrovňová. Z této skutečnosti vyplývá, že v protihlukové ochraně VRT nevznikají neochránitelné prostupy (přejezdy apod.), které by snižovaly účinnost a/nebo proveditelnost protihlukových opatření. V případě VRT tedy jde jen o míru opatření, její okolí je z hlukového hlediska minimalizovatelné vždy. Tato skutečnost je pozitivní a je základním vodítkem pro možnost umístění VRT do území.

Konkrétní návrh protihlukových opatření bude proveden na projektové úrovni a bude kombinací opatření urbanistických (základní umístění trati), projekčních (směrové a výškové uspořádání) a dodatečných (protihlukové stěny, valy apod.). V tomto návrhu bude zároveň zohledněn hlukový příspěvek ostatních zdrojů hluku, nacházejících se v dotčeném území, čímž budou zohledněny i příslušné spolupůsobící – kumulativní a synergické vlivy. Vlastní příspěvek VRT je přitom spolehlivě řešitelný tak, aby její příčinek ke spolupůsobícímu/kumulativnímu vlivu byl akusticky vyhovující, tj. jednak sám o sobě plnil požadované limity, jednak vytvářel dostatečnou rezervu pro příspěvek ostatních zdrojů hluku a jejich řešení v rámci požadovaných limitů. Potenciální kumulativní vlivy na hlukovou zátěž jsou tímto způsobem vyřešeny, resp. jsou řešitelné za použití běžně dostupných protihlukových opatření.

Z dostupných podkladů pro výstavbu VRT vyplývá, že hluk vznikající jízdou vlaku bude mít původ na třech místech: na styku kola a kolejnice, na styku sběrače a trakčního vedení, a aerodynamický hluk.

Při rychlostech nad cca 200 km/h bude rozhodující hluk aerodynamický. Z hlediska protihlukových

opatření bude rozhodující konkrétní průchod VRT územím, a to zejména s ohledem na zastavěné území a zastavitelné plochy. Bylo zjištěno, že vedení trati vůči terénu má naprosto zásadní vliv na hlukovou zátěž okolí. Hluk emitovaný provozem na trati v mírném zářezu (což ale není možné realizovat všude jak v závislosti na kvalitě podloží, tak z hlediska reliéfu terénu a dostupnosti hmot pro budování valu nebo zářezu) splní hlukové limity v poloviční vzdálenosti od osy koleje, než v případě vedení trasy na náspu (cca 200 m vůči cca 400 m). Nárůst hlukové zátěže stoupá s rychlostí, ve vyšších rychlostech je nárůst mírně pozvolnější. Při rychlosti cca 250 km/h dochází k malému skoku daný nárůstem významu aerodynamického hluku. Zároveň je ale možné konstatovat, že nárůst rychlosti z 250 km/h na 300 km/h přináší zvýšení hlukové zátěže jen o cca 2 dB. Přesnost výpočtu ale velmi závisí na zvolené intenzitě provozu a sama o sobě dosahuje jednotek dB.

Koridor VR2B je vymezen z velké části mimo obytnou zástavbu měst a obcí, ve volné krajině nebo průmyslovými lokalitami. Potenciálně nejvíce dotčeny mohou být části obytné zástavby Vrbic a Bohumína, vzdálené od předpokládané tratě v koridoru méně než 100 m.

Ze dosud známých podkladů pro technická řešení VRT vyplývá, že rozhodující vliv na vznik vibrací bude mít rychlost jízdy. Podstatným faktorem bude rovněž celková hmotnost vlakové soupravy a stav trati a vlastních soukolí. V případě VRT je předpokládán výborný stav trati i vlaků. V případě tratí do 200 km/h se smíšenou dopravou se předpokládá minimálně stav trati odpovídající "koridorovému standardu" bez závad a s drsností kolejnic odpovídající referenční koleji dle TSI subsystém hluk. Pro intenzitu šíření vibrací z provozu na železnici jsou pak naprosto zásadním faktorem geologické poměry, a to do hloubky 5-10 m, podle typu podloží a hladiny podzemní vody, respektive nasycenosti povrchových vrstev.

Geologické prostředí lze rozdělit do tří zásadních zón:

1. Prostředí tlumící vibrace – jedná se o všechny běžné druhy skalního podloží s minimálním překryvem nezpevněných sedimentárních hornin, bez zadržované vody, případně o střídání zpevněných a nezpevněných vrstev bez vyššího obsahu vody;
2. Prostředí mírně náchylné k přenosu vibrací – nezpevněné nebo částečně zpevněné sedimentární horniny na skalním podloží s možností volného odtoku spodní vody, bez tektonických poruch a bez hrozby dlouhodobého zvodnění. Recentní uloženiny je třeba vždy posoudit individuálně;
3. Prostředí silně náchylné k přenosu vibrací, a to i na nečekaně velké vzdálenosti – především se jedná o aluviální kvarterní sedimenty na vysoké hladině spodní vody (nivy řek), případně vodou nasycené spraše, nesoudržné jíly apod. Rozhodující roli zde hraje hladina spodní vody a zjednodušeně řečeno, nad 5 m může nastat problém. Dle vlastních měření sem rovněž spadá specifický případ skalního podloží, a to ordovické břidlice (Praha a okolí), avšak pouze v případě nepřerušené lineární laminace od zdroje až k příjemci signálu. Naopak v případě vyššího stupně zvětrání a/nebo narušení vrstev se jedná o prostředí vysoce tlumící.

Zájmová pásma:

V kategoriích VRT nad 200 km/h lze očekávat výborný stav trati a pouze kvalitní vlakové soupravy. Stanovení pásem tak má význam pouze u tratí s rychlostí nad 200 km/h.

1. pásmo: 15 m od nejbližší kolejnice. V tomto pásmu lze na všech typech geologického prostředí očekávat intenzivní přenos vibrací z trati na chráněné objekty, rovněž je zde pravděpodobné silné šíření strukturálního hluku. V tomto pásmu by se neměly vyskytovat chráněné objekty.
2. pásmo: 100 m od osy nejbližší traťové koleje, odpovídá OP VRT. V tomto pásmu již bude šíření vibrací z trati silně závislé na geologickém prostředí. Obecně se doporučuje individuální posouzení na základě širšího geofyzikálního nebo alespoň geotechnického průzkumu a v případě prokázání polohy trati i chráněných objektů na zvodnělém podloží provedení preventivních antivibračních opatření na trati.

Stanovení výše uvedených ochranných pásem se týká pouze rostlého terénu a povrchového vedení trati. V případě prostředí městských aglomerací s hustou podzemní infrastrukturou nebo vedení trati v tunelu

bude vždy nutné individuální posouzení.

Zhoršení prostředí vlivem vibrací může v zástavbě nastat krátkodobě ve fázi výstavby jak v okolí přilehlých silnic, tak na okrajích zástavby v blízkosti stavby VRT. Trvalé negativní vlivy z dopravy podél stavby VRT v koridoru VR2B budou minimalizovány vhodnými stavebně technickými opatřeními a jejich dosah k obytné zástavbě není pravděpodobný. Vlivy vibrací na zástavbu podél stávajících silnic z hlediska vibrací budou přímé, krátkodobé (v době stavby) a dlouhodobé (v době provozu), mírně negativní.

Jak tedy vyplývá z uvedeného hodnocení vlivu na hlukovou zátěž a vibrace a výše uvedeného hodnocení vlivu na kvalitu ovzduší a klima, bude mít uplatnění varianty VR2B maximálně mírně negativní přímý dlouhodobý vliv na veřejné zdraví z důvodu očekávaného mírného navýšení hlukové zátěže podél předemtného koridoru, v každém případě budou splněny hlukové limity v nejbližší zástavbě. Vzhledem k tomu, že vliv na kvalitu ovzduší bude v době provozu mírně pozitivní vlivem mírného poklesu silniční dopravy, která bude převedena částečně na trať VRT (osobní doprava) a částečně na uvolněné trati (nákladní doprava), jsou vlivy změn v kvalitě ovzduší na veřejné zdraví hodnoceny jako mírně pozitivní, přímé, dlouhodobé.

Krátkodobě (v době výstavby) se vlivy na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž podél stávajících komunikací v blízkosti budované trati VRT zhorší, avšak nikoliv v té míře, aby to mělo negativní vliv na veřejné zdraví. Vlivy krátkodobé jsou proto hodnoceny jako zanedbatelné.

Vlivy uplatnění koridoru VR2B v době provozu tratě budou mírně negativní, přímé, dlouhodobé podél trasy koridoru a mírně pozitivní nepřímé, dlouhodobé podél stávajících silnic díky převedení části dopravy ze silnic na železnici. V době výstavby vlivem uzavírek některých silničních tras, přesunu hmot a odklonů dopravy v místě aktuální stavby bude situace v zástavbě podél silniční sítě ovlivněna mírně negativně, nepřímo, krátkodobě.

Vlivy střednědobé, přechodné a trvalé nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
<b>Kulturní dědictví, hmotný majetek</b>	<b>přímý</b>	-1	<b>krátkodobý</b>	-1	<b>přechodný</b>	0
	<b>nepřímý</b>	0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	-1
	<b>sekundární</b>	0	<b>dlouhodobý</b>	0		

Jevy z oblasti kulturních hodnot a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkresu SEA C.1 *Výkres vlivů na osídlení a kulturní hodnoty v území*.

Koridor se přímo dotýká dvou lokalit archeologických nálezů, avšak v území, kde je již v současné době vedena konvenční železniční trať. Při realizaci stavby v koridoru však nelze vyloučit narušení těchto lokalit. Tento vliv je obecně vždy minimalizován oznámením zahájení zemních prací a archeologickému pracovišti a případně provedením záchranného archeologického průzkumu. U nemovitých kulturních památek se nepřepokládá jejich negativní ovlivnění.

Koridor VR2B neprochází územím žádné krajinné památkové zóny ani územím nebo ochranným pásmem městské nebo vesnické památkové rezervace, přibližuje se k městské památkové zóně Moravská Ostrava, avšak toto přiblížení se odehrává v místě, kde je již v současné době vedena konvenční železniční trať.

Vliv uplatnění koridoru na kulturní dědictví je hodnocen jako přímý, krátkodobý (v době výstavby) a trvalý, svým významem a rozsahem (na velmi malém podílu území) však bude pravděpodobně zanedbatelný – hodnoceno (0).

Z hlediska vlivů na hmotný majetek dochází k částečné prostorové kolizi koridoru s areálem velkokapacitních skleníků pro zemědělskou činnost v k. ú. Dolní Lutyně. Pro eliminaci potenciálního střetu lze uplatnit v projektové přípravě stavby takové řešení, aby novostavba VRT byla vedena v rámci koridoru při jeho západním okraji a demolice skleníků tak nebyla nutná.

Dále dochází k prostorové kolizi koridoru se dvěma stavebními objekty uprostřed lesního komplexu Borek. Jedná se o prostor bývalé drážní budovy, které v současné době plní dle ÚP Dolní Lutyně funkci smíšenou obytnou. V daném případě nelze vyloučit možnou demolici těchto objektů, které jsou situovány v bezprostřední blízkosti stávající konvenční železniční trati.

Demolice dalších objektů či jejich souborů nenastanou. V případě dotčení objektů nadlimitním hlukem budou v území realizována stavební protihluková opatření.

Vliv uplatnění koridoru na hmotný majetek je tak hodnocen jako mírně negativní přímý, krátkodobý (v době výstavby) a trvalý.

Nepřímé, sekundární, střednědobé, přechodné a dlouhodobé vlivy na kulturní dědictví a hmotné statky nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
<b>Přeshraniční vlivy</b>	<b>přímý</b>	0	<b>krátkodobý</b>	0	<b>přechodný</b>	0
	<b>nepřímý</b>	0	<b>střednědobý</b>	0	<b>trvalý</b>	0
	<b>sekundární</b>	0	<b>dlouhodobý</b>	0		

Vlivy na území Polska se sledovatelným způsobem neprojeví. Koridor bude navazovat na koridor VRT vymezený na území Polska, kde se budou projevovat vlivy polského koridoru, nikoliv koridoru českého. V místě státní hranice budou veškeré vlivy na ovzduší, klima, hlukovou situaci, vibrace a veřejné zdraví koridoru z polské i české strany shodné a nemůže dojít k jejich kumulaci, protože se bude jednat o trať s jednotným provozem. Na území Polska se v blízkosti přechodu koridoru přes státní hranici nenacházejí žádná zvláště chráněná území nebo naturové lokality či přírodní parky.

Celkově jsou přeshraniční vlivy koridoru VR2B hodnoceny jako zanedbatelné ve všech časových řadách.

Polohová expozice koridoru VR2B vůči prověřovaným variantám vedení VRT na území Polské republiky jsou graficky znázorněny ve schématu *S.1 Schéma variant vedení VRT v úseku Ostrava – Katowice*.

## Kumulativní a synergické vlivy

Tabulka 17: Kumulativní a synergické vlivy – VR2B

A. Popis stávajících funkcí, hodnot a limitů ve vymezeném koridoru						
Hlavní funkce	Specifikace					
Zastavěné území	Bohumín, Dolní Lutyně, Ostrava					
Dopravní infrastruktura	- stávající silniční a železniční síť: III/470, III/ 0581, I/56, II/647, I/67, III/46813, III/46812, dálnice D1 Vymezeno v platných ZÚR MSK v trase koridoru: - D517 a D518 (vodní cesta – kanál D-O-L) – územní rezerva - D15 Bohumín (D1, MÚK Vrbice) – Havířov, silnice I. třídy - DZ5 I/67 Bohumín – Karviná - D188 terminál s logistickým centrem Bohumín – Vrbice - DR4 Lehká kolejová (tramvajová / vlakotramvajová) dráha Ostrava, tramvajové smyčkové obratiště Hlavní nádraží – Orlová, ulice Na Olmovci – územní rezerva					
Technická infrastruktura	- stávající nadzemní vedení ZVN 400 kV a 220 kV a VVN 110 kV					
ZPF	I.	II.	III.	IV.	V.	Odhad reálného záboru ZPF celkem [ha]
	0,00	0,00	4,51	1,30	0,00	
PUPFL	Les ochranný		Les zvl. určený		Les hospodářský	Charakter záboru
	0,00		6,15		0,00	Odnětí, omezení užívání
Hodnoty a limity	Specifikace					
Kvalita ovzduší	koridor leží v oblasti s překračovanými imisními limity					
Povrchové a podzemní vody	koridor není vymezen v CHOPAV, ani nezasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů, zasahuje do záplavového území Odry, Ostravice, Lutyňky, Stružky, Bohumínské Stružky, Olše					
Horninové prostředí	zasahuje do chráněného ložiskového území Čs. část Hornoslezské pánve a Rychvald, do výhradních ložisek Věřňovice, Rychvald, Důl Odra stř. Heřmanice, Ostrava-Koblov, Ostrava-Přívoz, do DP Přívoz I, Mariánské Hory I, Heřmanice					
Příroda a krajina včetně ZCHÚ	koridor je v kolizi s ZCHÚ Přírodní památka Niva Olše-Věřňovice, Přírodní památka Věřňovice, s lokalitami Natura 2000 (EVL Niva Olše - Věřňovice, EVL Heřmanický rybník, PO Heřmanský stav – Odra – Poolší), s ÚSES všech úrovní a s řadou VKP, není v kolizi s přírodními parky, památnými stromy					
Kulturní památky	V trase koridoru nejsou situovány nemovité kulturní památky.					

<b>B. Předpokládané kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí a odhad jejich významnosti</b>		
<b>Potenciálně ovlivněná složka</b>	<b>Specifikace způsobu ovlivnění</b>	<b>Míra kumul. a syn. vlivů</b>
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluk)	Kumulace mírně negativních vlivů podél trasy VR2B na hlukovou situaci potenciálně nastane s provozem na stávajících silnicích v místě křížení a napojení koridoru VR2B na koridor VR1.  Možné mírně negativní synergické vlivy podél trasy VR2B jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší ze stávajících zdrojů včetně silniční dopravy.	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy -1
Ovzduší	Kumulace mírně negativních vlivů podél trasy VR2B na imisní situaci potenciálně nastane s provozem na stávajících silnicích v místě křížení nebo přiblížení.  Možné mírně negativní synergické vlivy podél trasy VR2B jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší ze stávajících zdrojů včetně silniční dopravy.	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy -1
Povrchové a podzemní vody	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
ZPF	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
PUPFL	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
Horninové prostředí a nerostné bohatství	kumulativní vlivy na předměty ložiskové ochrany jsou zanedbatelné, synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost, ZCHÚ, ÚSES	mírně negativní kumulativní vlivy s koridory DR4, D15 a plochou D188 se projeví rušivými vlivy na některé zvláště chráněné druhy fauny (čejka chocholátá, moták pochop), na předměty ochrany lokalit Natura 2000 a na zábor potravních biotopů;  synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy 0
Krajina	mírně negativní kumulativní vlivy na krajinný ráz a fragmentaci krajiny se projeví se stávající silniční sítí, zejména s D1, I/56, I/67 a koridory D15, DR4 a DZ5 i s koridory vodní cesty D518 a D51  synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy 0
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	kumulace vlivů nenastane, synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0

Jiné kumulativní a synergické vlivy nebyly zjištěny.

### C. Závěry a doporučení

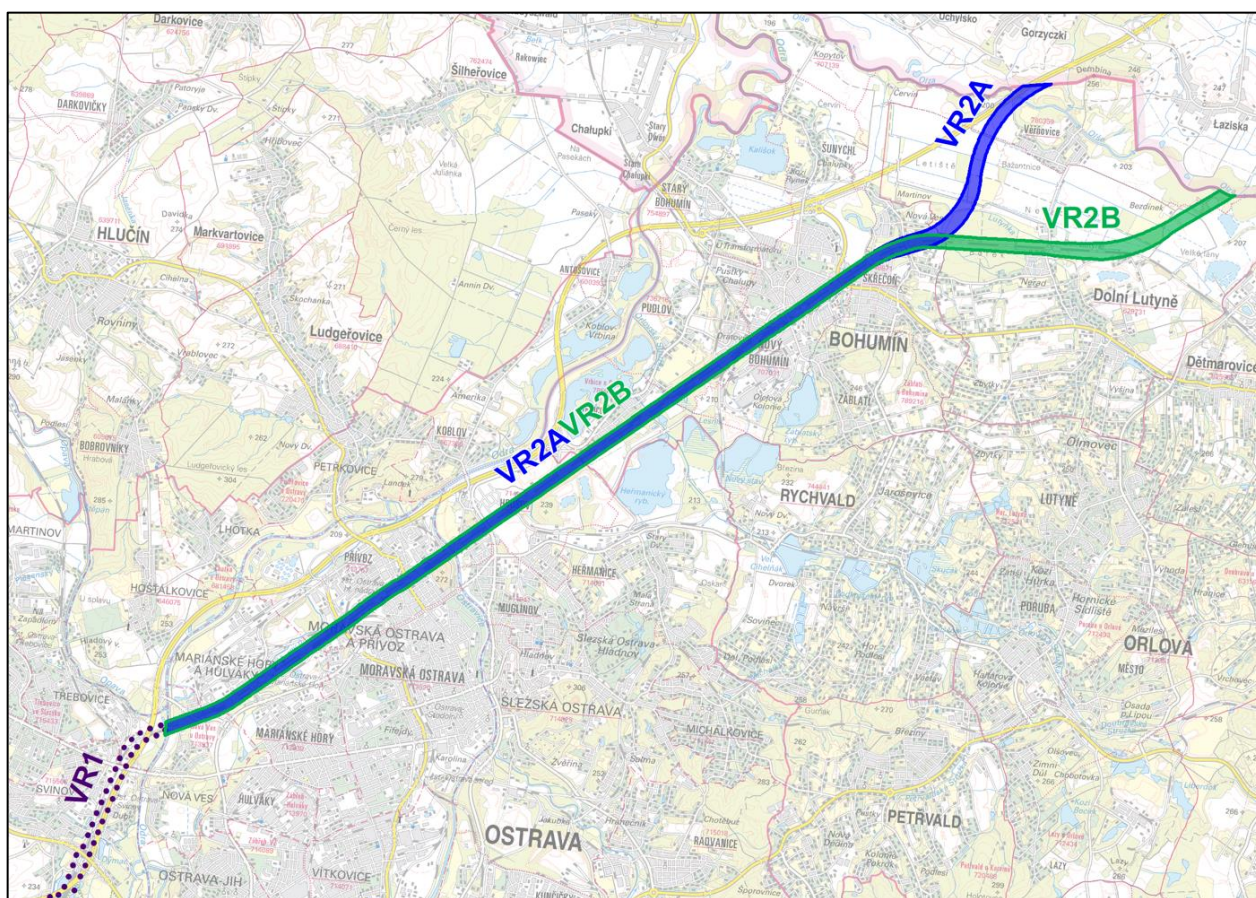
<b>Závěr:</b>	Navrhovaný koridor VR2B je doporučen k uplatnění při splnění navržených podmínek SEA uvedených v kapitole 8. a 11.
---------------	--

### D. Monitoring kumulativních a synergických vlivů

	<p>Je navrženo sledování kvality ovzduší (pětileté klouzavé průměry – minimálně PM10, PM2,5, NOx, CO, benzen, benzo(a)pyren) – sleduje ČHMÚ.</p> <p>Je navrženo sledování rozsahu území s překročenými hygienickým limity hluku – KHS MSK se sídlem v Ostravě – měření hluku ve vybraných bodech obytné zástavby Vrbic a Bohumína</p>
--	---

## 7. POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH Kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení

Návrh koncepce je zpracován ve dvou variantách, které se liší pouze v krátkém úseku v severní části v prostoru mezi Bohumínem a státní hranicí ČR/PL. Z toho vyplývá, že převážná většina hodnocených ukazatelů bude pro obě varianty koncepce rozsahem a významem shodná nebo velmi podobná.



Obrázek 77: Varianty koridor VR2A, VR2B

V předchozí kapitole 6. byly vyhodnoceny vlivy navrhovaných variant koncepce a bylo konstatováno, že identifikované disparity mezi posuzovanými variantami koridoru (VR2A / VR2B) ve vztahu k ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví jsou plně srovnatelné, resp. nebyla identifikována složka životního prostředí, která by byla uplatněním koncepce v té které variantě významněji ovlivněna. Tato skutečnost je dána zejména tím, že varianty koridoru jsou v úseku cca 15 km vymezeny invariantně (v úplném překryvu) a pouze ve zmíněném prostoru mezi Bohumínem a státní hranicí ČR/PL jsou v úseku cca 4 km vymezeny variantně.

Relativně významnějšími negativními vlivy uplatnění koncepce je ovlivnění maloplošných zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, fragmentace krajiny a hluková zátěž území. Ale i v tomto případě lze míru ovlivnění u obou variant hodnotit s ohledem na měřítko A6 ZÚR MSK shodně.

Přeshraniční vlivy ani vlivy na území jiných krajů nebyly u žádné varianty zjištěny.



## 7.1. Srovnání variant VR2A a VR2B

Varianty byly hodnoceny slovně a za pomoci číselného vyjádření míry vlivů, bez použití speciálních výpočetních modelů a programů. Metoda vyhodnocení vlivů předložené aktualizace koncepce spočívala v multikriteriálním hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které bylo pro jednotlivé varianty detailně provedeno v předchozí kapitole 6. Metodika hodnocení je podrobně uvedena v kapitole 6.1.4.

V následující tabulce je uvedeno srovnání variant koridoru za účelem stanovení jejich pořadí z hlediska ovlivnění životního prostředí. Pro účely srovnání ovlivnění sledovaných složek je použita zjednodušená hodnotící stupnice vycházející z principu „-2 = *potenciálně významný negativní vliv*, -1 = *potenciálně mírně negativní vliv*, 0 = *bez vlivu/zanedbatelný vliv*, +1 = *potenciálně pozitivní vliv*, +2 = *potenciálně významný pozitivní vliv*“ a doplněna o případné slovní vyjádření míry vlivu nebo kvantifikace zasažené části (např. zábor ZPF). **Smyslem této zjednodušené hodnotící metody je poukázat výhradně na jednotlivé disparity mezi posuzovanými variantami koridoru (VR2A / VR2B) z hlediska jejich ovlivnění životního prostředí.**

Níže uvedení hodnocení je tedy provedené pouze pro účely srovnání posuzovaných variant a nikterak nenahrazuje detailní hodnocení provedené v kapitole 6. ani vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti provedené v části B VVURÚ, přestože z jejich závěrů logicky vychází.

Tabulka 18: Srovnání variant koridoru za účelem stanovení jejich pořadí z hlediska ovlivnění životního prostředí

Sledované ovlivnění	Míra vlivu nebo zasažená část			Doporučená varianta
	VR2A	VR2B	Pořadí variant od nejmírnějších vlivů k nejvýznamnějším vlivům	
čolek velký	-1	-1	rovnocenné	VR2A, VR2B
kuňka žlutobřichá	-1	-1	rovnocenné	VR2A, VR2B
páchník hnědý	-1	-1	rovnocenné	VR2A, VR2B
ledňáček říční	-1	-1	rovnocenné	VR2A, VR2B
bukáček malý	0	0	rovnocenné	VR2A, VR2B
slavík modráček střeoevropský	0 až -1	0 až -1	rovnocenné	VR2A, VR2B
páchník hnědý (*prioritní druh)	-1	-1	rovnocenné	VR2A, VR2B
eliminace výskytu či významné snížení početnosti předmětů ochrany EVL Heřmanický rybník	ne	ne	rovnocenné	VR2A, VR2B
eliminace výskytu či významné snížení početnosti předmětů ochrany EVL Niva Olše – Věřňovice	ne	ne	rovnocenné	VR2A, VR2B
eliminace výskytu či významné snížení početnosti předmětů ochrany PO Heřmanský stav – Odra – Poolší	ne	ne	rovnocenné	VR2A, VR2B
významné změny důležitých ekologických funkcí EVL a PO	ne	ne	rovnocenné	VR2A, VR2B
významná redukce ploch výskytu předmětů ochrany EVL a PO	ne	ne	rovnocenné	VR2A, VR2B
významná redukce diverzity EVL a PO	ne	ne	rovnocenné	VR2A, VR2B
významná fragmentace EVL a PO	ne	ne	rovnocenné	VR2A, VR2B

významná ztráta nebo redukce klíčových charakteristik EVL a PO	ne	ne	rovnocenné	VR2A, VR2B
významné narušení cílů ochrany EVL a PO	ne	ne	rovnocenné	VR2A, VR2B
významné snížení migrační prostupnosti	ne	ne	rovnocenné	VR2A, VR2B
MZCHÚ – PP Věřňovice	-1	0	1. VR2B 2. VR2A	VR2B
MZCHÚ – PP Niva Olše - Věřňovice	0	-1	1. VR2A 2. VR2B	VR2A
ÚSES	-1	-1	rovnocenné	VR2A, VR2B
Flóra, fauna, biodiverzita	-1	-1	rovnocenné	VR2A, VR2B
Prostředí související s vodou	-1	-1	rovnocenné	VR2A, VR2B
Riziko povodní (zhoršení odtokových poměrů, průchod povodňových vln)	-1	-1	rovnocenné	VR2A, VR2B
Nerostné bohatství, horninové prostředí	-1	-1	rovnocenné	VR2A, VR2B
zábor ZPF (ha) / z toho I.+II. třída ochrany ZPF	9,04 / 1,98	5,81 / 0,00	1. VR2B 2. VR2A	VR2B
zábor PUPFL (ha)	2,79	6,15	1. VR2A 2. VR2B	VR2A
Ovzduší a klima	shodné vlivy		rovnocenné	VR2A, VR2B
Hluková zátěž, veřejné zdraví	shodné vlivy		rovnocenné	VR2A, VR2B
Kulturní dědictví a hmotné statky	shodné vlivy		rovnocenné	VR2A, VR2B
Přeshraniční vlivy	shodné vlivy		rovnocenné	VR2A, VR2B

## 7.2. Srovnání aktivní a nulové varianty

A6 ZÚR MSK vymezuje koridor pro VRT ve dvou aktivních variantách. Na základě výše provedeného srovnání obou variant (VR2A, VR2B), dle kterého lze konstatovat, že vlivy obou aktivních variant jsou plně srovnatelné a v měřítku zásad územního rozvoje shodné, je pro účely následujícího srovnání s nulovou variantou jako aktivní varianta uvažováno provedení koncepce A6 ZÚR MSK v jakékoliv variantě.

Porovnání s nulovou variantou je provedeno níže v tabulární podobě.

- ↘ **nulová varianta** = neprovedení koncepce A6 ZÚR MSK (tj. ZÚR MSK ve znění Aktualizací č. 1, 2a, 2b, 3, 4 a 5)
- ↘ **aktivní varianta** = provedení koncepce A6 ZÚR MSK (v té které variantě VR2A / VR2B)

Tabulka 19: Srovnání aktivní a nulové varianty

Složka ŽP	Nulová varianta	Aktivní varianta
<p><b>Ovzduší a klima</b></p>	<p>V nulové variantě nedojde k vytvoření podmínek pro snížení intenzity dopravy na silniční síti díky jejímu částečnému převedení na železnici. Vysokorychlostní železniční doprava, resp. železniční doprava obecně, představuje efektivní způsob nízkoemisní a udržitelné dopravy, navíc environmentálně šetrné ve srovnání se silniční či leteckou dopravou.</p>	<p>V aktivní variantě jsou vytvářeny územní podmínky pro rozvoj vysokorychlostní železniční dopravy, která představuje efektivní způsob nízkoemisní a udržitelné dopravy a přispívá ke zlepšení stavu ovzduší a klimatu.</p>
	<p>Z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší a stav klimatu je jako vhodnější hodnocena varianta <b>aktivní</b>.</p>	
<p><b>Obyvatelstvo, lidské zdraví</b></p>	<p>V nulové variantě nedojde k vytvoření podmínek pro snížení hlukové zátěže podél stávajících pozemních komunikací v důsledku převedení části silniční dopravy na železnici.</p> <p>V nulové variantě nedojde k potenciálnímu zvýšení hlukové zátěže podél vymezeného koridoru pro VRT.</p>	<p>V aktivní variantě jsou vytvářeny územní podmínky pro převedení části silniční dopravy na železnici. V důsledku toho dojde k potenciálnímu zvýšení hlukové zátěže podél vymezeného koridoru pro VRT, ale rovněž ke snížení hlukové zátěže podél stávajících pozemních komunikací a omezení negativních účinků automobilové dopravy na zastavěná území sídel.</p>
	<p>Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví je jako vhodnější hodnocena varianta <b>aktivní</b>.</p>	
<p><b>Podzemní a povrchové vody</b></p>	<p>V nulové variantě nedojde k ovlivnění hydrologických poměrů. V nulové variantě nedojde ke zvýšení rozsahu zpevněných ploch, nedojde k ovlivnění odtokových poměrů či průchodu povodňových vln při novém dotčení stanovených záplavových území vodních toků a jejich aktivních zón.</p>	<p>V aktivní variantě jsou vytvářeny územní podmínky pro umístění nové liniové dopravy stavby v území. Dochází ke křížení několika vodních toků a dotčení stanovených záplavových území vodních toků a jejich aktivních zón. Stavebně-technickým řešením stavby však lze předejít zhoršení kvality nebo omezení kvantity podzemních nebo povrchových vod nebo ke zhoršení průchodu povodňové vlny.</p>
	<p>Z hlediska vlivu na podzemní a povrchové vody je jako vhodnější hodnocena varianta <b>nulová</b>.</p>	

Složka ŽP	Nulová varianta	Aktivní varianta
<b>Půdní fond – ZPF</b>	V nulové variantě nedojde k vytvoření nových záborů ZPF.	V aktivní variantě dojde k vytvoření nových záborů ZPF (až 9,04 ha v případě VR2A).
	Z hlediska vlivu na ZPF je jako vhodnější hodnocena varianta <b>nulová</b> .	
<b>Půdní fond – PUPFL</b>	V nulové variantě nedojde k vytvoření nových záborů PUPFL.	V aktivní variantě dojde k vytvoření nových záborů PUPFL (až 6,15 ha v případě VR2B).
	Z hlediska vlivu na PUPFL je jako vhodnější hodnocena varianta <b>nulová</b> .	
<b>Horninové prostředí</b>	V nulové variantě nedojde k novému dotčení jevů z oblasti horninového prostředí, zejména CHLÚ, výhradních ložisek, dobývacích prostorů a poddolovaných území.	V aktivní variantě jsou vytvářeny územní podmínky pro umístění nové liniové dopravy stavby v území. Dochází k dotčení CHLÚ, výhradních ložisek, dobývacích prostorů a poddolovaných území.
	Z hlediska vlivu na horninové prostředí je jako vhodnější hodnocena varianta <b>nulová</b> .	
<b>Flóra, fauna, biodiverzita a ekosystémy</b>	V nulové variantě nedojde k novému dotčení maloplošných zvláště chráněných území přírody a lokalit soustavy NATURA 2000. Zároveň nedojde k novým střetům se skladebnými částmi ÚSES či významných krajinných prvků.	V aktivní variantě dojde k dotčení maloplošných zvláště chráněných území přírody a lokalit soustavy NATURA 2000, skladebných částí ÚSES či významných krajinných prvků.
	Z hlediska vlivu na flóru, faunu a ekosystémy je jako vhodnější hodnocena varianta <b>nulová</b> .	
<b>Krajina a krajinný ráz</b>	V nulové variantě nedojde k prohloubení procesu urbanizace území a fragmentace krajiny v důsledku umístění nové liniové dopravy stavby v území.	V aktivní variantě jsou vytvářeny územní podmínky pro umístění nové liniové dopravy stavby v území, jejíž realizace přispěje k prohloubení procesu urbanizace území a fragmentace krajiny. Jednotlivé varianty koridoru VR2A a VR2B jsou však v úseku cca 15 km vymezeny invariantně v souběhu se stávající konvenční železniční tratí, navíc územím silně urbanizovaným s převažujícím zastoupením ploch lehké i těžké výroby.

Složka ŽP	Nulová varianta	Aktivní varianta
	<p>Porovnání obou variant je v tomto případě ambivalentní. Nulová varianta již obsahuje řadu koridorů pro umístění nových liniových silničních staveb v území, které přispějí k prohloubení procesu urbanizace území a fragmentace krajiny. Uplatněním koncepce v aktivní variantě, kde jsou vytvářeny územní podmínky pro převedení části silniční dopravy na železnici, však není vyloučeno, že vybrané plánované silniční stavby pozbydou po rozvoji a posílení významu železniční infrastruktury svého významu. V budoucnu tak teoreticky realizace těchto silničních staveb nebude nutná a tak nedojde dalšímu k prohlubování fragmentace krajiny.</p> <p>Z hlediska vlivu na krajinu a krajinný ráz je jako vhodnější hodnocena varianta <b>aktivní</b>.</p>	
<b>Kulturní a historické hodnoty</b>	<p>V nulové variantě nedojde k novému dotčení kulturních a historických hodnot.</p>	<p>Aktivní varianta není spojena s vlivy na kulturní a historické hodnoty dotčeného území. V aktivní variantě dojde pouze k dílčímu dotčení několika lokalit archeologických nálezů, avšak v území, kde je již v současné době vedena konvenční železniční trať.</p>
	<p>Z hlediska vlivu na kulturní a historické hodnoty jsou obě varianty hodnoceny jako <b>rovnocenné</b>.</p>	
<b>Hmotné statky</b>	<p>V nulové variantě nedojde k novému dotčení hmotných statků.</p>	<p>V nulové variantě dojde k novému dotčení hmotných statků vymezeným koridorem, který je veden silně urbanizovaným územím. Eventuální střety se zastavěným územím lze však eliminovat při zpřesňování koridoru v nižších stupních územně plánovací dokumentace, případně při umístování stavby v rámci vymezeného koridoru (lze řešit v podrobnějších stupních projektové přípravy stavby. V současném stupni poznání se nepředpokládá demolice výrobních objektů či obytných domů většího rozsahu.</p>
	<p>Z hlediska vlivu na hmotný majetek jsou obě varianty hodnoceny jako <b>rovnocenné</b>.</p>	

## 8. POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁVAŽNÝCH ZÁPORNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí jsou pro jednotlivé varianty koridoru navržena na tomto místě opatření, kterým je nutno věnovat pozornost při územně plánovací činnosti. Navrhovaná opatření rámcově vychází z hodnocení provedeného v přechozích kapitolách 6. a 7.

S ohledem na měřítko, v němž se zásady územního rozvoje zpracovávají, jejich požadovanou míru obecnosti a koncepční pojetí jsou navrhovaná opatření pouze obecná, neboť konkretizace stavebně-technického řešení stavby přísluší až následnému stupni přípravy záměru VRT.

Opatření pro minimalizaci negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí uvedená dále slouží rovněž jako opatření pro eliminaci nebo zmírnění kumulativních a synergických vlivů.

Nejsou navržena opatření pro minimalizaci vlivů uplatnění koncepce na mírně negativní ovlivnění vod v případě havárie v době výstavby nebo provozu stavby v rámci koridoru; jedná se o provozní opatření obvykle řešené provozní řádem stavby, havarijním plánem apod., což je nadměrná podrobnost z hlediska územního plánování nepřislující zásadám územního rozvoje.

Dále nebyla stanovena opatření pro ochranu ovzduší, opatření pro snížení imisního zatížení bydlení v území je již samotná realizace záměru VRT v rámci koridoru.

### 8.1. Koncepční opatření

Tabulka 20: Návrh koncepčních opatření: varianty koridoru VR2A, VR2B

Koridor (var.)	Návrh koncepčních opatření
<b>VR2A</b>	Souhlasit s vymezením koridoru VR2A při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů. Nepreferovat vymezení koridoru VR2A před variantou VR2B.
<b>VR2B</b>	Souhlasit s vymezením koridoru VR2B při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů. Preferovat vymezení koridoru VR2B před variantou VR2A.

### 8.2. Prostorová opatření

Opatření prostorová jsou opatření, která zpracovatelka SEA doporučuje ve výroku A6 ZÚR MSK uplatňovat k vymezenému koridoru formou požadavků na využití území, kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování.

Pro minimalizaci negativních vlivů varianty koridoru **VR2A** doporučuje zpracovatelka SEA tato prostorová opatření:

Tabulka 21: Návrh prostorových opatření: varianta koridoru VR2A

Koridor (var.)	Návrh prostorových opatření
VR2A	<p>Při zpřesňování a využití koridoru:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území,</li> <li>➤ zajistit křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na nezhoršení průchodu povodňových průtoků a odtokových poměrů,</li> <li>➤ minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory,</li> <li>➤ zohlednit existenci poddolovaných území,</li> <li>➤ zpřesnit koridor v maximální míře mimo zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000,</li> <li>➤ minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000,</li> <li>➤ minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména údolní nivy, vodní toky a lesy,</li> <li>➤ minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES,</li> <li>➤ minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL,</li> <li>➤ zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy i člověka, zejména v rámci údolní nivy řeky Olše v návaznosti na těleso dálnice D1,</li> <li>➤ zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy na přilehlé obytné prostředí,</li> <li>➤ zpřesnit koridor pokud možno mimo zastavěná území obcí, v maximální míře eliminovat střety s plochami pro bydlení.</li> </ul>

Pro minimalizaci negativních vlivů varianty koridoru **VR2B** doporučuje zpracovatelka SEA tato prostorová opatření:

Tabulka 22: Návrh prostorových opatření: varianta koridoru VR2B

Koridor (var.)	Návrh prostorových opatření
VR2B	<p>Při zpřesňování a využití koridoru:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území,</li> <li>➤ zajistit křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na nezhoršení průchodu povodňových průtoků a odtokových poměrů,</li> <li>➤ minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory,</li> <li>➤ zohlednit existenci poddolovaných území,</li> <li>➤ zpřesnit koridor v maximální míře mimo zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000,</li> <li>➤ minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000,</li> <li>➤ minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména údolní nivy, vodní toky a lesy,</li> </ul>

Koridor (var.)	Návrh prostorových opatření
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES,</li> <li>➤ minimalizovat zábor ZPF a PUPFL,</li> <li>➤ zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy i člověka, zejména v rámci údolní nivy řeky Olše,</li> <li>➤ zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy na přilehlé obytné prostředí,</li> <li>➤ zpřesnit koridor pokud možno mimo zastavěná území obcí, v maximální míře eliminovat střety s plochami pro bydlení.</li> </ul>

### 8.3. Projektová opatření

Opatření projektová jsou opatření, která zpracovatelka SEA doporučuje uplatňovat v dalších fázích projektové přípravy záměrů, včetně projektové EIA.

Tabulka 23: Návrh projektových opatření: varianty koridoru VR2A, VR2B

Koridor (var.)	Návrh projektových opatření
<b>VR2A</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Těleso stavby VRT západně od sídla Věřňovice vést v maximálně těsném (přípustném) souběhu s tělesem dálnice D1 s cílem minimalizace negativního projevu fragmentace území.</li> <li>➤ V prostoru EVL Niva Olše – Věřňovice vést stavbu VRT v maximální míře po estakádě či mostních konstrukcích a minimalizovat plošný zábor EVL na nezbytné minimum.</li> <li>➤ Po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací.</li> <li>➤ Při projektové přípravě minimalizovat zásahy do dřevin rostoucích mimo les, typicky stromů či keřů rostoucích jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině.</li> <li>➤ Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.</li> </ul>
<b>VR2B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Při průchodu lesním komplexem Borek v maximální míře využít stávající lesní průsek podél železniční trati a minimalizovat rozsah kácení dřevin na nezbytné minimum.</li> <li>➤ Těleso stavby VRT v prostoru sídla Dolní Lutyně vést v souběhu se stávající železniční tratí ze severní strany s cílem eliminace zásahu do obytné zástavby (ul. U Závor, Neradská).</li> <li>➤ V prostoru severně od sídla Dolní Lutyně v maximální míře respektovat areál velkokapacitních skleníků pro zemědělskou činnost.</li> <li>➤ V prostoru EVL Niva Olše – Věřňovice vést stavbu VRT v maximální míře po estakádě či mostních konstrukcích a minimalizovat plošný zábor EVL na nezbytné minimum.</li> <li>➤ Po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací.</li> <li>➤ Při projektové přípravě minimalizovat zásahy do dřevin rostoucích mimo les, typicky stromů či keřů rostoucích jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině.</li> <li>➤ Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.</li> </ul>



## 9. ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍCH CÍLŮ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE A JEJICH ZOHLEDNĚNÍ PŘI VÝBĚRU VARIANT ŘEŠENÍ

---

Na základě zhodnocení relevantních republikových/krajských koncepcí a strategií byly pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí formulovány odpovídající cíle. Tato sada tzv. referenčních cílů představuje rámec pro hodnocení vazeb priorit A6 ZÚR MSK k tématům ochrany životního prostředí. Cíle jsou formulovány tak, aby vyjadřovaly očekávaný stav pro dané téma ochrany životního prostředí a zároveň, aby postihovaly vazbu rozvoje a využití území pro dané téma.

Při zpracování A6 ZÚR MSK byly částečně zpracovány (zohledněny) cíle přijaté na republikové a krajské úrovni tak, jak byly identifikovány v závěru kapitoly 2. Zhodnocení způsobu zpracování je uvedeno níže.

Hodnocení je provedeno přednostně na úrovni navrhovaných priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území, které jsou v rámci vnitřní hierarchie ZÚR MSK srovnatelným protějškem stanovených cílů ochrany životního prostředí. Formulované priority v ZÚR MSK jsou závazné pro ostatní části této územně plánovací dokumentace, jakož i pro navazující územně plánovací činnost v rámci Moravskoslezského kraje.

Analogicky je hodnocení provedeno na úrovni samotné realizace koncepce, tj. realizace koridoru pro vysokorychlostní trať, příp. na úrovni požadavků na využití území vymezeného koridoru, kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru a úkolů pro územní plánování upřesnění koridoru v územních plánech dotčených obcí.

Zpracování referenčních cílů uvedenými způsoby je garancí jejich respektování i v rámci navazujících nástrojů územního plánování.

### **TÉMA: OVZDUŠÍ, OBYVATELSTVO, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ**

Relevantní zdrojové koncepce:

- ↳ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021), Strategický rámec ČR 2030, Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019 – 2027, Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ zóna Moravskoslezsko – CZ08Z, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+, Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek – CZ08A , včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+, Adaptační strategie Moravskoslezského kraje na dopady změny klimatu.

**Referenční cíl:** Snížit zátěž životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci

*Vytváření podmínek pro postupné snižování zátěže obytného a rekreačního území hlukem a emisemi z dopravy a výrobních provozů či vytváření územních podmínek pro výsadbu zeleně, přednostně v oblastech s dlouhodobě zhoršenou kvalitou ovzduší jsou jedněmi z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR MSK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR MSK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.*

*K částečnému snížení zátěže životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci přispěje i realizace koncepce A6 ZÚR MSK shodně v obou variantách, a to snížením intenzity dopravy na silniční síti díky jejímu částečnému převedení na železnici. Automobilová doprava je zdrojem emisí, které zatěžují životní prostředí. Vysokorychlostní železniční doprava, resp. železniční doprava obecně, představuje efektivní způsob nízkoemisní a udržitelné dopravy, navíc environmentálně šetrné ve srovnání se silniční či leteckou dopravou. Koncept vysokorychlostních tratí je vůči těmto dvěma způsobům dopravy silně konkurenceschopným.*

#### Referenční cíl: Omezit emise látek ohrožujících klimatický systém Země

Vytváření podmínek pro postupné snižování zátěže obytného a rekreačního území hlukem a emisemi z dopravy a výrobních provozů či vytváření územních podmínek pro rozvoj udržitelných druhů dopravy jsou jedněmi z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR MSK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR MSK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.

K částečnému snížení zátěže životního prostředí látkami ohrožujícími klimatický systém Země přispěje i realizace koncepce A6 ZUR MSK shodně v obou variantách, a to snížením intenzity dopravy na silniční síti díky jejímu částečnému převedení na železnici, a následně snížením produkce emisí prekurzorů ozónu. Vysokorychlostní železniční doprava, resp. železniční doprava obecně, představuje efektivní způsob nízkoemisní a udržitelné dopravy, navíc environmentálně šetrné ve srovnání se silniční či leteckou dopravou. Koncept vysokorychlostních tratí je vůči těmto dvěma způsobům dopravy silně konkurenceschopným.

#### Referenční cíl: Snižít znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem a prachovými částicemi, zejména PM<sub>2,5</sub>, omezit resuspenzi prachu

Vytváření podmínek pro postupné snižování zátěže obytného a rekreačního území hlukem a emisemi z dopravy a výrobních provozů či vytváření územních podmínek pro výsadbu zeleně, přednostně v oblastech s dlouhodobě zhoršenou kvalitou ovzduší jsou jedněmi z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR MSK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR MSK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.

Realizace koncepce A6 ZUR MSK shodně v obou variantách přispěje k částečnému snížení znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem a tuhými znečišťujícími látkami a omezí resuspenzi prachu snížením intenzity dopravy na silniční síti díky jejímu částečnému převedení na železnici. Vysokorychlostní železniční doprava, resp. železniční doprava obecně, představuje efektivní způsob nízkoemisní a udržitelné dopravy, navíc environmentálně šetrné ve srovnání se silniční či leteckou dopravou. Koncept vysokorychlostních tratí je vůči těmto dvěma způsobům dopravy silně konkurenceschopným.

#### Referenční cíl: Podpora rozvoje železniční (nízkoemisní) dopravy

Vytváření podmínek pro postupné snižování zátěže obytného a rekreačního území hlukem a emisemi z dopravy a výrobních provozů; dokončení dopravního napojení kraje na nadřazenou silniční a železniční síť mezinárodního a republikového významu či vytváření územních podmínek pro rozvoj udržitelných druhů dopravy jsou jedněmi z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR MSK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR MSK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.

K významnému rozvoji železniční dopravy přispěje zejména samotná realizace koncepce A6 ZÚR MSK, která vymezuje koridor pro vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice). Vysokorychlostní železniční doprava, resp. železniční doprava obecně, představuje efektivní způsob nízkoemisní a udržitelné dopravy, navíc environmentálně šetrné ve srovnání se silniční či leteckou dopravou. Koncept vysokorychlostních tratí je vůči těmto dvěma způsobům dopravy silně konkurenceschopným.

### **TÉMA: OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY**

Relevantní zdrojové koncepce:

- ↳ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021), Strategický rámec ČR 2030, Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019 – 2027.

#### Referenční cíl: Zajistit ochranu prvků chráněných ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

Stabilizace a postupné zlepšování stavu složek životního prostředí především v centrální a východní části kraje; ochrana přírodních, kulturních a civilizačních hodnot směřující k udržení a zachování nejvýraznějších jevů a znaků, které vystihují jedinečnost a nezaměnitelnost charakteru území či preventivní ochrana území před současnými

*i předvídatelnými bezpečnostními hrozbami přírodního a antropogenního charakteru jsou jedněmi z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR MSK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR MSK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.*

*K zajištění ochrany prvků chráněných ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, přispívají požadavky na využití území vymezeného koridoru či kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru stanovené v A6 ZÚR MSK (viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně též viz kapitoly 8. a 11. této dokumentace SEA.*

**Referenční cíl: Zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat fragmentaci krajiny**

*Stabilizace a postupné zlepšování stavu složek životního prostředí především v centrální a východní části kraje; ochrana přírodních, kulturních a civilizačních hodnot směřující k udržení a zachování nejvýraznějších jevů a znaků, které vystihují jedinečnost a nezaměnitelnost charakteru území; preventivní ochrana území před současnými i předvídatelnými bezpečnostními hrozbami přírodního a antropogenního charakteru či nevymezování nových rozvojových ploch v lokalitách, kde by jejich zastavění vedlo ke srůstání sídel a zvýšení neprůchodnosti území jsou jedněmi z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR MSK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR MSK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.*

*K zachování prostupnosti krajiny a minimalizaci fragmentace krajiny přispívají požadavky na využití území vymezeného koridoru či kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru stanovené v A6 ZÚR MSK (viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně též viz kapitoly 8. a 11. této dokumentace SEA.*

## **TÉMA: POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY**

Relevantní zdrojové koncepce:

- ↳ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021),
- ↳ Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019 - 2027
- ↳ Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017).

**Referenční cíl: Minimalizovat ovlivnění vodního režimu a odtokových poměrů**

*Stabilizace a postupné zlepšování stavu složek životního prostředí především v centrální a východní části kraje; v rámci územního rozvoje sídel preferovat lokality mimo stanovená záplavová území či podpora rozvoje systémů odvádění a čištění povrchových vod, včetně vytváření podmínek pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativu k umělé akumulaci vod jsou jedněmi z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR MSK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR MSK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.*

*K minimalizaci ovlivnění vodního režimu a odtokových poměrů přispívají požadavky na využití území vymezeného koridoru či kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru stanovené v A6 ZÚR MSK (viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně též viz kapitoly 8. a 11. této dokumentace SEA.*

## **TÉMA: ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND A POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA**

Relevantní zdrojové koncepce:

- ↳ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021),
- ↳ Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019 – 2027.

Referenční cíl: Minimalizovat zábory ZPF a PUPFL.

*Stabilizace a postupné zlepšování stavu složek životního prostředí především v centrální a východní části kraje; preferovat efektivní využívání zastavěného území před vymezením nových ploch ve volné krajině; ochrana přírodních, kulturních a civilizačních hodnot směřující k udržení a zachování nejvýraznějších jevů a znaků, které vystihují jedinečnost a nezaměnitelnost charakteru území či preventivní ochrana území před současnými i předvídatelnými bezpečnostními hrozbami přírodního a antropogenního charakteru jsou jedněmi z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR MSK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR MSK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.*

*K minimalizaci záborů ZPF a PUPFL přispívají kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru stanovené v A6 ZÚR MSK (Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně též viz kapitoly 8. a 11. této dokumentace SEA.*

## 10. NÁVRH UKAZATELŮ PRO SLEDOVÁNÍ VLIVU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

---

Zpracovatelka SEA na základě konzultací s pořizovatelem doporučuje sledovat tyto základní monitorovací ukazatele pro danou koncepci:

- I. Změna podílu výměry oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (% rozlohy kraje)  
Zdroj: Český hydrometeorologický ústav, Český statistický úřad, Ministerstvo životního prostředí
- II. Změna pětiletých průměrů ročních průměrných koncentrací PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, benzenu a benzo(a)pyrenu.  
Zdroj: Český hydrometeorologický ústav, Český statistický úřad, Ministerstvo životního prostředí
- III. Vývoj míry znečištění povrchových a podzemních vod (mg/l)  
Zdroj: CENIA, Výzkumný ústav vodohospodářský – Hydroekologický informační systém
- IV. Meziroční úbytek ZPF a PUPFL (ha)  
Zdroj: Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad
- V. Změna rozlohy lokalit soustavy NATURA 2000 a zvláště chráněných území podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (ha)  
Zdroj: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Český statistický úřad
- VI. Změna rozsahu území s překročenými mezními hodnotami hlukové expozice, případně změny počtu osob zasažených překročenými mezními hodnotami hlukové expozice, primárně ve vybraných bodech obytné zástavby Vrbic a Bohumína – (ha, %, počet zasažených obyvatel)  
Zdroj: Krajská hygienická stanice MSK, Ministerstvo zdravotnictví
- VII. Vývoj počtu trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity nočního a denního hluku (počet obyvatel).  
Zdroj: Krajská hygienická stanice MSK, Ministerstvo zdravotnictví
- VIII. Změna podílu výměry rozlohy záplavového území na celkové rozloze obcí (%)  
Zdroj: Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad
- IX. Celková výměra dopravou nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než 100 km<sup>2</sup>. (km<sup>2</sup>)  
Zdroj dat: Český statistický úřad

V rámci hodnocené koncepce nebyl zjištěn negativní vliv na životní prostředí, který nelze monitorovat.

Navržené indikátory zpracovatelka SEA doporučuje k prověření a zapracování do ÚAP (v případě poskytování dat z výše uvedených zdrojů ze strany jejich zpracovatelů/poskytovatelů) jako podklad pro aktualizaci rozboru udržitelného rozvoje území s četností sledování nejlépe 1x ročně, minimálně však se stejnou četností jako jsou aktualizovány ÚAP MSK. Tyto indikátory jsou dostačující i pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Následně sledováním způsobu a míry zohlednění a sumarizací dat a informací z podrobnějších ÚAP ORP bude možné odhadnout reálný vliv koncepce na jednotlivé složky životního prostředí jako jednoho z pilířů udržitelného rozvoje území.

# 11. NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Podkladem pro návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí jsou opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí stanovená v kapitole 8. tohoto vyhodnocení SEA.

Vyhodnocení vlivů návrhu A6 ZÚR MSK na životní prostředí bylo realizováno metodou „ex ante“. Požadavky stanovené v této kapitole byly již zohledněny ve výrokové části návrhu A6 ZÚR MSK. Pod každým požadavkem je níže uvedeno *vyhodnocení*, jak byl ve výroku A6 ZÚR MSK požadavek zohledněn.

## 11.1. Požadavky na koncepční opatření

Požadavky na koncepční opatření byly stanoveny ve smyslu možné akceptace obou variant koridoru při splnění navržených opatření pro minimalizaci jejich negativních vlivů

Tabulka 24: Požadavky na koncepční opatření

Koridor (var.)	Požadavky na koncepční opatření
VR2A	Souhlasit s vymezením koridoru VR2A při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.
VR2B	Souhlasit s vymezením koridoru VR2B při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.

## 11.2. Požadavky na prostorová opatření

Formou požadavků na využití území, kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování zpracovat do výroku A6 ZÚR MSK zpracovat následující požadavky, příp. provést jejich formulační úpravu odpovídající míře podrobnosti zásad územního rozvoje a takto zpracovat do výroku A6 ZÚR MSK.

### Koridor VR2A

- ↘ **Zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území.**

*Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byly stanoveny požadavky na využití území. Jedním těchto požadavků je požadavek na provádění terénních úprav v záplavovém území Q100 a jeho aktivní zóně takovým způsobem, aby nedošlo ke zhoršení průchodu povodňových průtoků a odtokových poměrů. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.*

*Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.*

- ↘ **Zajistit křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na nezhoršení průchodu povodňových průtoků a odtokových poměrů.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byly stanoveny požadavky na využití území. Jedním těchto požadavků je požadavek na křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na nezhoršení průchodu povodňových průtoků a odtokových poměrů. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

↘ **Minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na chráněná ložisková území, výhradní ložiska, dobývací prostory a zohlednění poddolovaných území. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

↘ **Zohlednit existenci poddolovaných území.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na chráněná ložisková území, výhradní ložiska, dobývací prostory a zohlednění poddolovaných území. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

↘ **Zpřesnit koridor v maximální míře mimo zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace stětů se zvláště chráněnými územími, lokalitami soustavy NATURA 2000, lokalitami výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významnými krajinnými prvky a skladebnými částmi ÚSES. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

↘ **Minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty, zejména zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významné krajinné prvky a skladebné části ÚSES. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

↘ **Minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména údolní nivy, vodní toky a lesy.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty, zejména zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významné krajinné prvky a skladebné části ÚSES. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

↘ **Minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty, zejména zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významné krajinné prvky a skladebné části ÚSES. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

↘ **Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL.**

Požadavek byl částečně zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42. Jedná o obecnou formulaci, která však rámcově naplňuje podstatu navrženého požadavku.

ZPF jakožto základní přírodní bohatství naší země, nenahraditelný výrobní prostředek umožňujícím zemědělskou výrobu a jedna z hlavních složek životního prostředí představuje přírodní hodnotu v území. Analogicky představují i lesy národní přírodní bohatství tvořící nenahraditelnou složku životního prostředí, tedy přírodní hodnotu v území. Ochrana přírodních hodnot je v platných ZÚR MSK obecně zajištěna prostřednictvím priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území (viz platné ZÚR MSK, článek 14.). Stanovení explicitního požadavku na minimalizaci záborů ZPF a PUPFL u jednoho konkrétního koridoru v rámci A6 ZÚR MSK by de facto přineslo principiální změnu ZÚR MSK.

Ochrana PUPFL je dále zohledněna prostřednictvím výše zohledněného požadavku „Minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména údolní nivy, vodní toky a lesy.“. Lesy jsou významnými krajinnými prvky ve smyslu § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

↘ **Zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy i člověka, zejména v rámci údolní nivy řeky Olše v návaznosti na těleso dálnice D1.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byly stanoveny požadavky na využití území. Jedním z těchto požadavků je požadavek na zajištění prostupnosti územím pro člověka a volně žijící živočichy, zejména v rámci údolní nivy řeky Olše v návaznosti na těleso dálnice D1. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je míra zajištění prostupnosti územím pro člověka a volně žijící živočichy. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

↘ **Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy na přílehlé obytné prostředí.**

Požadavek na zajištění dostatečné šíře koridoru byl zohledněn samotným způsobem vymezení koridoru v proměnné šířce 200–270 m, které umožňuje umístění protihlukových opatření technického i přírodního charakteru při zohlednění místních podmínek v podrobnějším měřítku.

Požadavek na minimalizaci vlivů na obytné prostředí byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byly stanoveny požadavky na využití území. Jedním z těchto požadavků je požadavek na ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

Požadavek na minimalizaci vlivů na obytné prostředí byl dále zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přílehlé obytné zástavbě dotčených obcí. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

↘ **Zpřesnit koridor pokud možno mimo zastavěná území obcí, v maximální míře eliminovat střety s plochami pro bydlení.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace střetů se zastavěným územím, zejména s obytnou zástavbou. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2A byly stanoveny úkoly pro územní plánování. Jedním z těchto úkolů je, aby při upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí byly minimalizovány střety koridoru se zastavěným územím, zastavitelnými plochami a plochami přestavby. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.



## Koridor VR2B

### ↘ Zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území.

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byly stanoveny požadavky na využití území. Jedním těchto požadavků je požadavek na provádění terénních úprav v záplavovém území Q100 a jeho aktivní zóně takovým způsobem, aby nedošlo ke zhoršení průchodu povodňových průtoků a odtokových poměrů. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

### ↘ Zajistit křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na nezhoršení průchodu povodňových průtoků a odtokových poměrů.

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byly stanoveny požadavky na využití území. Jedním těchto požadavků je požadavek na křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na nezhoršení průchodu povodňových průtoků a odtokových poměrů. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

### ↘ Minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory.

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na chráněná ložisková území, výhradní ložiska, dobývací prostory a zohlednění poddolovaných území. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

### ↘ Zohlednit existenci poddolovaných území.

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na chráněná ložisková území, výhradní ložiska, dobývací prostory a zohlednění poddolovaných území. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

### ↘ Zpřesnit koridor v maximální míře mimo zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000.

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace střetů se zvláště chráněnými územími, lokalitami soustavy NATURA 2000, lokalitami výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významnými krajinnými prvky a skladebnými částmi ÚSES. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

### ↘ Minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000.

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty, zejména **zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem**, významné krajinné prvky a skladebné části ÚSES. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

### ↘ Minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména údolní nivy, vodní toky a lesy.

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty, zejména zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, **významné krajinné prvky** a skladebné části ÚSES. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

↘ **Minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty, zejména zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, **významné krajinné prvky** a **skladebné části ÚSES**. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

↘ **Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL.**

Požadavek byl částečně zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42. Jedná o obecnou formulaci, která však rámcově naplňuje podstatu navrženého požadavku.

ZPF jakožto základní přírodní bohatství naší země, nenahraditelný výrobní prostředek umožňujícím zemědělskou výrobu a jedna z hlavních složek životního prostředí představuje přírodní hodnotu v území. Analogicky představují i lesy národní přírodní bohatství tvořící nenahraditelnou složku životního prostředí, tedy přírodní hodnotu v území. Ochrana přírodních hodnot je v platných ZÚR MSK obecně zajištěna prostřednictvím priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území (viz platné ZÚR MSK, článek 14.). Stanovení explicitního požadavku na minimalizaci záborů ZPF a PUPFL u jednoho konkrétního koridoru v rámci A6 ZÚR MSK by de facto přineslo principiální změnu ZÚR MSK.

Ochrana PUPFL je dále zohledněna prostřednictvím výše zohledněného požadavku „Minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména údolní nivy, vodní toky a lesy.“. Lesy jsou významnými krajinnými prvky ve smyslu § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

↘ **Zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy i člověka, zejména v rámci údolní nivy řeky Olše.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byly stanoveny požadavky na využití území. Jedním z těchto požadavků je požadavek na zajištění prostupnosti územím pro člověka a volně žijící živočichy, zejména v rámci údolní nivy řeky Olše. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je míra zajištění prostupnosti územím pro člověka a volně žijící živočichy. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

↘ **Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy na přilehlé obytné prostředí.**

Požadavek na zajištění dostatečné šíře koridoru byl zohledněn samotným způsobem vymezení koridoru v proměnné šířce 200–270 m, které umožňuje umístění protihlukových opatření technického i přírodního charakteru při zohlednění místních podmínek v podrobnějším měřítku.

Požadavek na minimalizaci vlivů na obytné prostředí byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byly stanoveny požadavky na využití území. Jedním z těchto požadavků je požadavek na ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

Požadavek na minimalizaci vlivů na obytné prostředí byl dále zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

- ☒ **Zpřesnit koridor pokud možno mimo zastavěná území obcí, v maximální míře eliminovat střety s plochami pro bydlení.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Jedním z těchto kritérií je minimalizace střetů se zastavěným územím, zejména s obytnou zástavbou. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK, kde pro koridor VR2B byly stanoveny úkoly pro územní plánování. Jedním z těchto úkolů je, aby při upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí byly minimalizovány střety koridoru se zastavěným územím, zastavitelnými plochami a plochami přestavby. Viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42.

### 11.3. Požadavky na projektová opatření

Požadavky na projektová opatření, která vychází z opatření stanovených v kapitole 8.3 tohoto vyhodnocení SEA, nebyla zapracována do výrokové části A6 ZÚR MSK. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, včetně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti zásad územního rozvoje. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje, tedy i A6 ZÚR MSK, nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Tabulka 25: Požadavky na projektová opatření

Koridor (var.)	Požadavky na projektová opatření
<b>VR2A</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>☒ Těleso stavby VRT západně od sídla Věřňovice vést v maximálně těsném (přípustném) souběhu s tělesem dálnice D1 s cílem minimalizace negativního projevu fragmentace území.</li> <li>☒ V prostoru EVL Niva Olše – Věřňovice vést stavbu VRT v maximální míře po estakádě či mostních konstrukcích a minimalizovat plošný zábor EVL na nezbytné minimum.</li> <li>☒ Po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací.</li> <li>☒ Při projektové přípravě minimalizovat zásahy do dřevin rostoucích mimo les, typicky stromů či keřů rostoucích jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině.</li> <li>☒ Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.</li> </ul>
<b>VR2B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>☒ Při průchodu lesním komplexem Borek v maximální míře využít stávající lesní průsek podél železniční trati a minimalizovat rozsah kácení dřevin na nezbytné minimum.</li> <li>☒ Těleso stavby VRT v prostoru sídla Dolní Lutyně vést v souběhu se stávající železniční tratí ze severní strany s cílem eliminace zásahu do obytné zástavby (ul. U Závor, Neradská).</li> <li>☒ V prostoru severně od sídla Dolní Lutyně v maximální míře respektovat areál velkokapacitních skleníků pro zemědělskou činnost.</li> <li>☒ V prostoru EVL Niva Olše – Věřňovice vést stavbu VRT v maximální míře po estakádě či mostních konstrukcích a minimalizovat plošný zábor EVL na nezbytné minimum.</li> <li>☒ Po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací.</li> <li>☒ Při projektové přípravě minimalizovat zásahy do dřevin rostoucích mimo les, typicky stromů či keřů rostoucích jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině.</li> <li>☒ Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného</li> </ul>

	geologického a hydrogeologického průzkumu území.
--	--

Stanovená projektová opatření jsou však pro informaci uvedena v textové části odůvodnění A6 ZÚR MSK (viz část II.A TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ, kapitola 2.1. *Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí*).

Ze stejných důvodů nebyla zapracována do výrokové části A6 ZÚR MSK opatření k prevenci, vyloučení nebo snížení očekávaných nepříznivých vlivů koncepce na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy NATURA 2000. Tato opatření jsou uvedena v kapitole 11. naturového hodnocení a jsou rovněž pro informaci uvedena v textové části odůvodnění A6 ZÚR MSK (viz část II.A TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ, kapitola 2.1. *Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí*).

## 12. NETECHNICKÉ SHRNUÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ

---

### Předmět vyhodnocení

Předmětem vyhodnocení je Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále jen „A6 ZÚR MSK“ nebo „koncepce“).

### Obsah a cíl koncepce

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK jsou následující změny:

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA | PLOCHY A KORIDORY MEZINÁRODNÍHO A REPUBLIKOVÉHO VÝZNAMU

- **zrušení (vypuštění) územní rezervy D507 – vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – Bohumín, nová stavba, včetně jeho větví D507a, D507b a D507c,**
- **vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice), nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury.**

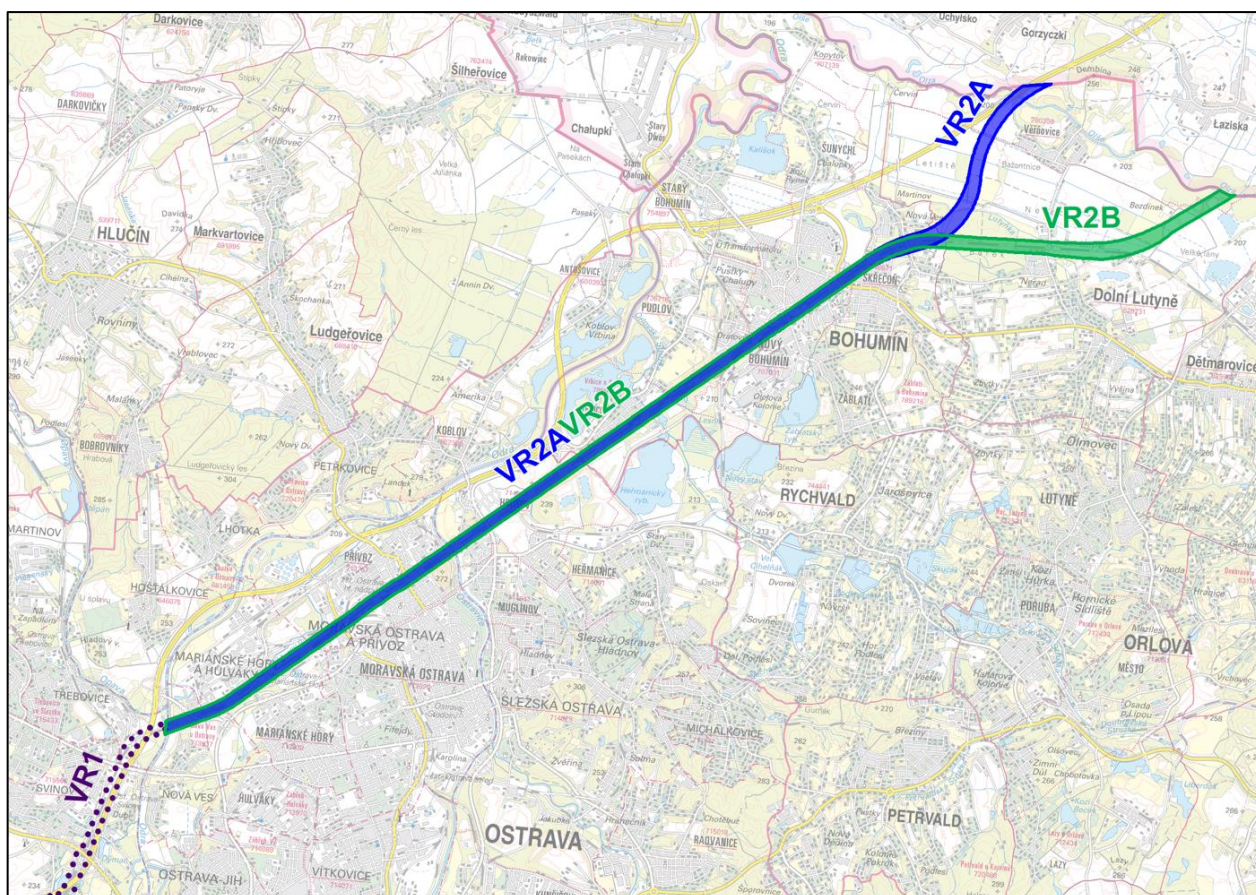
Nový koridor pro vysokorychlostní trať (dále též „VRT“) je v návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona vymezen variantně, **celkem jsou vymezeny následující 2 varianty:**

- **VR2A Vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice), nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury;**
- **VR2B Vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice), nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury.**

**VARIANTA A | koridor VR2A:** Koridor VR2A je vymezen v bezprostřední návaznosti na koridor VR1, který byl předmětem řešení Aktualizace č. 3 ZÚR MSK, od hranice katastrálních území Třebovice ve Slezsku/Nová Ves u Ostravy, tj. v místě, kde stávající konvenční železniční trať (II. a III. tranzitní železniční koridor) kříží řeku Odru. Odtud koridor pokračuje v souběhu se stávající konvenční železniční tratí přes žst. Ostrava hlavní nádraží a žst. Bohumín až do prostoru sídla Nová ves. V daném úseku je koridor veden urbanizovaným územím s převažujícím zastoupením ploch lehké i těžké výroby.

Po křížení se silnicí III/46813 v prostoru sídla Nová ves (Bohumín) se koridor odklání od stávající konvenční železniční trati severovýchodním směrem a je veden přes severozápadní část lesního komplexu Borek. Po křížení vodního toku Lutyňka je koridor přechází do volné, zemědělské krajiny, až se v prostoru severně od sídla Věřňovice přimyká k dálnici D1 a pokračuje s ní v souběhu cca 1 km až na státní hranici ČR/PL.

**VARIANTA B | koridor VR2B:** Koridor VR2B je vymezen v bezprostřední návaznosti na koridor VR1, který byl předmětem řešení Aktualizace č. 3 ZÚR MSK, od hranice katastrálních území Třebovice ve Slezsku/Nová Ves u Ostravy, tj. v místě, kde stávající konvenční železniční trať (II. a III. tranzitní železniční koridor) kříží řeku Odru. Odtud koridor pokračuje v souběhu se stávající konvenční železniční tratí přes žst. Ostrava hlavní nádraží, žst. Bohumín, lesní komplex Borek v rámci správního obvodu obce Dolní Lutyně a žst. Dolní Lutyně až do prostoru severně od výhradního ložiska Dolní Lutyně-Nerad. Zde se v prostoru severně od pískovny koridor odklání severovýchodním směrem a přechází do volné, zemědělské krajiny a následně přes lesní komplex pokračuje až na státní hranici ČR/PL. V rámci správních obvodů měst Ostrava a Bohumín je koridor primárně veden urbanizovaným územím s převažujícím zastoupením ploch lehké i těžké výroby.



Obrázek 78: Poloha koridorů VR1 a VR2A/VR2B

Hlavním cílem hodnocené koncepce je vytvořit územní podmínky pro rozvoj dopravní infrastruktury spočívající v realizaci systému **rychlých spojení**. Jedná se o provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu.

Cílem projektu VRT v mezinárodním i republikovém kontextu je zajistit nezbytnou dopravní infrastrukturu pro zlepšení dostupnosti a propojenosti všech regionů Evropské unie i České republiky pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů zejména v oblasti konkurenceschopnosti, nízkouhlíkové ekonomiky a udržitelné dopravy a mobility. Projekt VRT má rovněž pomoci posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost a podpořit právo všech občanů na volný pohyb.

Projekt VRT bude schopen zajišťovat jak vnitřní přepravní vztahy v České republice (propojení krajských měst), tak i mezinárodní přepravní vztahy v rámci Evropské unie, kde na krátké a střední vzdálenosti navíc představuje velmi efektivní alternativu i k letecké dopravě, přičemž dokáže zajistit rozvoj mobility nezávisle na fosilních palivech.

Koridor pro VRT je v návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání vymezen ve dvou variantách. Cílem zpracování variant řešení je ve vztahu k lokalitám soustavy NATURA 2000 vyloučit významný negativní vliv, nebo v případě, že vyloučení nebude možné, alespoň zmírnit tak, jak stanoví § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

## Metodika hodnocení

Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant A6 ZÚR MSK, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných bylo provedeno v kapitole 6. tohoto vyhodnocení SEA. Obsah a způsob vyhodnocení vlivů na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí je stanoven Přílohou k zákonu č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, a § 10i zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Hodnoceny byly tyto vlivy:

- ↘ vlivy na zvláště chráněná území a lokality NATURA 2000, přírodní parky, významné krajinné prvky, památné stromy;
- ↘ vlivy na flóru, faunu, ekosystémy, biodiverzitu;
- ↘ vlivy na migrační koridory, ÚSES;
- ↘ vlivy na krajinu, krajinný ráz, fragmentaci krajiny, ekologickou stabilitu;
- ↘ vlivy na zemědělský půdní fond (ZPF);
- ↘ vlivy na pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL);
- ↘ vlivy na horninové prostředí, nerostné bohatství, poddolovaná a sesuvná území, stará důlní díla;
- ↘ vlivy na klima a ovzduší;
- ↘ vlivy na vody – povrchové a podzemní vody, vodní zdroje, riziko povodní;
- ↘ vlivy na obyvatelstvo, hluk, vibrace, veřejné zdraví;
- ↘ vlivy na kulturní dědictví a hmotný majetek;
- ↘ přeshraniční vlivy.

Hodnocení vlivů na jednotlivé složky bylo provedeno slovně a za pomoci číselného vyjádření míry vlivů, bez použití speciálních výpočetních modelů a programů. Metoda vyhodnocení vlivů předložené aktualizace koncepce spočívala v multikriteriálním hodnocení vlivů jednotlivých ploch a koridorů na životní prostředí a veřejné zdraví.

V návaznosti na provedení tohoto hodnocení a následného porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení byla v kapitole 8. navržena **opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí**. Tato opatření zároveň slouží jako opatření pro eliminaci nebo zmírnění kumulativních a synergických vlivů.

Tato opatření sloužila jako základní východisko pro **stanovení požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí** v kapitole 11. Tyto požadavky byly doporučeny dále k zapracování do výroku A6 ZÚR MSK formou požadavků na využití území, kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování. Případně bylo doporučeno provést jejich formulační úpravu odpovídající míře podrobnosti zásad územního rozvoje a takto zapracovat do výroku A6 ZÚR MSK. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Pro varianty koridoru VR2A / VR2B byly stanoveny tyto požadavky:

Tabulka 26: Návrh požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru VR2A z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

<b>VARIANTA A   koridor VR2A</b>	
<b>Požadavky na koncepční opatření</b>	Souhlasit s vymezením koridoru VR2A při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.
<b>Požadavky na prostorová opatření</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>↘ Zohlednit stanovené záplavové území a jeho aktivní zónu, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území.</li> <li>↘ Zajistit křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na nezhoršení průchodu povodňových průtoků a odtokových poměrů.</li> <li>↘ Minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory.</li> <li>↘ Zohlednit existenci poddolovaných území.</li> <li>↘ Zpřesnit koridor v maximální míře mimo zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000.</li> <li>↘ Minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000.</li> <li>↘ Minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména údolní nivy, vodní toky a lesy.</li> <li>↘ Minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES.</li> <li>↘ Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL.</li> <li>↘ Zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy i člověka, zejména v rámci údolní nivy řeky Olše v návaznosti na těleso dálnice D1.</li> <li>↘ Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy na přilehlé obytné prostředí.</li> <li>↘ Zpřesnit koridor pokud možno mimo zastavěná území obcí, v maximální míře eliminovat střety s plochami pro bydlení.</li> </ul>
<b>Požadavky na projektová opatření</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>↘ Těleso stavby VRT západně od sídla Věřňovice vést v maximálně těsném (přípustném) souběhu s tělesem dálnice D1 s cílem minimalizace negativního projevu fragmentace území.</li> <li>↘ V prostoru EVL Niva Olše – Věřňovice vést stavbu VRT v maximální míře po estakádě či mostních konstrukcích a minimalizovat plošný zábor EVL na nezbytné minimum.</li> <li>↘ Po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací.</li> <li>↘ Při projektové přípravě minimalizovat zásahy do dřevin rostoucích mimo les, typicky stromů či keřů rostoucích jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině.</li> <li>↘ Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání, bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.</li> </ul>



Tabulka 27: Návrh požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru VR2B z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

<b>VARIANTA B   koridor VR2B</b>	
<b>Požadavky na koncepční opatření</b>	Souhlasit s vymezením koridoru VR2B při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.
<b>Požadavky na prostorová opatření</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>↘ Zohlednit stanovené záplavové území a jeho aktivní zónu, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území.</li> <li>↘ Zajistit křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na nezhoršení průchodu povodňových průtoků a odtokových poměrů.</li> <li>↘ Minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory.</li> <li>↘ Zohlednit existenci poddolovaných území.</li> <li>↘ Zpřesnit koridor v maximální míře mimo zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000.</li> <li>↘ Minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000.</li> <li>↘ Minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména údolní nivy, vodní toky a lesy.</li> <li>↘ Minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES.</li> <li>↘ Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL.</li> <li>↘ Zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy i člověka, zejména v rámci údolní nivy řeky Olše.</li> <li>↘ Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy na přilehlé obytné prostředí.</li> <li>↘ Zpřesnit koridor pokud možno mimo zastavěná území obcí, v maximální míře eliminovat střety s plochami pro bydlení.</li> </ul>
<b>Požadavky na projektová opatření</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>↘ Při průchodu lesním komplexem Borek v maximální míře využít stávající lesní průsek podél železniční trati a minimalizovat rozsah kácení dřevin na nezbytné minimum.</li> <li>↘ Těleso stavby VRT v prostoru sídla Dolní Lutyně vést v souběhu se stávající železniční tratí ze severní strany s cílem eliminace zásahu do obytné zástavby (ul. U Závor, Neradská).</li> <li>↘ V prostoru severně od sídla Dolní Lutyně v maximální míře respektovat areál velkokapacitních skleníků pro zemědělskou činnost.</li> <li>↘ V prostoru EVL Niva Olše – Věřňovice vést stavbu VRT v maximální míře po estakádě či mostních konstrukcích a minimalizovat plošný zábor EVL na nezbytné minimum.</li> <li>↘ Po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací.</li> <li>↘ Při projektové přípravě minimalizovat zásahy do dřevin rostoucích mimo les, typicky stromů či keřů rostoucích jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině.</li> <li>↘ Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání, bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.</li> </ul>

Vyhodnocení vlivů návrhu A6 ZÚR MSK na životní prostředí bylo realizováno metodou „ex ante“. Výše uvedené požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru VR2A / VR2B z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí byly již zohledněny ve výrokové části návrhu A6 ZÚR MSK. Podrobné vyhodnocení jejich zohlednění je součástí kapitoly 11.

## ZÁVĚR

---

Vzhledem k současnému stavu znalostí aktivit, jejichž umístění je možno v území očekávat, je uvedený výčet možných dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska potřeby posouzení jejich akceptovatelnosti dostatečný.

Na základě provedeného hodnocení návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona zpracovatelka SEA konstatuje, že naplnění této koncepce bude v obou variantách spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo, veřejné zdraví a sledované složky životního prostředí. Významnost a rozsah všech zjištěných vlivů je možné omezit nebo částečně kompenzovat zohledněním opatření navržených v kapitole 8., resp. požadavků stanovených v kapitole 11. tohoto vyhodnocení SEA.

S ohledem na měřítko posuzované koncepce a požadovanou míru podrobnosti stanovenou § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím, lze konstatovat, že identifikované disparity mezi posuzovanými variantami koridoru (VR2A / VR2B) ve vztahu k ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví jsou plně srovnatelné a nelze stanovit jejich pořadí z hlediska vhodnosti.

**Obě varianty koridoru (VR2A / VR2B) jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví plně srovnatelné a přípustné.**

**Zpracovatelka SEA doporučuje A6 ZÚR MSK k uplatnění při splnění podmínek uvedených v kapitolách 8. a 11. Výběr vhodnější varianty ponechává plně v zákonné kompetenci zastupitelstva kraje s konstatováním, že vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nejsou pro výběr varianty v tomto případě hlavním určujícím kritériem.**

## 13. NÁVRH STANOVISKA MŽP VČETNĚ NÁVRHU POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

---

*Na základě zpracovaného návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje, Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí a Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a podkladů dle § 42b odst. 6 stavebního zákona Ministerstvo životního prostředí jako příslušný orgán podle § 21 písm. k) 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, podle § 10g uvedeného zákona*

**vydává**

### **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

k návrhu koncepce

**„Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“**

**Obě varianty koridoru, které jsou předmětem řešení návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje pro veřejné projednání dle § 42b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví plně srovnatelné a přípustné.**

Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí bylo realizováno metodou „ex ante“. Opatření navržená na základě provedení vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí byla zohledněna ve výrokové části Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje.

V kapitole 11. Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí je popsán způsob zohlednění navrhovaných opatření.

## 14. SEZNAM PODKLADŮ A POUŽITÉ LITERATURY

---

- ↘ Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje ve znění Aktualizací č. 1, 2a, 2b, 3, 4 a 5 (Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o., 2022)
- ↘ Návrh Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o., 10/2022)
- ↘ Posouzení vlivu koncepce: „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (Banaš, 10/2022)
- ↘ Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí (Žídková, 2021)
- ↘ Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí (Žídková, 2021)
- ↘ Územně analytické podklady Moravskoslezského kraje (Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, 2021)

### Republikové koncepce

- ↘ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021)
- ↘ Strategický rámec ČR 2030
- ↘ Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020–2025
- ↘ Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025
- ↘ Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050
- ↘ Zásady urbánní politiky – aktualizace 2017
- ↘ Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019
- ↘ Státní energetická koncepce ČR – aktualizace 2015
- ↘ Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050
- ↘ Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů (2017)
- ↘ Národní plán povodí Odry (2022)
- ↘ Plán hlavních povodí ČR 2007–2027 (2007)
- ↘ Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v ČR s využitím technických a přírodních blízkých opatření (2010)
- ↘ Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024
- ↘ Politika ochrany klimatu v ČR (2017)
- ↘ Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizace pro období 2021 – 2030
- ↘ Národní akční plán adaptace na změnu klimatu, 1. aktualizace pro období 2021 – 2025
- ↘ Koncepce ochrany před následky sucha pro území České republiky (2017)
- ↘ Politika druhotných surovin ČR pro období 2019–2022 (2019)

## Krajské koncepce

- ↘ Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019–2027
- ↘ Koncepce strategie ochrany přírody a krajiny Moravskoslezského kraje – aktualizace 2006
- ↘ Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko - CZ08Z, aktualizace 2020 a Program zlepšování kvality ovzduší zóna Aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek - CZ08A, aktualizace 2020 (dále jen „PZKO 2020+“) včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+
- ↘ Adaptační strategie Moravskoslezského kraje na dopady změny klimatu (2020)
- ↘ Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje (2008)
- ↘ Plán odpadového hospodářství Moravskoslezského kraje pro období 2016–2026
- ↘ Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Moravskoslezského kraje – aktualizace 2021
- ↘ Územní energetická koncepce Moravskoslezského kraje na období 2020-2044
- ↘ Plán péče o CHKO Poodří na období 2017–2026
- ↘ Plán péče o CHKO Beskydy na období 2019–2028

## Ostatní

- ↘ Souhrnné přehledy o půdním fondu z údajů katastru nemovitostí České republiky, ČÚZK, 2020
- ↘ Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020 (ČHMÚ, 2020)
- ↘ Quitt E. (1971): Klimatické oblasti Československa Quitt GÚ ČSAV, Brno
- ↘ Katalog biotopů ČR (Chytrý et al. 2010)
- ↘ Internetové servery s veřejně přístupnými daty CENIA, MŽP ČR, AOPK, České geologické služby, SEKM, ČHMÚ, ČSÚ, MSK
- ↘ Metodika posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Věstník Ministerstva životního prostředí, XIV, srpen 2004)
- ↘ Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP, ročník XV – únor 2015 – částka 2)
- ↘ Platné obecně závazné předpisy v ochraně ovzduší, vody, půdy, přírody a krajiny, odpadovém hospodářství
- ↘ BURKHARDT, Michael, Luca ROSSI a Markus BOLLER. Diffuse release of environmental hazards by railways. Desalination [online]. 2008, 226(1-3), 106-113 [cit. 2016-07-07]. DOI: 10.1016/j.desal.2007.02.102. ISSN 00119164. Dostupné z: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0011916408001410>
- ↘ JACURA Martin, LÁDYŠ Libor, NEUBERGEROVÁ Kristýna, VAŠICA David: Hluk ze železniční dopravy – porovnání účinku pasivních protihlukových opatření. In: SILNICE, ŽELEZNICE, 2014 [online]. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/hluk-ze-zeleznicni-dopravy-porovnani-ucinku-pasivnich-protihlukovych-opatreni/>
- ↘ Kočvara R. (2017): Plán péče o přírodní památku Věřňovice na období 2018-2026, říjen 2017.
- ↘ Kočárek P. (2019): Entomologický inventarizační průzkum EVL Niva Olše – Věřňovice: páchník hnědý (*Osmoderma barnabita*) – závěrečná zpráva, Ostrava