

# **AKTUALIZACE Č. 3 ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE**

## **II. TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ**

Návrh pro veřejné projednání dle § 39 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů



## 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



## ZPRACOVATEL

**Ing. arch. Alena Švandelíková a kol.**

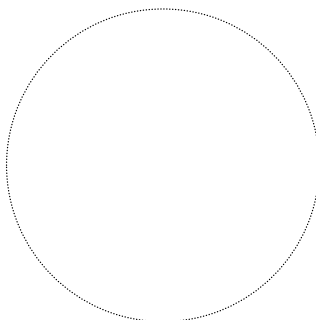
Nad záměčkem 385/39

150 00 Praha 5 - Košíře

Zodpovědný projektant:

RNDr. Milan Svoboda

autorizovaný architekt pro obor územní plánování,  
osvědčení ČKA č. 02 463



KOLEKTIV ZPRACOVATELŮ:

Ing. arch. Alena Švandelíková

RNDr. Milan Svoboda

Ing. Jan Cihlář

Mgr. Simona Marhounová

Ing. Marek Stádník

Mgr. Lukáš Veselý



## TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ

A)	VÝSLEDEK PŘEZKOUMÁNÍ DLE § 40 Odst. 1 STAVEBNÍHO ZÁKONA .....	8
A.1)	Vyhodnocení souladu s Politikou územního rozvoje ČR.....	8
A.1.1)	Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ..	8
A.1.2)	Rozvojové oblasti a rozvojové osy.....	16
A.1.3)	Specifické oblasti .....	16
A.1.4)	Koridory a plochy dopravní infrastruktury .....	16
A.1.5)	Koridory a plochy technické infrastruktury a souvisejících rozvojových záměrů .....	18
A.1.6)	Další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování ..	18
A.2)	Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a § 19 stavebního zákona .....	18
A.2.1)	Vyhodnocení souladu s cíli územního plánování stanovenými v § 18 stavebního zákona .....	18
A.2.2)	Vyhodnocení souladu s úkoly územního plánování stanovenými v § 19 stavebního zákona .....	20
A.3)	Vyhodnocení souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů .....	23
A.4)	Vyhodnocení souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů.....	25
B)	ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDKÁCH VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, STANOVISKO MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PODLE § 37 Odst. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA A SDĚLENÍ, JAK BYLO STANOVISKO PODLE § 37 Odst. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA ZOHLEDNĚNO, S UVEDENÍM ZÁVAŽNÝCH DŮVODŮ, POKUD NĚKTERÉ POŽADAVKY NEBO PODMÍNKY ZOHLEDNĚNY NEBYLY.....	26
B.1)	Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí .....	26
B.1.1)	Struktura vyhodnocení .....	27
B.1.2)	Část A: Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) .....	27
B.1.3)	Část B: Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptáčí oblasti (NATURA 2000) .....	33
B.1.4)	Část C–F: Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území .....	34
B.2)	Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona .....	36
B.3)	Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 37 odst. 6 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly.....	60
C)	VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH (NADREGIONÁLNÍCH) VZTAHŮ.....	63
C.1)	Vyhodnocení koordinace se ZÚR sousedních krajů .....	63
C.1.1)	Koordinace s Olomouckým krajem .....	63
C.1.2)	Koordinace se Zlínským krajem .....	64

C.2) Vyhodnocení koordinace s územím Polské republiky .....	64
D) VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ PODMÍNEK VYPLYVAJÍCÍCH Z PŘÍPADNÝCH VYJÁDRĚNÍ PŘÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ SOUSEDNÍCH STÁTŮ A VÝSLEDKŮ KONZULTACÍ S NIMI .....	65
E) VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ OBSAŽENÝCH V ROZHODNUTÍ ZASTUPITELSTVA KRAJE O OBSAHU AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE POŘIZOVANÉ POSTUPEM PODLE § 42 Odst. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA A VYHODNOCENÍ SOULADU SE SCHVÁLENÝM VÝBĚREM NEJVHODNĚJŠÍ VARIANTY A PODMÍNKAMI K JEJÍ ÚPRAVĚ V PŘÍPADĚ POSTUPU PODLE § 38 Odst. 2 STAVEBNÍHO ZÁKONA, S POKYNY PRO ZPRACOVÁNÍ NÁVRHU AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE V PŘÍPADĚ POSTUPU PODLE § 38 Odst. 3 STAVEBNÍHO ZÁKONA, S ROZHODNUTÍM O AKTUALIZACI ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE A JEJÍM OBSAHU V PŘÍPADĚ POSTUPU PODLE § 42 Odst. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA .....	66
E.1) Vyhodnocení splnění požadavků obsažených v rozhodnutí zastupitelstva kraje o obsahu aktualizace zásad územního rozvoje pořizované postupem podle § 42 odst. 6 stavebního zákona .....	66
E.2) Vyhodnocení souladu se schváleným výběrem nejvhodnější varianty a podmínkami k její úpravě v případě postupu podle § 38 odst. 2 stavebního zákona .....	67
E.3) Vyhodnocení souladu s pokyny pro zpracování návrhu ZÚR v případě postupu podle § 38 odst. 3 stavebního zákona .....	68
E.4) Vyhodnocení souladu s rozhodnutím o aktualizaci ZÚR a jejím obsahu v případě postupu podle § 42 odst. 6 stavebního zákona .....	68
F) VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ TÝKAJÍCÍCH SE ROZVOJE ÚZEMÍ STÁTU, KTERÉ NEJSOU OBSAŽENY V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE (§ 36 Odst. 1 STAVEBNÍHO ZÁKONA, S ODŮVODNĚNÍM POTŘEBY JEJICH VYMEZENÍ .....	69
G) KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ .....	70
H) KVALIFIKOVANÝ ODHAD ZÁBORŮ PŮDNÍHO FONDU PRO PLOCHY A KORIDORY REPUBLIKOVÉHO A NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU .....	85
H.1) Kvalifikovaný odhad záborů ZPF .....	85
H.1.1) Metodika kvalifikovaného odhadu záborů ZPF .....	85
H.1.2) Tabulka kvalifikovaného odhadu záborů ZPF .....	86
H.1.3) Odůvodnění záborů ZPF na půdách I. II. třídy ochrany .....	87
H.2) Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL .....	87
H.2.1) Metodika kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL .....	87
H.2.2) Tabulka kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL .....	88
I) SEZNAM ZKRATEK POUŽITÝCH V TEXTU .....	89
J) ÚPLNÉ ZNĚNÍ TEXTU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE S VYZNAČENÍM ZMĚN PROVEDENÝCH V RÁMCI AKTUALIZACE Č. 3 .....	90

## GRAFICKÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ

Číslo	Název	Měřítko
B.1	Koordinační výkres /výřez/	1 : 50 000
B.2	Výkres širších vztahů	1 : 500 000
B.3	SROVNÁVACÍ VÝKRES: Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES Ukázka Úplného znění Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje po vydání Aktualizace č. 1 a č. 3	1 : 100 000
B.4	SROVNÁVACÍ VÝKRES: Výkres veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření Ukázka Úplného znění Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje po vydání Aktualizace č. 1 a č. 3	1 : 100 000
B.5	SROVNÁVACÍ VÝKRES: Koordinační výkres /výřez/ Ukázka Úplného znění Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje po vydání Aktualizace č. 1 a č. 3	1 : 50 000

## A) VÝSLEDEK PŘEZKOUMÁNÍ DLE § 40 Odst. 1 STAVEBNÍHO ZÁKONA

### A.1) Vyhodnocení souladu s Politikou územního rozvoje ČR

Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje respektuje Politiku územního rozvoje ČR ve znění:

Aktualizace č. 1, schválená vládou ČR usnesením č. 276 ze dne 15. 4. 2015,

Aktualizace č. 2, schválená vládou ČR usnesením č. 629 ze dne 2. 9. 2019,

Aktualizace č. 3, schválená vládou ČR usnesením č. 630 ze dne 2. 9. 2019,

Aktualizace č. 5, schválená vládou ČR usnesením č. 833 ze dne 17. 8. 2020.

Dle § 31 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, (dále též „**stavební zákon**“) je Politika územního rozvoje ČR (dále též „PÚR ČR“) nadřazeným právně závazným dokumentem pro vydávání zásad územního rozvoje (dále též „ZÚR“) a Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále též „A3 ZÚR MSK“) ji proto musí plně respektovat.

Z Politiky územního rozvoje ČR vyplývají pro řešení A3 ZÚR MSK následující požadavky (*uvedeny vždy kurzívou červeně*). Vyhodnocení souladu A3 ZÚR MSK s požadavky PÚR ČR je uvedeno vždy pod každým jednotlivým požadavkem PÚR ČR.

#### A.1.1) Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území

*(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. 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 užité hodnoty.*

*Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.*

#### Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:

Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Moravskoslezského kraje jsou stanoveny v rámci platných ZÚR MSK. Řešení A3 ZÚR MSK je navrženo s ohledem na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot území v co největší míře a rovněž s ohledem na zachování jedinečné kulturní krajiny. Míra dotčení těchto hodnot koridorem vysokorychlostní trati, který je předmětem řešení A3 ZÚR MSK, byla zjištěna a posouzena v rámci společného jednání o návrhu A3 ZÚR MSK a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, s důrazem na vyhodnocení vlivů na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy NATURA 2000.

Na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválilo výběr nejvhodnější varianty koridoru,



u které byly zjištěny pouze potenciální mírné negativní vlivy na životní prostředí a lokality soustavy NATURA 2000.

*(14a) Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není rozvoj venkovských území a oblastí.

*(15) Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel. Analyzovat hlavní mechanismy, jimiž k segregaci dochází, zvažovat existující a potenciální důsledky a navrhnout při územně plánovací činnosti řešení, vhodná pro prevenci nežádoucí míry segregace nebo snížení její úrovně.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmět A3 ZÚR MSK nepředstavuje vliv na prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel a jejím předmětem řešení není aktualizace problematiky této segregace.

*(16) 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.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Navrhované řešení A3 ZÚR MSK reflektuje požadavek na rozvoj území kraje, mající republikový význam. Navrhovanému řešení předcházelo zpracování několika odborných oborových dokumentů a vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať vychází z několika vládou schválených koncepcí a strategií, které se ve svém obsahu zabývaly komplexním řešením vymezení předmětné vysokorychlostní trati, a to nejenom na území Moravskoslezského kraje, ale i na území sousedních krajů a států.

Nejvhodnější varianta koridoru pro vysokorychlostní trať byla vybrána na základě vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a vyhodnocení výsledků projednání, kterého se zúčastnili jak obyvatelé území, tak jeho uživatelé.

*(16a) 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.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať vychází z několika vládou schválených koncepcí a strategií, které se ve svém obsahu zabývaly komplexním řešením vymezení předmětné vysokorychlostní trati, a to nejenom na území Moravskoslezského kraje, ale i na území sousedních krajů a států, a to s ohledem na objektivní a komplexní posuzování a následné koordinace prostorových, odvětvových a časových hledisek. Samotná realizace vysokorychlostní tratě, tj. rychlého a efektivního dopravního systému, s sebou přinese rozvoj ekonomiky a lepší konkurenceschopnost jak ČR jako státu v kontextu regionu střední Evropy, tak i napojených území – měst a regionů – v kontextu ČR.

- (17) Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není lokalizace zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech.

- (18) Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet předpoklady pro posílení partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není aktualizace koncepce rozvoje sídelní struktury. Platné ZÚR MSK obsahují v prioritách územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území požadavky například na využívání zastavěného území, vymezení rozvojových ploch nebo podmínky a podobu sídelní struktury. Řešení A3 ZÚR MSK bylo navrženo mimo jiné i s ohledem na tyto stanovené požadavky a podmínky.

- (19) Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). 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.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není aktualizace předpokladů pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch nebo stanovení požadavků na využívání zastavěného území. Tyto oblasti jsou již řešeny v rámci platných ZÚR MSK, v prioritách územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území.

Koridor vysokorychlostní tratě obsažený v A3 ZÚR MSK byl vymezen mimo jiné i s ohledem na účelné využívání a uspořádání území, včetně koordinace veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, což je jedním z cílů územního plánování uvedeným v § 18 stavebního zákona. Koridor VR1 je v maximální míře vymezen v souběhu s dálnicí D1 a s železniční tratí č. 270.

- (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, pokud je to možné a odůvodněné, 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 charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.*

**Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK je vymezení koridoru VR1 pro vysokorychlostní trať. Ze stanoviska MŽP ze dne 14. 11. 2018 č. j. MZP/2018/710/2904 vydaného podle požadavku § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona mimo jiné vyplynulo, že vymezením koridoru pro záměr vysokorychlostní tratě mohou být přímo dotčeny předměty ochrany a celistvost evropsky významné lokality (dále též „EVL“) Poodří a ptačí oblasti (dále též „PO“) Poodří a dále že lze předpokládat negativní ovlivnění území Chráněné krajinné oblasti (dále též „CHKO“) Poodří a prvků územního systému ekologické stability (dále též „ÚSES“). S ohledem na předmět A3 ZÚR MSK lze dále také očekávat potenciální kumulativní a synergické vlivy s jinými záměry v území nebo potenciální negativní vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví. Z tohoto důvodu byl koridor pro vysokorychlostní trať v návrhu A3 ZÚR MSK pro společné jednání vymezen variantně (4 varianty).

Pro vyhodnocení a následný výběr nejvhodnější varianty podle § 38 odst. 2 stavebního zákona byl jedním z významných podkladů právě výsledek společného jednání o návrhu A3 ZÚR MSK, výsledek projednání vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území podle § 37 odst. 5 stavebního zákona a stanoviska uplatněná po společném jednání, v rámci kterých musí dotčené orgány podle § 4 odst. 3 stavebního zákona posuzovat každou variantu samostatně.

Vymezení variant řešení a jejich projednání a posouzení bylo nezbytným podkladem pro výběr nejvhodnější varianty. Ta s ohledem na konkrétní stav a podmínky v území naplňuje nejenom cíle a úkoly územního plánování uvedené v § 18 a § 19 stavebního zákona, ale naplňuje také účel posuzování vlivů na životní prostředí, tzn. byl zpracován objektivní odborný podklad pro výběr a následné schválení nejvhodnější varianty (viz kapitola E.2).

Potřeba stanovení kompenzačních opatření nebyla prokázána.

*(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny.*

**Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK je vymezení koridoru dopravní infrastruktury, který ovlivňuje migrační prostupnost území. Při návrhu všech variant tohoto koridoru byl brán mimo jiné zřetel i na potřebu zajištění migrační propustnosti krajiny jak pro volně žijící živočichy, tak i pro člověka. Požadavek na zachování prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy a člověka je jedním z navrhovaných kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách 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.

*(21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých pásů nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročnou formu krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.*

**Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není aktualizace vymezení nebo ochrana ploch veřejně přístupné zeleně.

- (22) *Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není aktualizace podmínek pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu.

- (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. 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 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).*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať. Jedná se o vytvoření podmínek pro realizaci železniční infrastruktury pro veřejnou hromadnou dopravu představující jeden z vrcholů multimodální mobility v osobní dopravě. Vysokorychlostní trať 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.

Samotný záměr bude mít vliv na prostupnost území. Při návrhu tohoto koridoru byl však brán mimo jiné zřetel i na potřebu zajištění migrační prostupnosti krajiny jak pro volně žijící živočichy, tak i pro člověka. Požadavek na zachování prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy a člověka je jedním z navrhovaných kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru a jedním z požadavků na využití území. Zajištění migrační propustnosti krajiny lze však v určitých aspektech (např. stavebně-technickým řešením, organizací výstavby apod.) řešit až v rámci nižšího stupně projektové dokumentace.

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. Všechny posuzované varianty koridoru byly v maximální míře vedeny v souběhu s dálnicí D1, příp. s železniční tratí č. 270. Další ochrana obytné zástavby a kvality prostředí je zajištěna prostřednictvím stanovených požadavků na využití území koridoru a kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru.

Součástí A3 ZÚR MSK je rovněž vyhodnocení vlivů na životní prostředí, v rámci kterého je mimo jiné posuzována i otázka vlivu navrhovaného řešení na obyvatelstvo a lidské zdraví. Na základě tohoto posouzení a zjištění míry a závažnosti možného vlivu navrhovaného řešení byla odborně způsobilou osobou zpracovávající toto vyhodnocení podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. stanovena příslušná opatření vedoucí k minimalizaci možných negativních



vlivů, která byla následně v návaznosti na stanovisko dle § 37 odst. 6 stavebního zákona převzata do návrhu A3 ZÚR MSK.

*(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. 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).*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať. Jedná se o vytvoření podmínek pro realizaci železniční infrastruktury pro veřejnou hromadnou dopravu představující jeden z vrcholů multimodální mobility v osobní dopravě. Vysokorychlostní trať představuje krátké přepravní časy plynoucí z vysoké cestovní rychlosti, možnost využití času stráveného cestováním a nízkou energetickou náročnost.

Základním cílem záměru, pro který je v A3 ZÚR MSK vymezen koridor VR1, je nejenom zajištění propojení krajských měst, ale i naplnění potřeb mezinárodních přepravních vztahů, a to právě environmentálně šetrnou formou dopravy. Vymezením koridoru pro vysokorychlostní trať jsou tak vytvářeny podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochranu a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi.

*(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. 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.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Naplnění této priority je podrobně vyhodnoceno ve vyhodnocení vlivů A3 ZÚR MSK na životní prostředí, v rámci kterého je mimo jiné posuzována i otázka vlivu navrhovaného řešení na lidské zdraví, a to nejenom z hlediska zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví. Na základě tohoto posouzení a zjištění míry a závažnosti možného vlivu navrhovaného řešení byla stanovena příslušná opatření, vedoucí k minimalizaci tohoto vlivu.

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není vymezování ploch pro obytnou zástavbu nebo výrobní činnosti, a to s ohledem na podrobnost řešení a obsahové náležitosti ZÚR stanovené stavebním zákonem a vyhláškou č. 500/2006 Sb.

*(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 minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístění staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod.*

*V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.*

**Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není aktualizace podmínek pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami. Priorita stanovená PÚR ČR je již promítnuta do priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území platných ZÚR MSK a dále zohledněna návrhem konkrétních ploch a koridorů obsažených v platných ZÚR MSK.

*(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.*

**Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Požadavek na vymezování zastavitelných ploch se netýká s výjimkou rozvojových ploch nadmístního významu řešení ZÚR, ale řešení územních plánů.

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není vymezování zastavitelných ploch. Navrhované varianty koridoru pro vysokorychlostní trať se dotýkají záplavových území řeky Odry, Husího potoka a řeky Bílovky. Minimalizaci dopadu průchodu samotného záměru záplavovým územím však lze řešit až v rámci konkrétního projektového stavebně-technického řešení stavby, nikoliv v úrovni ZÚR.

*(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami.*

*Při řešení problémů udržitelného rozvoje území využívat regionálních seskupení (klastrů) k dialogu všech partnerů, na které mají změny v území dopad a kteří mohou posilovat atraktivitu území investicemi ve prospěch územního rozvoje.*

*Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítí regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.*

**Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK je vymezení koridoru vysokorychlostní tratě, který zohledňuje nároky na vývoj a rozvoj území, a to v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. A3 ZÚR MSK jednoznačně vytváří podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti měst, které jsou přirozenými regionálními centry v kontextu celé ČR. Samotná realizace vysokorychlostní tratě, tj. rychlého a efektivního dopravního systému, s sebou přinese rozvoj ekonomiky a lepší konkurenceschopnost jak ČR jako státu v kontextu regionu střední Evropy, tak i napojených území – měst a regionů – v kontextu ČR.

A3 ZÚR MSK přispívá k vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční dopravy. Výstavbou VRT dojde k výraznému posílení kapacity stávajících koridorových tratí, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní, tak nákladní dopravy. VRT převezme podstatnou část přepravních kapacit pro osobní dopravu, čímž dojde k odlehčení stávajících železničních tratí pro nákladní dopravu.

*(28) Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů*

*a veřejné infrastruktury je nutné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK je vymezení koridoru vysokorychlostní tratě, který zohledňuje nároky na vývoj a rozvoj území, a to v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. Případné stanovení podrobnějších požadavků a nároků na změny v území ve vazbě na vymezovaný koridor vysokorychlostní tratě bude předmětem řešení územně plánovacích dokumentací obcí.

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

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK je vymezení koridoru vysokorychlostní tratě, který zohledňuje nároky na vývoj a rozvoj území, a to v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. Případné stanovení podrobnějších požadavků a nároků na změny v území ve vazbě na vymezovaný koridor vysokorychlostní tratě bude předmětem řešení územně plánovacích dokumentací obcí.

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

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není aktualizace koncepce zásobování vodou nebo čištění odpadních vod ani konkrétních ploch a koridorů této technické infrastruktury. Platné ZÚR MSK zohlednění této priority již obsahují, a to v prioritách územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území.

*(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.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není aktualizace podmínek pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů.

*(32) Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Požadavek se netýká řešení ZÚR, ale řešení územních plánů, resp. regulačních plánů. S ohledem na podrobnost řešení a obsahové náležitosti ZÚR stanovené stavebním zákonem

a vyhláškou č. 500/2006 Sb. není předmětem řešení ZÚR problematika bytového fondu ani vymezování ploch přestavby.

### A.1.2) Rozvojové oblasti a rozvojové osy

#### Rozvojové oblasti, rozvojové osy

Rozvojová oblast *OB2 Metropolitní rozvojová oblast Ostrava* vymezená v článku (40) PÚR ČR, rozvojová osa *OS10 (Katowice –) hranice Polsko/ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR/Slovensko (– Bratislava)* vymezená v článku (61) PÚR ČR a rozvojová osa *OS13 Ostrava – Třinec – hranice ČR/Slovensko (– Čadca)* vymezená v článku (64) PÚR ČR byly předmětem řešení ZÚR MSK a jejich následné Aktualizace č. 1, kde proběhlo jejich zpřesnění v úrovni ZÚR a soulad s PÚR ČR byl řádně odůvodněn.

A3 ZÚR MSK neupravuje vymezení rozvojové oblasti OB2 ani rozvojových os OS10 a OS13.

### A.1.3) Specifické oblasti

Specifická oblast *SOB2 Beskydy* vymezená v článku (70) PÚR ČR, *SOB3 Jeseníky – Králický Sněžník* vymezená v článku (71) PÚR ČR a *SOB4 Karvinsko* vymezená v článku (70) PÚR ČR byly předmětem řešení ZÚR MSK a jejich následné Aktualizace č. 1, kde proběhlo jejich zpřesnění v úrovni ZÚR a soulad s PÚR ČR byl řádně odůvodněn. Území řešené v rámci A3 ZÚR MSK není součástí žádné specifické oblasti vymezené v PÚR ČR.

A3 ZÚR MSK neupravuje vymezení specifických oblastí SOB2, SOB3 a SOB4.

### A.1.4) Koridory a plochy dopravní infrastruktury

#### (80) Úkoly územního plánování:

- a) kraje v zásadách územního rozvoje upřesní vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování,*

#### Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:

Stanovený úkol územního plánování je splněn. Předmětem řešení A3 ZÚR MSK je upřesnění koridoru dopravní infrastruktury – koridoru vysokorychlostní dopravy VR1, přičemž jsou respektována kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, uvedené v čl. (79), je vymezován koridor pro záměr zajišťující vyšší kvalitu dopravy s cílem minimalizace konfliktů s ochranou přírody a krajiny, kulturními a civilizačními hodnotami v území při respektování požadavků Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU ze dne 11. 12. 2013 č.1315/2013/EU.

- b) příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou,*

#### Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:

Stanovený úkol územního plánování je splněn. A3 ZÚR MSK upřesňuje koridor vysokorychlostní dopravy VR1 v úseku (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov. Koridor je vymezen následovně:



- **VR1 – koridor pro Vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury**

Zbývajících úsek Ostrava-Svinov – Bohumín není předmětem řešení A3 ZÚR MSK a zůstává vymezen jako koridor územní rezervy D507.

*c) příslušné kraje a obce postupují při pořizování územně plánovací dokumentace v souladu s kritérii a podmínkami pro rozhodování o změnách v území,*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Stanovený úkol územního plánování je splněn. Předmětem řešení A3 ZÚR MSK je upřesnění koridoru dopravní infrastruktury – koridoru vysokorychlostní dopravy VR1, přičemž jsou respektována kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, uvedené v čl. (79), je vymezován koridor pro záměr zajišťující vyšší kvalitu dopravy s cílem minimalizace konfliktů s ochranou přírody a krajiny, kulturními a civilizačními hodnotami v území při respektování požadavků Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU ze dne 11. 12. 2013 č. 1315/2013/EU.

*d) kraje při pořizování územně plánovací dokumentace řeší územní souvislosti vymezených koridorů a ploch.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Stanovený úkol územního plánování je splněn. Při vymezování variant koridoru vysokorychlostní dopravy VR1 jsou řešeny územní souvislosti dané např. limity využití území nebo potřebou koordinace s ostatními plochami a koridory vymezenými v platných ZÚR MSK apod.

### **Koridory vysokorychlostní dopravy**

#### **(83) VR1**

*Vymezení:*

*(Dresden –) hranice SRN/ČR – Lovosice/Litoměřice – Praha,*

*Plzeň – Praha,*

*Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR,*

*Praha – Brno,*

***Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR/Polsko.***

*Důvody vymezení:*

*Chránit na území ČR navržené koridory vysokorychlostní dopravy v návaznosti na obdobné koridory v zahraničí.*

*Úkoly pro územní plánování:*

*Prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územních rezerv, případně vymezením koridorů pro úseky (Dresden –) hranice SRN/ČR – Lovosice/Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR/Polsko, Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK je upřesnění koridoru dopravní infrastruktury – koridoru vysokorychlostní dopravy VR1, přičemž jsou respektována kritéria a podmínky pro

rozhodování o změnách v území. A3 ZÚR MSK upřesňuje koridor vysokorychlostní dopravy VR1 v úseku (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov. Koridor je vymezen následovně:

- **VR1 – koridor pro vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury**

Zbývajících úsek Ostrava-Svinov – Bohumín není předmětem řešení A3 ZÚR MSK a zůstává vymezen jako koridor územní rezervy D507.

#### **A.1.5) Koridory a plochy technické infrastruktury a souvisejících rozvojových záměrů**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není žádný koridor ani plocha technické infrastruktury vymezené v PÚR ČR.

#### **A.1.6) Další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování**

##### **Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady**

A3 ZÚR MSK neovlivňuje plnění úkolů stanovených pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady stanovených v PÚR ČR.

##### **Úkoly pro územní plánování**

A3 ZÚR MSK neovlivňuje plnění úkolů pro územní plánování stanovených v PÚR ČR.

### **A.2) Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a § 19 stavebního zákona**

#### **A.2.1) Vyhodnocení souladu s cíli územního plánování stanovenými v § 18 stavebního zákona**

Stavební zákon definuje v § 18 cíle územního plánování (*uvedeny vždy kurzívou červeně*). Vyhodnocení souladu A3 ZÚR MSK s každým jednotlivým cílem územního plánování je uveden vždy pod každým cílem:

*(1) Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.*

##### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Platné ZÚR MSK, včetně A3 ZÚR MSK, vytvářejí územní předpoklady pro udržitelný rozvoj území. Jsou chráněny a respektovány všechny přírodní a krajinné hodnoty v řešeném území a zároveň jsou také prostřednictvím A3 ZÚR MSK vytvářeny podmínky pro hospodářský rozvoj. Předmětem řešení A3 ZÚR MSK je upřesnění koridoru vysokorychlostní dopravy VR1, obsažený v PÚR ČR, v úseku (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, tj. koridoru pro rychlý a efektivní dopravní systém, který s sebou přinese rozvoj ekonomiky a zlepší konkurenceschopnost napojených území – měst a regionů. Vymezení koridoru bylo provedeno s cílem minimalizace konfliktů s ochranou přírody a krajiny nebo kulturními a civilizačními hodnotami v území.

Součástí A3 ZÚR MSK je rovněž vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož úkolem je posouzení, zda vymezením koridoru pro vysokorychlostní trať, které je předmětem řešení

A3 ZÚR MSK, dojde k vytvoření takového stavu, kdy je území využíváno dosažitelně optimálním způsobem.

*(2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK je upřesnění koridoru vysokorychlostní dopravy VR1, který je vymezen v PÚR ČR, v úseku (Běloutín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov. Vymezení koridoru bylo provedeno s ohledem hodnoty a limity využití území, přičemž bylo vycházeno nejenom z nejnovějších poznatků a informací o stavu a vývoji území, které vycházejí z aktuálních údajů ÚAP, ale i z doposud zpracovaných odborných podkladů či koncepcí a strategií přijatých vládou ČR.

*(3) Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících z tohoto zákona a ze zvláštních právních předpisů.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem A3 ZÚR MSK je vymezení koridoru vysokorychlostní železnice VR1, obsaženého v PÚR ČR, v úseku (Běloutín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov. Jedná se o koridor veřejné dopravní infrastruktury, která je zřizována a využívána ve veřejném zájmu. Upřesněním tohoto koridoru v rámci A3 ZÚR MSK tak dochází ke konkretizaci veřejného zájmu, resp. zajištění ochrany veřejných zájmů podle zvláštních předpisů a koordinaci s ostatními záměry v území.

*(4) Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Stanovení požadavků na ochranu nebo rozvoj přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, obsahují platné ZÚR MSK, a to zejména v rámci stanovení priorit územního plánování kraje (kapitola A platných ZÚR MSK) nebo v rámci upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území (kapitola E platných ZÚR MSK). Vymezení koridoru vysokorychlostní trati, který je předmětem řešení A3 ZÚR MSK, bylo provedeno s ohledem na ochranu a rozvoj všech hodnot v území a s cílem co nejvíce ochránit funkčně propojené ekosystémy a civilizační prvky, které tvoří krajinu. Za účelem zajištění ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území byly pro koridor VR1 v rámci návrhu A3 ZÚR MSK stanoveny konkrétní kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru a také úkoly pro územní plánování.

*(5) V nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umisťovat stavby, zařízení, a jiná opatření pouze pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu nerostů, pro ochranu přírody a krajiny, pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, přípojky a účelové komunikace, pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a dále taková technická opatření a stavby, které zlepšují podmínky jeho využití pro účely rekreace a cestovního ruchu, například cyklistické stezky,*

*hygienická zařízení, ekologická a informační centra; doplňková funkce bydlení či pobytové rekreace není u uvedených staveb přípustná. Uvedené stavby, zařízení a jiná opatření včetně staveb, které s nimi bezprostředně souvisejí včetně oplocení, lze v nezastavěném území umísťovat v případech, pokud je územně plánovací dokumentace z důvodu veřejného zájmu výslovně nevylučuje.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Netýká se řešení A3 ZÚR MSK, požadavek se týká podrobnějších územně plánovacích dokumentací.

*(6) Na nezastavitelných pozemcích lze výjimečně umístit technickou infrastrukturu způsobem, který neznemožní jejich dosavadní užívání.*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Netýká se řešení A3 ZÚR MSK. Měřítko zásad územního rozvoje neumožňuje identifikaci jednotlivých pozemků.

### **A.2.2) Vyhodnocení souladu s úkoly územního plánování stanovenými v § 19 stavebního zákona**

Stavební zákon definuje v § 19 úkoly územního plánování (*uvedeny vždy kurzívou červeně*). Vyhodnocení souladu A3 ZÚR MSK s každým jednotlivým cílem územního plánování je uveden vždy pod každým úkolem:

*(1) Úkolem územního plánování je zejména*

*a) zjišťovat a posuzovat stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty,*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Řešení A3 ZÚR MSK je navrženo s ohledem na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot území, jejichž ochrana je definována v platných ZÚR MSK.

Míra dotčení hodnot území koridorem vysokorychlostní trati, který je předmětem řešení A3 ZÚR MSK, byla zjištěna a posouzena v rámci společného jednání o návrhu A3 ZÚR MSK a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválilo výběr nejvhodnější varianty koridoru, u které byly zjištěny pouze potenciální mírné negativní vlivy na hodnoty území.

*b) stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území,*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Celková koncepce rozvoje území je stanovena v platných ZÚR MSK, aktualizace urbanistické koncepce není předmětem řešení A3 ZÚR MSK.

*c) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání,*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Řešení A3 ZÚR MSK, resp. potřeba vymezení koridoru vysokorychlostní trati, vychází z požadavku na upřesnění koridoru VR1 obsaženém v PÚR ČR a dále z dalších odborných podkladů, koncepcí a strategií přijatých či schválených na úrovni vlády ČR. Potřeba vymezení koridoru vysokorychlostní trati a veřejný zájem na jeho vymezení jsou podrobně

popsány v kapitole G) *Komplexní zdůvodnění přijatého řešení*, a spočívají zejména v rozvoji veřejné dopravní infrastruktury v mezinárodním kontextu rozvoje transevropské dopravní sítě.

- d) stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb a veřejných prostranství,*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro umístění vysokorychlostní trati, pro niž s ohledem na charakter záměru – liniovou dopravní stavbu – nejsou stanoveny urbanistické, architektonické nebo estetické požadavky. Případné požadavky na prostorové uspořádání stavby vysokorychlostní trati v rámci koridoru je nutno řešit v podrobnější dokumentaci zejména s ohledem na zajištění stavebně-technických nároků vysokorychlostní trati a na ochranu dotčených přírodních hodnot.

- e) stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území a na využitelnost navazujícího území,*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

V rozsahu provedené změny v území, tedy v rozsahu vymezeného koridoru VR1 pro vysokorychlostní trať, jsou stanoveny požadavky na využití území a kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru. Tyto požadavky, kritéria a podmínky zohledňují zejména ochranu přírodních a kulturních hodnot území, ochranu obytného prostředí přilehlých obcí a prostupnost krajiny jako jedny ze základních hodnot dotčeného území, které spoluurčují charakter území a zajišťují v maximální možné míře využitelnost navazujícího území. Míra dotčení stávajícího charakteru a hodnot území koridorem byla prověřena variantním vymezením koridoru v rámci návrhu A3 ZÚR MSK pro společné jednání. Na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválilo výběr nejvhodnější varianty koridoru (viz kapitola E.2).

- f) stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci),*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

S ohledem na charakter předmětu řešení A3 ZÚR MSK není etapizace stanovena. Smyslem vymezení koridoru je vytvoření podmínek pro umístění vysokorychlostní trati a zajištění funkčnosti této trati v celé délce vymezeného koridoru.

- g) vytvářet v území podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a to přírodě blízkým způsobem,*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro umístění vysokorychlostní trati, v jehož plošném rozsahu nelze konkrétním způsobem vytvořit podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof – tyto podmínky jsou již řešeny v platných ZÚR MSK.

- h) vytvářet v území podmínky pro odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn,*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není tematika odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn. V širším kontextu je v rámci A3 ZÚR MSK hospodářský pilíř kraje posílen vymezením koridoru pro umístění vysokorychlostní trati, jejíž realizací bude



dosaženo zlepšení dopravní infrastruktury kraje a tím i posíleny předpoklady pro stabilizaci a rozvoj hospodářství a zvýšení konkurenceschopnosti měst a regionů napojených na tuto vysokorychlostní trať.

- i) stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury, pro kvalitní bydlení a pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu,*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není aktualizace podmínek pro obnovu a rozvoj sídelní struktury, pro kvalitní bydlení nebo pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu. V širším kontextu předmět řešení A3 ZÚR MSK – koridor pro umístění vysokorychlostní trati – vytváří podmínky pro zlepšení dostupnosti měst a regionů přímo napojených na vysokorychlostní trať, pro zrychlení a zefektivnění dopravního spojení na republikové i mezinárodní úrovni, čímž jsou v dotčených městech a regionech vytvořeny mimo jiné i předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu.

- j) prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území,*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Řešení A3 ZÚR MSK je zaměřeno pouze na rozvoj veřejné dopravní infrastruktury. Vymezení koridoru pro umístění vysokorychlostní trati bylo variantně prověřeno mimo jiné právě s ohledem na výběr nejvhodnější a nejšetrnější varianty představující nejnižší možné náklady na předmětnou stavbu, ale také na případná související nezbytná opatření v oblasti ochrany dotčených přírodních hodnot.

- k) vytvářet v území podmínky pro zajištění civilní ochrany,*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A3 ZÚR MSK není aktualizace podmínek pro zajištění civilní ochrany.

- l) určovat nutné asanační, rekonstrukční a rekultivační zásahy do území,*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Asanační, rekonstrukční nebo rekultivační zásahy nejsou s ohledem na charakter řešení A3 ZÚR MSK a měřítko zásad územního rozvoje určeny. V souvislosti s vymezením koridoru pro umístění vysokorychlostní trati je součástí A3 ZÚR MSK vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území; závěry vyhodnocení jsou uvedeny v kapitole B).

- m) vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak,*

#### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Ochrana území před negativními vlivy záměru vysokorychlostní trati byla řešena vymezením variant koridoru a jejich následným vyhodnocením zohledňujícím míru dotčení vybraných jevů v území podle zvláštních právních předpisů. Omezení negativních vlivů záměru je řešeno v závěrech tohoto vyhodnocení a výběrem nejvhodnější varianty koridoru.

Nutnost stanovení kompenzačních opatření byla prověřována v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, konkrétně v rámci dílčího vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000); podrobné závěry jsou uvedeny v kapitole B.1.3). Potřeba stanovení kompenzačních opatření nebyla prokázána.

- n) regulovat rozsah ploch pro využívání přírodních zdrojů,*

### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Využívání přírodních zdrojů není předmětem řešení A3 ZÚR MSK.

- o) uplatňovat poznatky zejména z oborů architektury, urbanismu, územního plánování a ekologie a památkové péče.*

### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

Při zpracování A3 ZÚR MSK byly uplatněny poznatky z uvedených oborů. Zpracovatelský tým je tvořen odborníky v oboru architektura, urbanismus, územní plánování, dopravní infrastruktura a ekologie.

*(2) Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.*

### **Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:**

A3 ZÚR MSK byla posouzena z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Závěry vyhodnocení jsou uvedeny v kapitole B.1) *Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí.*

## **A.3) Vyhodnocení souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů**

*Poznámka: Vyhodnocení se týká souladu se stavebním zákonem a vyhláškou č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů (dále též „vyhláška č. 500/2006 Sb.“).*

### **Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje**

Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále též „ZÚR MSK“) byly pořízeny Krajským úřadem Moravskoslezského kraje, odborem územního plánování a stavebního řádu (dále též „KÚ MSK“), na základě kompetence dle § 7 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje vydalo ZÚR MSK formou opatření obecné povahy dne 22. 12. 2010 usnesením č. 16/1426. ZÚR MSK nabyly účinnosti dne 4. 2. 2011.

[https://www.msk.cz/cz/uzemni\\_planovani/zasady-uzemniho-rozvoje-msk-2011-platne-do-21-11-2018-44261/](https://www.msk.cz/cz/uzemni_planovani/zasady-uzemniho-rozvoje-msk-2011-platne-do-21-11-2018-44261/)

Na základě schválené Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dne 5. 9. 2012 usnesením č. 25/2512 schválilo pořízení Aktualizace č. 1 ZÚR MSK. Opatření obecné povahy Aktualizace č. 1 ZÚR MSK bylo vydáno Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje usnesením č. 9/957 ze dne 13. 9. 2018 a nabylo účinnosti dne 21. 11. 2018.

[https://www.msk.cz/cz/uzemni\\_planovani/opatreni-obecne-povahy-aktualizace-c-1-zur-msk-123354/](https://www.msk.cz/cz/uzemni_planovani/opatreni-obecne-povahy-aktualizace-c-1-zur-msk-123354/)

Na základě návrhu oprávněného investora – Správy železniční dopravní cesty, s. o. – na pořízení aktualizace ZÚR MSK ze dne 30. 8. 2018, č. j. 44560/2018-SŽDC-GŘ-O26, rozhodlo dle § 42a odst. 2 stavebního zákona Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dne

13. 12. 2018 usnesením č. 10/1051 o pořízení A3 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zkráceným postupem. Obsahem této aktualizace je změna vymezení koridoru územní rezervy pro vysokorychlostní trať v úseku ze ŽST Ostrava-Svinov na hranice Moravskoslezského a Olomouckého kraje na koridor umožňující realizaci této veřejně prospěšné stavby.

Dne 13. 6. 2019 Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 12/1390 rozhodlo na základě žádosti Správy železniční dopravní cesty, s. o., ze dne 30. 5. 2019, č. j. 31773/2019-SŽDC-GR-O26 o změně způsobu pořizování A3 ZÚR MSK – nepořizovat tuto aktualizaci zkráceným postupem dle § 42a stavebního zákona, ale “klasickým” postupem podle § 42 odst. 6 stavebního zákona. Svou žádost SŽDC<sup>1</sup> odůvodnila zejména výsledkem předběžného projednání záměru s Ministerstvem životního prostředí ve smyslu § 15 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, které proběhlo dle informací uvedených v žádosti dne 29. 5. 2019, ze kterého vyplynulo, že s ohledem na navržené řešení vedení trasy VRT zasahující částečně do lokalit soustavy NATURA 2000 a CHKO Poodří a možný významný negativní vliv záměru na lokality soustavy NATURA 2000 lze důvodně předpokládat požadavek na vymezení záměru v A3 ZÚR MSK ve variantách.

Společné jednání o návrhu A3 ZÚR MSK se uskutečnilo dne 28. 5. 2020 v Praze, v budově Ministerstva pro místní rozvoj. Dne 29. 5. 2020 došlo také se zástupci vybraných ministerstev a krajské hygienické stanice k projednání vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území v souladu s § 37 odst. 5 stavebního zákona. Na základě uskutečněného společného jednání o návrhu A3 ZÚR MSK a projednání VVURÚ Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, podle § 38 odst. 1 stavebního zákona vyhodnotil výsledky tohoto projednání, a protože projednaný návrh obsahoval varianty řešení vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať, zpracoval návrh výběru nejvhodnější varianty, který předložil Zastupitelstvu Moravskoslezského kraje podle § 38 odst. 2 stavebního zákona dne 3. 9. 2020 ke schválení.

**Tato kapitola bude doplněna na základě výsledků řízení o A3 ZÚR MSK dle § 39 stavebního zákona.**

--

Souběžně s A3 ZÚR MSK jsou dále pořizovány další aktualizace ZÚR MSK:

Na základě usnesení č. 10/1053 Zastupitelstva Moravskoslezského kraje ze dne 13. 12. 2018 je pořizována **Aktualizace č. 2 ZÚR MSK**, jejímž předmětem je řešení problémů vzešlých z uplatněných námitek a připomínek, kterým nebylo vyhověno v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR MSK nebo zpracování výsledků nově pořízených územních studií a odborných podkladů.

Na základě usnesení č. 3/257 Zastupitelstva Moravskoslezského kraje ze dne 17. 03. 2021 je pořizována **Aktualizace č. 2b ZÚR MSK**, jejímž předmětem jsou vybrané záměry z pořizované Aktualizace č. 2 ZÚR MSK, k nimž byly v rámci veřejného projednání uplatněny námítky a připomínky.

Na základě usnesení č. 14/1665 Zastupitelstva Moravskoslezského kraje ze dne 12. 12. 2019 je pořizována **Aktualizace č. 4 ZÚR MSK**, jejímž předmětem je vymezení koridoru pro bezúvratové napojení železniční trati Studénka – Sedlnice na hlavní železniční trať Přerov – Bohumín ve směru na Přerov.

Na základě usnesení č. 2/126 Zastupitelstva Moravskoslezského kraje ze dne 17. 12. 2020 je pořizována **Aktualizace č. 5 ZÚR MSK**, jejímž předmětem je změna možného využití koridoru E4.

---

<sup>1</sup> Od 1.1.2020 Správa železnic s.o.



**Obsahové náležitosti Aktualizace č. 3 ZÚR MSK**

Návrh A3 ZÚR MSK splňuje požadavky na obsah této územně plánovací dokumentace uvedené ve stavebním zákonu a vyhlášce č. 500/2006 Sb.

Součástí A3 ZÚR MSK je podle § 6 odst. 1 vyhlášky č. 500/2006 Sb. textová část, jejíž obsah je stanoven částí I., odst. 1 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. a grafická část, jejíž obsah je stanoven částí I., odst. 2 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.

Dále je součástí A3 ZÚR MSK textová část odůvodnění, jejíž obsah je stanoven částí II., odst. 1 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. a zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Součástí odůvodnění A3 ZÚR MSK je i grafická část, jejíž obsah je stanoven částí II., odst. 2 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. Nad rámec tohoto jsou součástí grafické části odůvodnění A3 ZÚR MSK i tzv. srovnávací výkresy, které slouží jako Ukázka Úplného znění ZÚR MSK po vydání Aktualizace č. 1 a č. 3.

Grafická část A3 ZÚR MSK je dle § 6 odst. 2 vyhlášky č. 500/2006 Sb. zpracována v měřítku 1 : 100 000.

A3 ZÚR MSK je v souladu s § 42 odst. 9 stavebního zákona zpracovávána, projednávána v rozsahu měněných částí.

**Výchozí podklady**

Výchozím podkladem pro zpracování Aktualizace č. 3 ZÚR MSK byly ZÚR MSK ve znění jejich Aktualizace č. 1 účinné od 21. 11. 2018.

A3 ZÚR MSK upřesňuje v podmínkách kraje Politiku územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3 a 5 závaznou v tomto znění pro její pořízení a vydávání podle § 31 odst. 4 stavebního zákona.

Dalšími z podkladů byly návrh oprávněného investora ze dne 30. 8. 2018, č. j. 44560/2018-SŽDC-GR-O26; usnesení č. 10/1051 ze dne 13. 12. 2018, kterým Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje rozhodlo o pořízení aktualizace a o jejím obsahu, doplnění podkladů ze strany oprávněného investora dopisem ze dne 16. 11. 2018, č. j. 55958/2018-SŽDC-GR-O26 (stanoviska KÚ MSK, odboru životního prostředí a zemědělství, ze dne 4. 10. 2018 a AOPK, Správy CHKO Poodří, ze dne 1. 10. 2018 vydaná podle požadavku § 42a odst. 2 písm. d) stavebního zákona a stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 14. 11. 2018, č. j. MZP/2018/710/2904, vydané podle požadavku § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona a Žádost oprávněného investora o změnu způsobu pořizování ze dne 30. 5. 2019, č. j. 31773/2019-SŽDC-GR-O26, včetně usnesení č. 12/1390 Zastupitelstva Moravskoslezského kraje ze dne 13. 6. 2019.

Ke zpracování návrhu A3 ZÚR MSK byly rovněž využity průběžně aktualizované Územně analytické podklady Moravskoslezského kraje, jejichž čtvrtá aktualizace byla projednána dne 14. 9. 2017 Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje, a dále územní studie zapsané v evidenci územně plánovací činnosti podle § 30 odst. 4 stavebního zákona.

**A.4) Vyhodnocení souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů**

A3 ZÚR MSK je zpracována v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů.

**Tato kapitola bude doplněna na základě výsledků řízení o A3 ZÚR MSK dle § 39 stavebního zákona.**

## **B) ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDKÁCH VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, STANOVISKO MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PODLE § 37 ODS. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA A SDĚLENÍ, JAK BYLO STANOVISKO PODLE § 37 ODS. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA ZOHLEDNĚNO, S UVEDENÍM ZÁVAŽNÝCH DŮVODŮ, POKUD NĚKTERÉ POŽADAVKY NEBO PODMÍNKY ZOHLEDNĚNY NEBYLY**

### **B.1) Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí**

Na základě stanoviska Ministerstva životního prostředí k potřebě posouzení návrhu obsahu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále též „A3 ZÚR MSK“) z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 14. 11. 2018, č. j. MZP/2018/710/2904 bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území (dále též „VVURÚ“), jehož součástí je i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000).

Zpracovatelem vyhodnocení vlivů A3 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území, je rovněž Ing. arch. Alena Švandelíková a kol., přičemž zpracovatelem části Vyhodnocení vlivů na životní prostředí zdraví (SEA) je Ing. Pavla Žídková, autorizovaná osoba, na základě osvědčení č. j. 4094/435/OPVŽP/95, prodlouženo rozhodnutími č. j. 34671/ENV/11 a 33369/ENV/16, a zpracovatelem části vyhodnocení vlivů na EVL a ptačí oblasti je RNDr. Marek Banaš, Ph.D., autorizovaná osoba, na základě rozhodnutí č. j. 57148/ENV/09-1837/630/09, prodlouženo rozhodnutími 73458/ENV/14-3891/630/14 a MZP/2019/630/2563.

Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území bylo zpracováno k návrhu A3 ZÚR MSK pro společné jednání (březen 2020) dle § 37 stavebního zákona.

Na základě společného jednání o návrhu A3 ZÚR MSK podle § 37 odst. 1 a § 37 odst. 5 stavebního zákona vydalo v souladu s § 37 odst. 6 stavebního zákona, Ministerstvo životního prostředí dne 14. 5. 2021 stanovisko podle § 10g 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.

V daném stanovisku Ministerstvo životního prostředí stanovilo požadavky, kterými budou zajištěny minimální možné dopady realizace A3 ZÚR MSK na životní prostředí a lokality soustavy NATURA 2000. Zohlednění jednotlivých požadavků uvedených ve stanovisku je uvedeno níže v kapitole B.3).

Na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválilo výběr nejvhodnější varianty koridoru pro vysokorychlostní trať. Na základě tohoto výběru byl zpracován upravený návrh A3 ZÚR MSK pro veřejné projednání dle § 39 odst. 1 stavebního zákona.

**Dokumentace Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území odpovídá obsahu dokumentace návrhu A3 ZÚR MSK pro společné jednání (březen 2020).**

**B.1.1) Struktura vyhodnocení**

Po stránce formálního členění je VVURÚ zpracováno v souladu s přílohou č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů. Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území tvoří samostatnou součást dokumentace.

**ČÁST A**

TEXTOVÁ ČÁST:	Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)		
GRAFICKÁ ČÁST:	C.1	Výkres vlivů na osídlení a kulturní hodnoty území	1 : 100 000
	C.2	Výkres vlivů na vodní prostředí	1 : 100 000
	C.3	Výkres vlivů na horninové prostředí	1 : 100 000
	C.4	Výkres vlivů na půdu a lesní ekosystémy	1 : 100 000
	C.5	Výkres vlivů na přírodu a krajinu	1 : 100 000
	C.6	Výkres synergických a kumulativních jevů	1 : 100 000

**ČÁST B**

TEXTOVÁ ČÁST:	Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti		
GRAFICKÁ ČÁST:	D.1	Vlivy na lokality Natura 2000	1 : 100 000

**ČÁST C–F**

TEXTOVÁ ČÁST:	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (základní dokument)		
---------------	--	--	--

**B.1.2) Část A: Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)****VLIVY NA JEDNOTLIVÉ SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ****Vlivy na půdu**

Vlivy na půdu, ať již se jedná o půdu zemědělskou nebo lesní, patří k významným negativním vlivům hodnocené koncepce, zejména s přihlédnutím k tomu, že se z velké části jedná o půdy I. a především II. třídy ochrany s vysokou úrodností, intenzivně zemědělsky využívané.

Varianta VR1A vyžaduje zábor 144,12 ha zemědělské půdy, z toho 79,02 ha půd nejvyšší ochrany, a dále zábor 2,91 ha lesních pozemků.

Varianta VR1B vyžaduje zábor 145,76 ha zemědělské půdy, z toho 80,69 ha půd nejvyšší ochrany, a dále zábor 2,91 ha lesních pozemků.

Varianta VR1C vyžaduje zábor 145,74 ha zemědělské půdy, z toho 64,6 ha půd nejvyšší ochrany, a dále zábor 5,21 ha lesních pozemků.

Varianta VR1D vyžaduje zábor 147,39 ha zemědělské půdy, z toho 66,25 ha půd nejvyšší ochrany, a dále zábor 5,21 ha lesních pozemků.

Vzhledem k tomu, že se jedná o tak rozsáhlou stavbu ve veřejném zájmu (VRT), považuje zpracovatelka SEA rozsah záborů půdy za významný, ale akceptovatelný, nevylučující uplatnění koncepce v žádné z variant.

**Vlivy na dopravní zátěž území**

Předložená koncepce přináší záměr vedoucí ke snížení dopravního zatížení silniční sítě. To s sebou nese související pozitivní vlivy na imisní a hlukové zatížení obytné zástavby a zprostředkovaně i na veřejné zdraví.

Uplatněním koncepce dojde k výraznému posílení kapacity stávajících koridorových tratí, které jsou v současné době na hranici svých kapacit jak v oblasti osobní tak nákladní dopravy.

Vliv koncepce byl vyhodnocen jako pozitivní ve všech variantách.

### **Vlivy na hlukovou zátěž**

Hlukové vlivy jsou v území spojeny zejména s dopravou v nové trase navrhovaného koridoru. Tyto vlivy budou jak krátkodobé, pocházející z výstavby tratí, tak trvalé, dané provozem VRT.

V řešeném území se nepředpokládá nadlimitní hluková zátěž podél nové trasy VRT v žádné z variant koridoru, protože při výstavbě lze budovat protihluková opatření. U všech variant se mírně pozitivně projeví vliv snížení intenzity dopravy v trase silničních systémů.

Rizikovým místem u všech variant jsou lokality, v nichž dochází k většímu přiblížení trasy VR1A, VR1B, VR1C, VR1D k obytné zástavbě, zejména v lokalitě Studénka.

### **Vlivy na vody**

Uplatnění A3 ZÚR MSK u žádné z variant nebude znamenat významně negativní zásahy do prostředí souvisejícího s vodou, protože potenciální negativní vliv při průchodu záplavovými územími, ochranným pásmem zdroje přírodních léčivých vod a při překonání vodotečí je možno technicky ošetřit tak, aby nedošlo ke zhoršení kvality nebo omezení kvantity podzemních nebo povrchových vod a ke zhoršení průchodu povodňové vlny. Relativně větší zásah do této složky životního prostředí se projeví u variant VR1C a VR1D, které oproti variantám VR1A a VR1B zasahují ve větší míře do záplavového území Odry.

Negativním vlivem koncepce ve všech variantách z hlediska vodního hospodářství je riziko znečištění podzemních nebo povrchových vod při výstavbě stavby v železničním koridoru, zejména z toho důvodu, že se jedná u všech variant o průchod přes ochranné pásmo zdroje přírodních léčivých vod a o průchod tras přes záplavové území Odry

Uplatnění A3 ZÚR MSK nepředpokládá významnou změnu odtokových poměrů v území, ani změny vedoucí ke zvýšení rizika sucha.

Vlivy na prostředí související s vodou a na povodně a jejich následky jsou hodnoceny jako mírně negativní u všech variant.

### **Vlivy na ovzduší a klima**

Vliv koncepce na ovzduší podél stávajících silničních tras a na klima se předpokládá u všech variant mírně pozitivní, a to z důvodu předpokládaného snížení objemu silniční dopravy v řešeném území s doprovodným mírně pozitivním vlivem na produkci emisí z dopravy včetně NO<sub>x</sub>.

Vliv koncepce na ovzduší podél koridoru u všech variant bude nulový.

### **Vlivy na krajinu a krajinný ráz**

Varianty koridoru jsou vymezeny, aby pokud možno v maximální míře vedly v souběhu se stávající dálnicí D1 a železniční tratí č. 270. Tímto způsobem jsou alespoň částečně minimalizovány vlivy na krajinný ráz a fragmentaci území.

Z hlediska vlivů na krajinný ráz a na fragmentaci území mají větší vliv varianty VR1C a VR1D, které se východně od sídla Kletné odchyľují od dálnice D1 a pokračují volnou krajinou. Od k. ú. Jistebník se všechny varianty přimykají k železniční trati č. 270 a jsou

vedeny v jejím souběhu až do prostoru železniční stanice Ostrava-Svinov, resp. až do místa křížení železniční trati č. 270 s řekou Odrou v k. ú. Třebovice ve Slezsku.

Vzhledem k tomu, že všechny varianty koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D budou vyžadovat oplocení trati z obou stran jak kvůli bezpečnosti obyvatelstva, tak kvůli omezení střetů se zvěří je uplatnění koridoru podmíněno územní přípravou opatření pro zajištění prostupnosti územím.

### **Vlivy na čerpání neobnovitelných zdrojů**

Přímé vlivy na čerpání neobnovitelných zdrojů, především nerostných surovin a vody způsobené uplatněním koncepce u žádné z variant nenastanou a nebude omezena těžba žádného z ložisek. Vlivy na čerpání energie jsou úměrné významu a typu předmětného koridoru.

### **Vlivy na veřejné zdraví**

Provoz na této trati bude nositelem hlukové zátěže, která se projeví podél trasy ve vybrané variantě. Jako u všech nových dopravních staveb bude povinností investora, aby zajistil dodržení hlukových limitů pro denní i noční dobu u zástavby podél celé trasy koridoru. Reálná šíře dopravního koridoru, která se předpokládá 45 m, již počítá se zřízením takových opatření, např. protihlukových opatření nebo protihlukových stěn. Naopak podél stávajících tras silnic lze očekávat snížení hlukové zátěže dané nižší intenzitou dopravy.

Celkově se očekává, že při realizaci navrhované koncepce dojde k mírnému snížení imisí a hlukové zátěže zástavby sídel, z důvodu částečného vymístění dopravy ze silnic, a že budou realizována potřebná protihluková opatření. Zklidnění silniční dopravy povede i k mírnému zlepšení pohody bydlení.

### **Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu, flóru, ÚSES a zvláště chráněná území**

Vlivy posuzované koncepce na uvedené složky se významně negativně projeví u variant VR1C a VR1D, u variant VR1A a VR1B se projeví mírně negativně. Podrobněji jsou tyto vlivy hodnoceny v části B VVURU, a to jak z hlediska lokalit Natura 2000, tak z hlediska vlivů na zvláště chráněné druhy fauny, které jsou předmětem ochrany EVL/PO Poodří.

Předložená koncepce se ve všech navrhovaných variantách dostává do střetu s ÚSES regionální, případně i nadregionální úrovně. Vliv všech navrhovaných variant na tuto složku životního prostředí tedy bude mírně negativní. Ve všech variantách bude potřebné kácení vzrostlých dřevin – lesních i mimolesních porostů.

Koridor ve všech variantách zasahuje do velkoplošného a dvou maloplošných zvláště chráněných území, do přírodního parku Oderské vrchy a do EVL a PO Poodří. U variant VR1A a VR1B byly tyto střety jak z hlediska fragmentace naturových území, tak z hlediska negativního ovlivnění předmětů jejich ochrany vyhodnoceny jako mírně negativní, u variant VR1C a VR1D byly vyhodnoceny jako významně negativní.

#### **▪ Velkoplošná zvláště chráněná území**

Všechny čtyři navržené varianty VR1A, VR1B, VR1C, VR1D prochází přes území CHKO Poodří. Varianty VR1A a VR1B zasahují pouze do okrajové části CHKO v blízkosti Klimkovic a Jistebníku. Varianty VR1C a VR1D prochází územím CHKO Poodří také v blízkosti Pustějova a zasahují centrální část CHKO – lokalitu Na Oderských loukách.

Varianta VR1A zasahuje do CHKO Poodří v ploše 10,4 ha, VR1B v ploše 12,7 ha, VR1C v ploše 37,5 ha (z toho 6,5 ha I. zóna CHKO) a VR1D v ploše 37,9 ha (z toho 6,5 ha I. zóna CHKO).

### ▪ Maloplošná zvláště chráněná území

Koridor ve všech variantách zasahuje do PR Rezavka v blízkosti Nového rybníka. Varianty VR1B a VR1D zasahují do této rezervace také v oblasti Vítkovické spojky.

Všechny čtyři varianty zasahují do PR Rákosina v blízkosti Jistebníku (severozápadně od rybníka Bezruč).

### ▪ Lokality soustavy Natura 2000

Koridor ve všech variantách prochází přes území evropsky významné lokality a ptačí oblasti Poodří, a to konkrétně VR1A do 10,3 ha EVL Poodří a 8,9 ha PO Poodří, VR1B do 11,9 ha EVL Poodří a 10,0 ha PO Poodří, VR1C do 35,7 ha EVL Poodří a 33,5 ha PO Poodří a VR1D do 37,4 ha EVL Poodří a 34,4 ha PO Poodří.

Bylo konstatováno, že všechny čtyři navržené koridory VR1A, VR1B, VR1C, VR1D mohou potenciálně ovlivnit lokality soustavy Natura 2000, resp. jejich předměty ochrany (konkrétně EVL a PO Poodří).

Konkrétně byl u varianty VR1A konstatován mírně negativní vliv (-1) na pět předmětů ochrany EVL Poodří – typy přírodních stanovišť 3150, 91E0, 91F0, čolka velkého a kuňku ohnivou. Dále byl u varianty VR1A konstatován mírně negativní vliv (-1) na tři předměty ochrany PO Poodří: ledňáčka říčního, kopřivku obecnou a motáka pochopa. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv.

U varianty VR1B byl konstatován mírně negativní vliv (-1) na šest předmětů ochrany EVL Poodří – typy přírodních stanovišť 3150, 6510, 91E0, 91F0, čolka velkého a kuňku ohnivou. Dále byl u varianty VR1B konstatován mírně negativní vliv (-1) na tři předměty ochrany PO Poodří: ledňáčka říčního, kopřivku obecnou a motáka pochopa. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv.

U varianty VR1C byl konstatován významně negativní vliv (-2) na celistvost EVL a PO Poodří a dále na čtyři předměty ochrany EVL Poodří – čolka velkého, kuňku ohnivou, modráska bahenního a páchníka hnědého a jeden předmět ochrany PO Poodří – motáka pochopa. Dále byl u varianty VR1C konstatován mírně negativní vliv (-1) na typy přírodních stanovišť 91E0, 91F0, ohniváčka černočárného, hořavku duhovou, piskoře pruhovaného a na dva předměty ochrany PO Poodří: ledňáčka říčního a kopřivku obecnou. U varianty VR1C konstatován nulový až mírně negativní vliv (0 až -1) na jeden předmět ochrany EVL Poodří – klínatku rohatou. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv.

U varianty VR1D byl konstatován významně negativní vliv (-2) na celistvost EVL a PO Poodří a dále na čtyři předměty ochrany EVL Poodří – čolka velkého, kuňku ohnivou, modráska bahenního a páchníka hnědého a jeden předmět ochrany PO Poodří – motáka pochopa. Dále byl u varianty VR1D konstatován mírně negativní vliv (-1) na typy přírodních stanovišť 6510, 91E0, 91F0, ohniváčka černočárného, hořavku duhovou, piskoře pruhovaného a na dva předměty ochrany PO Poodří: ledňáčka říčního a kopřivku obecnou. U varianty VR1D byl konstatován nulový až mírně negativní vliv (0 až -1) na jeden předmět ochrany EVL Poodří – klínatku rohatou. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv.

Z výše uvedeného přehledu vyplývá, že pro realizaci koridorů VR1C či VR1D bylo konstatováno významně negativní ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, resp. jejich předmětů ochrany (-2 dle stupnice hodnocení).

Uvedená koncepce ve variantě VR1A či VR1B nebude mít významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL a PO Poodří. Předložená koncepce ve variantě VR1C a VR1D bude mít významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL a PO Poodří.

### ▪ **ÚSES a migrační prostupnost území**

Všechny čtyři varianty zasahují do nadregionálního biocentra Oderská niva (NRBC 92 dle platných ZÚR MSK). V největším rozsahu do tohoto NRBC zasahuje varianta VR1D, naopak v nejmenším plošném rozsahu varianta VR1A.

Varianty VR1A a VR1B kříží regionální biokoridory č. 598, 644, 601, 643 a 531 a zasahují do regionálního biocentra č. 121 dle platných ZÚR MSK.

Varianty VR1C a VR1D kříží regionální biokoridory č. 601 a 531 a zasahují do regionálního biocentra č. 121 dle platných ZÚR MSK.

Z hlediska migrační prostupnosti území mají velký význam také dálkové migrační koridory a biotopy velkých savců. Ani jedna ze čtyř navržených variant nezasahuje do jádrového území biotopu velkých druhů savců. Všechny čtyři koridory VR1A, VR1B, VR1C, VR1D však čtyřikrát prostorově kolidují s vymezenými dálkovými migračními koridory. Při následné realizaci výstavby VRT se předpokládá zřízení ekoduktu a zajištění maximální prostupnosti územím.

### ▪ **Přírodní parky, památné stromy**

Všechny čtyři koridory VR1A, VR1B, VR1C, VR1D na několika místech zasahují do území přírodního parku Oderské vrchy. Ve větším rozsahu do tohoto přírodního parku zasahují varianty VR1A a VR1B, naopak v menším plošném rozsahu varianty VR1C a VR1D.

Památné stromy nejsou žádnou z variant dotčeny, v trase koridoru v žádné z variant nejsou přítomny.

### **Vlivy na hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického**

A3 ZÚR MSK v maximální míře respektuje nemovité kulturní památky, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického. V řešené části území se nacházejí nemovité kulturní památky, archeologická naleziště a hmotné statky, na které všechny čtyři koridory VR1A, VR1B, VR1C, VR1D vykazují potenciální mírně negativní vliv.

### **Přeshraniční vlivy**

Přeshraniční vlivy ani vlivy na území sousedních krajů nebyly u žádné z variant zjištěny.

Koridor v každé z variant navazuje na koridor pro vysokorychlostní trať s označením D78 (tento koridor je obsažen v projednávané Aktualizaci č. 4 ZÚR Olomouckého kraje, není řešen variantně) na území Olomouckého kraje, což není považováno za negativní vliv. Přeshraniční vlivy koridoru v každé variantě byly tedy vyloučeny, stejně jako vlivy na území sousedních krajů.

### **Kumulativní a synergické vlivy**

Kumulativní a synergické vlivy se záměry v Olomouckém kraji nenastanou, v místě přechodu koridoru na území Olomouckého kraje nejsou navrženy jiné plochy nebo koridory kromě pokračování koridoru pro vysokorychlostní trať s názvem D78 (koridor je obsažen v projednávané A4 ZÚR OK, není řešen variantně).

Kumulativní a synergické vlivy byly vyhodnoceny v tabulkové části této kapitoly. Z hlediska vlivů na obyvatelstvo byly u všech variant shledány mírně pozitivní sekundární kumulativní vlivy na znečištění ovzduší podél stávajících silnic, mírně negativní kumulativní vlivy na hlukovou zátěž hlukem z více liniových zdrojů u zástavby podél nové trasy koridoru a mírně pozitivní kumulativní vlivy na hlukovou zátěž podél stávajících silnic.

Z hlediska kumulativních vlivů na Naturu 2000 bylo v části B VVURÚ konstatováno:

Po provedené analýze nebylo shledáno, že by posuzovaná A3 ZÚR MSK ve variantě koridoru VR1A či VR1B měla v kumulaci či synergii s jinými záměry obsaženými v ZÚR Moravskoslezského kraje nebo v dalších koncepcích či s dalšími konkrétními záměry generovat významné negativní vlivy na lokality soustavy Natura 2000.

V případě varianty VR1C a VR1D lze konstatovat významně negativní ovlivnění některých předmětů ochrany EVL a PO Poodří. Detailně nebyly kumulativní a synergické vlivy těchto dvou variant řešeny, jelikož již samotnou realizací navržené koncepce A3 ZÚR MSK by u některých předmětů ochrany došlo k překročení limitu významně negativního vlivu.

U všech variant byly detekovány významně negativní kumulativní vlivy koncepce na flóru, faunu, biologickou rozmanitost, ÚSES a zejména ZCHÚ, migrační prostupnost územím, fragmentaci území a krajinný ráz, a to se stávající silniční sítí, zejména dálnicí D1 a železnicí a s navrhovanými koridory. Může dojít k potenciální kumulaci hlukových vlivů s koridory DZ13 a DZ14, a k synergickému působení v oblasti hluku a imisního zatížení území s uvedenými koridory a se silniční sítí.

Míra negativních kumulativních a synergických vlivů je u všech navrhovaných variant stejná – z hlediska migračního potenciálu území a jeho fragmentace byla hodnocena jako významně negativní se stupněm -2, u vlivů na imisní zatížení jako mírně negativní (-1) (podél nové trasy koridoru) a mírně pozitivní podél stávajících silničních tras se stupněm +1. Za nejzávažnější kumulativní vliv je tedy u všech variant považován kumulativní vliv na migrační prostupnost území, fragmentaci krajiny a krajinný ráz.

U jiných složek přírodního prostředí než výše popsanych nebyly kumulativní a synergické vlivy zjištěny.

Synergické vlivy znečištění ovzduší a hluku podél trasy koridoru se v širším kontextu projeví s dopravou na silnicích nižších tříd a železničních tratích č. 270 a 325 i s již zmíněnými koridory DZ27A/DZ27B, a to ve spolupůsobení emisí a hluku, tyto vlivy budou mírně negativní. Tento vliv se může projevit u obytné zástavby podél nového koridoru, zejména u Studénky.

Kumulativní a synergické vlivy na povrchové a podzemní vody, ZPF, PUPFL, horninové prostředí, kulturní, architektonické a archeologické dědictví a hmotné statky nebyly detekovány.

## **ZÁVĚR ČÁSTI A**

**U variant VR1C a VR1D byly zjištěny významné negativní vlivy na zvláště chráněná území a lokality soustavy NATURA 2000 a předměty jejich ochrany, které vyloučily uplatnění těchto variant.**

**Zpracovatelka SEA doporučuje A3 ZÚR MSK ke schválení při splnění navržených podmínek, a to ve variantách VR1A a VR1B, které nemají neakceptovatelnou míru negativních vlivů na žádnou ze složek životního prostředí. Jako varianta s nejnižšími negativními vlivy na životní prostředí byla vyhodnocena varianta VR1A a jako druhá nejvýhodnější varianta VR1B.**

**Na základě provedeného vyhodnocení zpracovatelka SEA konstatuje, že koncepce A3 ZÚR MSK v předložené podobě je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ve variantách VR1A a VR1B akceptovatelná a doporučuje s těmito variantami souhlasit při splnění navrhovaných podmínek.**

**S variantami VR1C a VR1D doporučuje zpracovatelka SEA nesouhlasit.**



### B.1.3) Část B: Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000)

Předmětem předkládaného hodnocení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, je posouzení vlivu koncepce: „Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“. Cílem předkládaného hodnocení je zjistit, zda má koncepce významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost konkrétních evropsky významných lokalit a/nebo ptačích oblastí.

Pozornost hodnocení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, byla zaměřena na vyhodnocení vlivu jediného konkrétního jevu v oblasti dopravy – koridoru VRT, který byl navržen ve čtyřech variantách – VR1A, VR1B, VR1C, VR1D. Tyto návrhy mají svůj prostorový průřez v jednotlivých výkresech (grafických přílohách) hodnocené koncepce.

Bylo konstatováno, že všechny čtyři navržené varianty koridoru VRT mohou potenciálně ovlivnit lokality soustavy Natura 2000, resp. jejich předměty ochrany (konkrétně EVL a PO Poodří). U ostatních částí hodnocené koncepce bylo definováno nulové ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, resp. jejich předmětů ochrany.

Konkrétně byl u varianty **VR1A** konstatován **mírně negativní vliv (-1)** na pět předmětů ochrany EVL Poodří – typy přírodních stanovišť 3150, 91E0, 91F0, čolka velkého a kuňku ohnivou. Dále byl u varianty **VR1A** konstatován **mírně negativní vliv (-1)** na tři předměty ochrany PO Poodří: ledňáčka říčního, kopřivku obecnou a motáka pochopa. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv.

U varianty **VR1B** byl konstatován **mírně negativní vliv (-1)** na šest předmětů ochrany EVL Poodří – typy přírodních stanovišť 3150, 6510, 91E0, 91F0, čolka velkého a kuňku ohnivou. Dále byl u varianty **VR1B** konstatován **mírně negativní vliv (-1)** na tři předměty ochrany PO Poodří: ledňáčka říčního, kopřivku obecnou a motáka pochopa. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv.

U varianty **VR1C** byl konstatován **významně negativní vliv (-2)** na celistvost EVL a PO Poodří a dále na čtyři předměty ochrany EVL Poodří – čolka velkého, kuňku ohnivou, modráška bahenního a páchníka hnědého a jeden předmět ochrany PO Poodří – motáka pochopa. Dále byl u varianty **VR1C** konstatován **mírně negativní vliv (-1)** na typy přírodních stanovišť 91E0, 91F0, ohniváčka černočárného, hořavku duhovou, piskoře pruhovaného a na dva předměty ochrany PO Poodří: ledňáčka říčního a kopřivku obecnou. U varianty **VR1C** konstatován **nulový až mírně negativní vliv (0 až -1)** na jeden předmět ochrany EVL Poodří - klínatku rohatou. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv.

U varianty **VR1D** byl konstatován **významně negativní vliv (-2)** na celistvost EVL a PO Poodří a dále na čtyři předměty ochrany EVL Poodří – čolka velkého, kuňku ohnivou, modráška bahenního a páchníka hnědého a jeden předmět ochrany PO Poodří – motáka pochopa. Dále byl u varianty **VR1D** konstatován **mírně negativní vliv (-1)** na typy přírodních stanovišť 6510, 91E0, 91F0, ohniváčka černočárného, hořavku duhovou, piskoře pruhovaného a na dva předměty ochrany PO Poodří: ledňáčka říčního a kopřivku obecnou. U varianty **VR1D** byl konstatován **nulový až mírně negativní vliv (0 až -1)** na jeden předmět ochrany EVL Poodří - klínatku rohatou. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv.

Z přehledu výše vyplývá, že pro realizaci předložené koncepce, resp. koridoru VRT, ve variantě VR1C či VR1D bylo konstatováno významně negativní ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, resp. jejich předmětů ochrany (-2 dle stupnice hodnocení).

## ZÁVĚR ČÁSTI B

Na základě vyhodnocení předložené koncepce v souladu s § 45h,i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, lze konstatovat, že **uvedená koncepce ve variantě VR1A či VR1B nebude mít významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL a PO Poodří.**

**Předložená koncepce ve variantě VR1C a VR1D bude mít významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL a PO Poodří.**

### B.1.4) Část C–F: Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

#### Závěry části C: Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR MSK na stav a vývoj území podle vybraných sledovaných jevů obsažených v ÚAP

A3 ZÚR MSK působí na skutečnosti uvedené v ÚAP Moravskoslezského kraje, na silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení pro udržitelný rozvoj území Moravskoslezského kraje neutrálně až mírně pozitivně, ale v některých případech také mírně negativně. Přispívá tedy mírně pozitivně k posílení silných stránek, k odstranění slabých stránek, k využití příležitostí nebo k eliminaci hrozeb. Ve značné části neexistuje příčinná souvislost mezi A3 ZÚR MSK a jednotlivými tvrzeními SWOT analýzy nebo tato tvrzení nemají reálný vztah s územním plánováním nebo jsou mimo rozšiřovací schopnost ZÚR, resp. jsou v kompetenci řešení podrobnější územně plánovací dokumentace, tedy územních plánů a regulačních plánů. To znamená, že uplatnění A3 ZÚR MSK nemůže taková tvrzení přímo ovlivnit.

Potenciální dopad A3 ZÚR MSK na environmentální pilíř je možné hodnotit jako mírně negativní. Koridor pro VRT vymezený v rámci A3 ZÚR MSK představuje nový zásah do několika skladebných částí ÚSES a zároveň zasahuje do zvláště chráněných území, přírodního parku Oderské vrchy, EVL a PO Poodří (NATURA 2000). Míra dotčení složek životního prostředí jednotlivými variantami koridoru pro VRT je podrobně popsána v části A VVURÚ (SEA).

Vliv A3 ZÚR MSK na ekonomický pilíř lze hodnotit jako mírně pozitivní. V rámci dopravní situace v území Moravskoslezského kraje jsou požadavky zaměřeny na posílení dopravní sítě, které zajišťují podmínky k lepší dopravní dostupnosti regionu. V rámci A3 ZÚR MSK je vymezen koridor pro VRT, který uvedené požadavky rozvíjí a naplňuje ve všech variantách shodně. Realizace vysokorychlostní tratě, tj. rychlého a efektivního dopravního systému, s sebou přinese rozvoj ekonomiky a zlepší konkurenceschopnost jak ČR jako státu v kontextu regionu střední Evropy, tak i napojených území – měst a regionů – v kontextu ČR.

Na sociální pilíř bude mít řešení A3 ZÚR MSK neutrální vliv. A3 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro vybudování VRT, díky čemuž dojde k propojení krajských měst environmentálně šetrnou formou dopravy. Provoz na této vysokorychlostní trati bude nositelem hlukové zátěže, která se projeví podél trasy ve vybrané variantě. U nových dopravních staveb ji však lze účinně eliminovat například budováním protihlukových opatření. Zároveň se očekává snížení intenzity silniční dopravy a tím snížení hlukové a imisní zátěže v území, kde tak vzniknou vhodnější podmínky pro život obyvatel.

#### Závěry části D: Případné vyhodnocení vlivů A3 ZÚR MSK na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v ÚAP

Jiné zásadní skutečnosti nad rámec ÚAP ovlivněné navrženým řešením A3 ZÚR MSK nebyly zjištěny.

#### Závěry části E: Vyhodnocení přínosu A3 ZÚR MSK k naplnění republikových priorit územního plánování definovaných PÚR ČR

A3 ZÚR MSK jako celek přispívá k naplnění republikových priorit územního plánování stanovených PÚR ČR. Nebyla identifikována žádná republiková priorita územního plánování, proti jejímuž smyslu jako celku by A3 ZÚR MSK působila. Většinu republikových priorit územního plánování dle PÚR ČR přitom řešení A3 ZÚR MSK naplňuje.

V rámci A3 ZÚR MSK je upřesněn železniční koridor vysokorychlostní dopravy VR1 vymezený v PÚR ČR, tj. koridor pro rychlý a efektivní dopravní systém, který s sebou přinese rozvoj ekonomiky a zlepší konkurenceschopnost napojených území (měst a regionů). Vybudováním nové vysokorychlostní trati dojde k posílení role železniční dopravy v celorepublikovém měřítku. Železniční doprava představuje environmentálně šetrnou formu dopravy, kterou je potřeba rozvíjet a vytvářet tak mj. podmínky pro snížení objemu silniční dopravy, která je v mnoha případech spojena s negativními vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

## **Závěry části F: Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území - shrnutí**

### **Územní podmínky pro příznivé životní prostředí**

Souhrnně lze konstatovat, že A3 ZÚR MSK jako celek bude mít na podmínky pro příznivé životní prostředí mírně negativní vliv. Negativní vlivy nelze vyloučit v ohledu na biologickou rozmanitost, faunu, flóru, zvláště chráněná území a migrační propustnost území. Tyto negativní vlivy lze však účinně minimalizovat při zpřesňování koridoru v nižších stupních územně plánovací dokumentace a zejména pak při návrhu stavebně-technického řešení stavby VRT v rámci nižšího stupně projektové přípravy.

Realizací stavby VRT dojde k fragmentaci krajiny a narušení její migrační propustnosti. I tento negativní vliv však lze účinně minimalizovat při návrhu stavebně-technického řešení stavby VRT v rámci nižšího stupně projektové přípravy.

Na druhou stranu je potřeba brát v potaz, že VRT představuje environmentálně přijatelnou formu dopravy a její rozvoj plně podporuje cíle EU v oblasti ochrany životního prostředí. Její rozvoj je dalším krokem na cestě k nízkouhlíkové ekonomice a pomůže při snížení závislosti dopravy na tradičních uhlovodíkových palivech, čímž jednoznačně naplňuje principy udržitelného rozvoje.

### **Územní podmínky pro hospodářský rozvoj**

A3 ZÚR MSK vymezením koridoru pro VRT vytváří územní podmínky pro rozvoj rychlé železniční dopravy, která je zejména ve státech západní Evropy již plně rozvinuta a ČR v tomto ohledu zatím zaostává. Realizace VRT, tj. rychlého a efektivního dopravního systému, na území ČR s sebou přinese rozvoj ekonomiky a zlepší konkurenceschopnost jak ČR jako státu v kontextu regionu střední Evropy, tak i napojených území – měst a regionů – v kontextu ČR.

Budoucí trasa VRT Praha – Brno – Ostrava s odbočením ve směru na Břeclav se stane páteří střeoevropské sítě rychlé železniční dopravy, která propojí mj. hlavní města zemí Visegrádské skupiny a naváže na připravované projekty v sousedních státech. Výstavbou VRT dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, a to nejenom v ose nové tratě. Nově vybudovaná infrastruktura je připravována jako jedna ze součástí celorepublikového dopravního systému, který bude z pohledu cestujících reprezentován především rychlými vlaky.

Výstavbou VRT zároveň dojde k výraznému posílení kapacity stávajících koridorových tratí, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní, tak nákladní dopravy.

Vliv A3 ZÚR MSK na hospodářský rozvoj lze tedy hodnotit jako mírně pozitivní.

### **Územní podmínky pro soudržnost společenství obyvatel**

A3 ZÚR MSK vymezením koridoru pro VRT vytváří územní podmínky pro umístění vysokorychlostní tratě. Jedná se o rychlý a efektivní dopravní systém, který s sebou přinese rozvoj ekonomiky a lepší konkurenceschopnost napojených území. Provoz na vysokorychlostní trati bude sice nositelem hlukové zátěže, která se projeví podél trasy ve vybrané variantě, avšak u nových dopravních staveb ji lze účinně eliminovat například budováním protihlukových opatření, čímž bude minimalizován vliv na pohodu bydlení v přilehlém území a tím i na sociální soudržnost obyvatel.

Na soudržnost společenství obyvatel bude mít řešení A3 ZÚR MSK neutrální vliv.

### **ZÁVĚR**

A3 ZÚR MSK jako celek přispívá k udržitelnému rozvoji území kraje i k naplňování republikových priorit územního plánování vedoucích k udržitelnému rozvoji. A3 ZÚR MSK nepřinášá principiální změnu ZÚR MSK.

### **B.2) Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona**

Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 k návrhu A3 ZÚR MSK je uvedeno na následujících stranách.

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní  
prostředí a integrované prevence

Praha dne 14. května 2021  
Č. j.: MZP/2021/710/2428  
Vyřizuje: Ing. Beránková Jančí  
Tel.: 267 122 107  
E-mail: [Simona.Janci@mzp.cz](mailto:Simona.Janci@mzp.cz)

Krajský úřad Moravskoslezského kraje  
Odbor územního plánování a stavebního řádu  
28. října 117  
702 18 Ostrava

## STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí  
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů  
na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

k návrhu koncepce

„Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“

verze po společném jednání

Předkladatel koncepce:

Krajský úřad Moravskoslezského kraje  
odbor územního plánování a stavebního řádu  
28. října 117  
702 18 Ostrava

Zpracovatel koncepce:

Ing. arch. Alena Švandelíková a kol.  
Nad zámečkem 385/39  
150 00 Praha 5 – Košíře

Zpracovatel hodnocení:

Ing. Pavla Žídková  
(držitel autorizace dle ustanovení § 19 zákona č. 100/2001  
Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně  
některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10  
(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISOS: 9gsaax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

Elektronický podpis  
Mgr. Evžen Doležal  
Ministerstvo životního prostředí  
19.05.2021 09:53

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní  
prostředí a integrované prevence

na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), osvědčení č. j.: 094/435/OPVŽP/95, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j.: 33369/ENV/16)

**RNDr. Marek Banaš, Ph.D.**

(držitel autorizace dle ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“), č. j.: MZP/2019/630/2563

### Stručný popis koncepce:

Na základě návrhu oprávněného investora, a to Správy železniční dopravní cesty, s. o., (dále také „Správa železnic“) na pořízení aktualizace Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje ze dne 30. 8. 2018 pod č. j.: 44560/2018-SŽDC-GŘ-O26, rozhodlo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dne 13. 12. 2018 usnesením č. 10/1051 o pořízení návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále také „AZÚR č. 3 MSK“ či „aktualizace“) zkráceným postupem dle § 42a zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“).

Dne 13. 6. 2019 Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 12/1390 rozhodlo na základě žádosti Správy železnic ze dne 30. 5. 2019 pod č. j.: 31773/2019-SŽDC-GŘ-O26 o změně způsobu pořizování AZÚR č. 3 MSK, tzn. nepořizovat tuto aktualizaci zkráceným postupem dle § 42a stavebního zákona, ale postupem dle § 42 odst. 6 stavebního zákona. (Žádost o změnu postupu pořizování návrhu AZÚR č. 3 MSK odůvodnila Správa železnic zejména ve vazbě na předběžné projednání s Ministerstvem životního prostředí ve smyslu § 15 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, které proběhlo dne 29. 5. 2019 a ze kterého vyplynulo, že ve vazbě na navržené řešení vedení trasy koridoru VRT zasahující částečně do lokality soustavy NATURA 2000 a CHKO Poodří a možný významný negativní vliv koridoru na lokality soustavy NATURA 2000 lze důvodně předpokládat požadavek na vymezení koridoru VRT v návrhu aktualizace ve variantách.)

Předmětem řešení AZÚR č. 3 MSK je upřesnění koridoru vysokorychlostní dopravy VR1 v úseku (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, a to konkrétně vymezením jeho čtyř variant viz níže. Současně dochází k vypuštění části koridoru územní rezervy D507 pro vysokorychlostní trať (dále také „VRT“) v úseku hranice Olomouckého a Moravskoslezského kraje – Ostrava-Svinov.

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISOS: 9gsaax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

2/23

Varianty koridorů VRT navržené v návrhu AZÚR č. 3 MSK:

- VR1A – koridor pro VRT (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba (dále také „varianta koridoru VR1A“),
- VR1B – koridor pro VRT (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba, včetně tzv. Vítkovické spojky (dále také „varianta koridoru VR1B“),
- VR1C – koridor pro VRT (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba (dále také „varianta koridoru VR1C“),
- VR1D – koridor pro VRT (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba, včetně tzv. Vítkovické spojky (dále také „varianta koridoru VR1D“).

Zbývajících úsek Ostrava-Svinov – Bohumín není předmětem řešení AZÚR č. 3 MSK a zůstává vymezen jako koridor územní rezervy D507.

Všechny 4 varianty koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D jak již bylo uvedeno výše, vychází z vymezení původního koridoru územní rezervy D507 pro VRT (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava – Bohumín, nová stavba. Varianty koridoru VR1A a VR1B (severní trasa) kopírují původní koridor územní rezervy D507 prakticky v celé své délce, varianty koridoru VR1C a VR1D (jižní trasa) se od původního koridoru územní rezervy D507 odchylují v úseku Suchdol nad Odrou – Jistebník v délce cca 19 km.

Varianty koridoru VR1A a VR1B jsou vymezeny v úseku hranice Olomouckého a Moravskoslezského kraje v katastrálním území (dále jen „k. ú.“) Hynčice u Vrážného až po křížení se železniční tratí č. 279 v k. ú. Velké Albrechtice, tzn. v délce cca 21 km v těsném souběhu s dálnicí D1. Následně se varianty koridorů VR1A a VR1B odklání od dálnice D1 východním směrem, kde se po cca 5 km v k. ú. Jistebník přimykají k železniční trati č. 270 stejně jako varianty koridorů VR1C a VR1D a jsou vedeny v jejím souběhu v délce cca 13 km až do prostoru železniční stanice Ostrava-Svinov, resp. až do místa křížení železniční tratí č. 270 s řekou Odrou v k. ú. Třebovice ve Slezsku.

Varianty koridoru VR1C a VR1D jsou vymezeny v úseku hranice Olomouckého a Moravskoslezského kraje v k. ú. Hynčice u Vrážného až po křížení se silnicí III/04738 v k. ú. Kletné, tzn. v délce cca 8,5 km v těsném souběhu s dálnicí D1. Následně se tyto varianty od původního koridoru územní rezervy D507, resp. od variant koridorů VR1A a VR1B odchylují v úseku obcí Suchdol nad Odrou – Jistebník v délce cca 19 km. V tomto úseku jsou koridory vymezeny jižně od obcí Pustějov a Studénka mimo souběh se stávající dopravní infrastrukturou přes Chráněnou krajinnou oblast Poodří (dále jen „CHKO Poodří“) (vyjma cca 2 km dlouhého úseku v k. ú. Studénka nad Odrou, kde jsou koridory částečně vedeny v souběhu železniční tratí č. 270) a na k. ú. Jistebník se přimykají k železniční trati č. 270 stejně jako varianty koridoru VR1A a VR1B a jsou vedeny v jejím souběhu v délce cca 13 km až do prostoru železniční stanice Ostrava-Svinov, resp. až do místa křížení železniční tratí č. 270 s řekou Odrou



v k. ú. Třebovice ve Slezsku. Návrh vymezení variant koridoru VR1C a VR1D vychází z dopravně-inženýrského posouzení provozovatele železniční infrastruktury Správy železnic předaného v rámci podkladů ke zpracování variantního návrhu AZÚR č. 3 MSK.

Odůvodnění tzv. Vítkovické spojky (týká se variant koridoru VR1B a VR1D):

- Propojení mezi navrženými koridory VRT a tratí Ostrava-Svinov – Ostrava-Vítkovice je navrženo pro zvýšení spolehlivosti, plynulosti a kvality provozu. Má zajistit dostatečnou kapacitu a variabilitu železničního provozu v uzlu Ostrava i při mimořádných událostech a výlukách. Spojka je rovněž využitelná pro případné osobní vlaky obsluhující jižní část Ostravy. V okolí železniční stanice Ostrava-Vítkovice je také uvažováno zřízení údržbové základny pro zajištění provozuschopnosti VRT. Propojení umožní nájezd techniky z této základny na VRT bez ovlivnění provozu na koridorové trati. Budoucí propojení je uvažováno jako dvoukolejné, přičemž v jednom směru se předpokládá využití současné spojky Polanka nad Odrou – Ostrava-Vítkovice a ve druhém směru nová kolej spojující VRT a konvenční trať Ostrava-Svinov – Ostrava-Vítkovice.

Základní šířka variant koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D je na základě požadavku Správy železnic stanovena 200 m tak, aby v rámci územně plánovací činnosti obcí poskytoval dostatečný prostor pro jeho upřesnění v souvislostech a podrobnostech území obcí. Ve vybraných úsecích jednotlivých variant koridorů VRT dochází k jejich rozšíření či zúžení ve vztahu k základní šířce 200 m. Jedná se o následující úseky:

- rozšíření až na 300 m v k. ú. Vrážné u Oder a k. ú. Mankovice (týká se variant koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D),
- rozšíření až na 720 m v prostoru severně od Studénky v k. ú. Bílov, k. ú. Butovice, k. ú. Studénka nad Odrou a k. ú. Velké Albrechtice (týká se variant koridorů VR1A, VR1B),
- zúžení na 150 m v úseku od železniční stanice Jistebník v k. ú. Jistebník po křížení se silnicí II/478 v k. ú. Polanka nad Odrou (týká se variant koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D),
- rozšíření na 340 m v úseku od křížení se silnicí III/4785 po křížení s dálnicí D1 v k. ú. Svinov (týká se variant koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D),
- zúžení na 160 m v úseku od křížení se silnicí I/11 v k. ú. Svinov po křížení s řekou Odrou v k. ú. Třebovice ve Slezsku (týká se variant koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D),
- zúžení na 70 m v úseku tzv. Vítkovické spojky v k. ú. Svinov (týká se variant koridorů VR1B, VR1D).



Hlavním cílem aktualizace je tedy zajistit územní podmínky pro nezbytnou dopravní infrastrukturu, zejména pro zlepšení dopravní dostupnosti v rámci celé Evropské unie (dále jen EU), a zajištění větší konkurenceschopnosti. Její uplatnění má rovněž pomoci posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost EU a podpořit právo všech jejích občanů na volný pohyb v rámci území členských států. Neméně významným cílem je samozřejmě odlehčení silniční dopravy a snížení imisního zatížení kraje.

#### Průběh posuzování:

Oprávněný investor, již zmíněná Správa železnic, požádal dopisem ze dne 22. 10. 2018 pod č. j.: 52459/2018-SŽDC-GŘ-O26 Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále také „MŽP“) dle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona o vydání stanoviska k potřebě posouzení návrhu obsahu AZÚR č. 3 MSK z hlediska vlivů na životní prostředí. MŽP vydalo zmíněné stanovisko dne 14. 11. 2018 pod č. j.: MZP/2018/710/2904 se sdělením, že aktualizace může mít významný vliv na životní prostředí, a proto bude posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí. Zároveň byly stanoveny podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí (dále také „vyhodnocení SEA“). Orgány ochrany přírody, a to Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství a Agentura ochrany přírody a krajiny, Regionální pracoviště Správa CHKO Poodří vydaly stanoviska dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny se sdělením, že návrh AZÚR č. 3 MSK bude mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality (dále také „EVL“) nebo ptačí oblasti (dále také „PO“). Ve vazbě na výše uvedené bylo tedy rovněž zpracováno Vyhodnocení vlivů návrhu AZÚR č. 3 MSK na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (dále také „naturové posouzení“).

Požizovatel dopisem ze dne 4. 5. 2020 pod č. j.: ÚPS/10977/2020/Sev326.1A10N oznámil konání společného jednání dne 28. 5. 2020, kde byl následně představen a projednán požizovaný návrh AZÚR č. 3 MSK. Rovněž požizovatel jiným dopisem ze dne 4. 5. 2020 pod č. j.: ÚPS/10977/2020/Sev326.1A10N oznámil konání projednání k Vyhodnocení vlivů aktualizace na udržitelný rozvoj území dne 29. 5. 2020.

MŽP vydalo dne 29. 6. 2020 pod č. j.: MZP/2020/710/2028 stanovisko k návrhu AZÚR č. 3 MSK a rovněž vyjádření k vyhodnocení vlivů tohoto návrhu na životní prostředí. MŽP vyjádřilo ve svém stanovisku souhlas se všemi variantami koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů. Ve vazbě na zákon o ochraně přírody

a krajiny, resp. na základě ustanovení § 79 odst. 3 písm. s) tohoto zákona z hlediska obecné a zvláštní územní ochrany přírody a krajiny MŽP souhlasilo s vymezením koridoru ve variantách koridorů VR1A a VR1B pouze za předpokladu, že bude plně zachována prostupnost území pro živočichy v souladu s § 44a zákona o ochraně přírody a krajiny a budou minimalizovány činnosti, které mohou způsobit podstatné změny v biologické rozmanitosti, struktuře a funkci ekosystémů anebo nevratně poškodovat půdní povrch, měnit vodní režim a provádět terénní úpravy značného rozsahu. Nicméně z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny byla preferována varianta koridoru VR1A. MŽP nesouhlasilo s vymezením koridoru pro VRT ve variantách VR1C a VR1D a požadovalo tyto varianty koridoru z návrhu AZÚR č. 3 MSK vypustit. Naturové posouzení poukazovalo na mírné negativní vlivy na lokality soustavy Natura 2000 u variant koridorů VR1A a VR1B a na významné negativní ovlivnění těchto lokalit u variant koridorů VR1C a VR1D (konkrétněji viz část tohoto stanoviska „Závěry posuzování“). Ve svém vyjádření k vyhodnocení vlivů návrhu AZÚR č. 3 MSK na udržitelný rozvoj území, resp. na životní prostředí MŽP uvedlo zásadní požadavky na dopracování vyhodnocení SEA.

Dne 18. 8. 2020 obdrželo MŽP v souladu s ustanovením § 42 odst. 6, resp. § 37 odst. 6 stavebního zákona žádost o vydání stanoviska MŽP podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí k posouzení vlivů provádění AZÚR č. 3 MSK na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „stanovisko SEA“). Jelikož vyhodnocení SEA stále neobsahovalo požadavky na něj kladené, vrátilo MŽP dopisem ze dne 16. 9. 2020 pod č. j.: MŽP/2020/710/3439 tuto žádost o vydání stanoviska SEA s opětovným uvedením nedostatků vyhodnocení SEA. Následovala předběžná projednání vyhodnocení SEA z důvodu odstranění vad tohoto dokumentu.

Dne 19. 4. 2021 obdrželo MŽP další žádost o vydání stanoviska SEA pod č. j.: ÚPS/23601/2019/Gib326.1A10N podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. § 37 odst. 6 stavebního zákona. S výše zmíněnou žádostí o stanovisko SEA byl předložen rovněž návrh a odůvodnění aktualizace, upravené vyhodnocení SEA, naturové posouzení, stanoviska dotčených orgánů, připomínky, námitky a vyjádření k vyhodnocení SEA či naturovému posouzení.

Jelikož nebyly zjištěny potenciální významné přeshraniční vlivy AZÚR č. 3 MSK na životní prostředí sousedního státu a rovněž sousední stát nepožádal o zapojení v rámci mezistátních konzultací dle § 37 odst. 4 stavebního zákona, nebyly tyto přeshraniční konzultace konány.

#### Stručný popis posuzování:

I. Vyhodnocení SEA bylo zpracováno v souladu se stavebním zákonem, v rozsahu přílohy ke stavebnímu zákonu a ustanovení § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Postup hodnocení aktualizace vychází mj. z „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

Vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí bylo metodicky založeno na slovním multikriteriálním posouzení variant koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D bez zvláštních výpočetních modelů ve vazbě na měřítko podrobnosti zásad územního rozvoje (1:100 000).

Hodnocení bylo rozděleno na dvě hlavní oblasti, v nichž byla aktualizace posouzena ve vztahu k jednotlivým složkám a k jejich vzájemným vztahům:

#### Příroda a krajina celkem

- vlivy na zvláště chráněná území a lokality soustavy NATURA 2000, přírodní parky,
- vlivy na flóru, faunu, ekosystémy a migrační koridory,
- vlivy na ekologickou stabilitu krajiny, významné krajinné prvky (dále jen „VKP“), územní systém ekologické stability (dále také „ÚSES“), biodiverzitu,
- vlivy na krajinný ráz, fragmentaci krajiny,
- vlivy na zemědělský půdní fond (dále také „ZPF“),
- vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále také „PUPFL“),
- vlivy na prostředí související s vodou,
- vlivy na nerostné bohatství a horninové prostředí včetně svahových nestabilit a poddolovaná území.

#### Obyvatelstvo a veřejné zdraví celkem

- vlivy na kvalitu ovzduší a klima,
- vlivy na kvantitu a kvalitu vodních zdrojů a povrchových vod,
- vlivy na riziko povodní a jejich následků,
- vlivy na hlukovou zátěž,
- vlivy na kulturní dědictví a hmotné statky,
- přeshraniční vlivy.

Hodnocení bylo provedeno ve třech krocích, a to:

- Identifikace podstatných vlivů,
- Charakteristika vlivů jednotlivých variant koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D obsažených v AZÚR č. 3 MSK včetně odhadu jejich významnosti,
- Vyhodnocení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví.

Pro účely hodnocení byla stanovena stupnice číselného vyjádření míry vlivu od -2, -1, 0, +1 až do +2, tedy od potenciálně významného negativního vlivu po potenciálně významný pozitivní vliv, včetně znaku ?? – vliv nelze vyhodnotit.

Dále byly sledovány vlivy přímé a nepřímé, sekundární, krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé, vlivy trvalé a přechodné, přeshraniční vlivy, kumulativní a synergické vlivy.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů aktualizace zahrnovalo následující kroky:

- Metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů,
- Zjištění současného stavu životního prostředí v řešeném území,
- Popis charakteristik životního prostředí, které by mohly být možnými kumulativními a synergickými vlivy výrazně ovlivněny,
- Vymezení lokalit, v nichž existuje riziko vzniku a působení možných kumulativních a synergických vlivů,
- Zhodnocení možných kumulativních a synergických vlivů při posuzování variant řešení,
- Návrh kompenzačních opatření, která by bránila vzniku nebo omezovala působení možných kumulativních a synergických vlivů,
- Stanovení pravidel monitorování možných kumulativních a synergických vlivů.

Posuzovatelka rovněž provedla prostorovou, resp. střetovou analýzu, kterou byly prověřeny případné prostorové kolize, a to konkrétně s velkoplošnými a maloplošnými zvláště chráněnými územími, lokalitami soustavy Natura 2000, prvky ÚSES, přírodními parky, dálkovými migračními koridory a památnými stromy. V případě zvláště chráněných území a lokalit soustavy Natura 2000 byla provedena prostorová analýza (GIS), kterou byla odhadnuta plocha těchto území, která bude dotčena realizací záměru výstavby navrhovaných variant koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D. Posuzovatelka ve vyhodnocení SEA přímo uvádí: „Z dodaných podrobnějších podkladů k záměru výstavby variant koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D v místě navržených variant koridorů od Správy železnic vyplývá, že skutečná šířka železničního tělesa bude výrazně užší než navržené koridory v proměnlivé šířce 70–720 m. Správou železnic byly poskytnuty geograficky přesněné osy všech čtyř navržených variant koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D, což umožnilo přesněji zhodnotit vlivy koncepce a budoucího záměru VRT na obecně a zvláště chráněná území, včetně lokalit soustavy Natura 2000 a jejich předmětů ochrany. V textové části Odůvodnění návrhu AZÚR č. 3 MSK je uvedeno, že při průchodu koridoru územím lokalit soustavy Natura 2000 bude průměrná šířka tělesa stavby minimalizována na max. 35 m. Na základě provedených prostorových analýz a po konzultaci se zástupci Správy železnic, zpracovatelem



*koncepce a pořizovatelem bylo při prostorových analýzách uvažováno se šířkou tělesa 35 m, přičemž v místě mostů a estakád je uvažováno se šířkou tělesa 20 m."*

II. Naturové posouzení bylo zpracováno v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny.

Z hlediska hodnocení vlivů aktualizace na lokality soustavy Natura 2000 byly relevantní konkrétní nově obsažené či změněné jevy, a to varianty koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D, jež mohou potenciálně ovlivnit území EVL, resp. jejich předměty ochrany nebo celistvost. Jedná se o ty jevy, jejichž realizace může vyvolat změnu stávajících přírodních podmínek v lokalitách soustavy Natura 2000 či v jejich blízkosti. Z provedeného rozboru návrhu AZÚR č. 3 MSK bylo stanoveno, že realizace všech čtyř navržených variant koridorů VRT může potenciálně ovlivnit lokality Natura 2000, resp. EVL nebo PO Poodří.

Samotné hodnocení bylo řešeno prostorovou GIS analýzou průmětu navrhovaných variant koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D ve vztahu k plochám EVL a PO, resp. k biotopům předmětů ochrany s následným slovním komentářem.

Nebyl řešen pouze přímý prostorový průmět navrhovaných jevů s plochami lokalit soustavy Natura 2000, ale pozornost byla věnována i těm jevům situovaným v blízkosti hranic EVL a PO, které mohou generovat možné negativní ovlivnění předmětů ochrany či celistvosti EVL nebo PO. V tomto ohledu byla zvýšená pozornost hodnocení věnována zejména záboru potravních biotopů motáka pochopa v jeho doletové vzdálenosti od hnízdišť, a to i mimo území PO Poodří.

Jako konkrétní metoda pro vyhodnocení vlivů aktualizace na lokality soustavy Natura 2000 bylo zvoleno bodové vyhodnocení všech navržených, potenciálně problémových jevů, s doprovodným komentářem.

Významnost vlivů byla hodnocena dle stupnice, jež je navržena v Metodickém pokynu MŽP uveřejněný ve Věstníku MŽP (ročník XVII – listopad 2007 – částka 11) a upravující způsob vyhodnocení významnosti vlivů plánovaných koncepcí a záměrů hodnocených v tzv. procesech SEA a EIA z pohledu Natury 2000 „Hodnocení významnosti vlivů koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti“, od -2, -1, 0, +1 až do +2, tedy od potenciálně významného negativního vlivu po potenciálně významný pozitivní vliv, včetně znaku ? – vliv nelze vyhodnotit ve vazbě na obecnost aktualizace. Za významný negativní vliv je typicky považována přímá a trvalá ztráta části stanoviště druhu či typu přírodního stanoviště, které jsou předmětem ochrany EVL nebo PO.

Pro stanovení míry významnosti vlivu koncepce na druhové předměty ochrany EVL a PO Poodří byla zpracována prostorová analýza vyhodnocující prostorové střety navržených variant koridoru VRT s dostupnými náleзовými daty v náleзовé databázi Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky a dat poskytnutých Správou CHKO Poodří. V případě vyhodnocení vlivu koncepce

(koridoru VRT) na typy přírodních stanovišť bylo uvažováno se šířkou tělesa 35 m, přičemž v místě mostů a estakád je uvažováno se šířkou tělesa 20 m.

Pro stanovení míry významnosti vlivu aktualizace na motáka pochopa byla zpracována detailnější prostorová analýza přesahující výrazněji i vymezené hranice PO Poodří. V analýze bylo jednak sledováno, zda se koridor VRT nachází v blízkosti hnízdišť tohoto druhu (do 100 m) a byl také vyhodnocen potenciální vliv aktualizace, resp. budoucího záměru VRT v jednotlivých variantách koridorů na potravní biotopy motáka pochopa. Vliv jednotlivých variant koridoru VRT na motáka pochopa byl hodnocen na základě kombinace rizika ovlivnění hnízdišť a míry záboru potravních biotopů tohoto druhu.

III. Ve vazbě na zjištěné významně negativní vlivy u variant koridorů VR1C a VR1D na celistvost a předměty ochrany EVL a PO Poodří nebyly doporučeny žádné z těchto variant koridorů ke schválení AZÚR č. 3 MSK. Z tohoto důvodu nebyla u těchto variant koridorů navrhována minimalizační opatření ke zmírnění zjištěných vlivů jak na lokality soustavy Natura 2000, tak na složky životního prostředí obecně.

Při pořizování návrhu AZÚR č. 3 MSK probíhala vzájemná spolupráce mezi pořizovatelem, resp. zpracovatelem koncepce, posuzovatelkou, která v rámci posuzování vlivů této aktualizace na životní prostředí informovala o výsledcích prováděného hodnocení zpracovatele koncepce, byla prověřena navržená minimalizační opatření na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000 s uvedením, která navržená minimalizační opatření lze zpracovat do výrokové části AZÚR č. 3 MSK, která jsou již částečně do aktualizace zapracována a která již výrok stávajících platných Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje obsahuje.

Jelikož byl návrh AZÚR č. 3 MSK předložen variantně, resp. byly předloženy a též posouzeny čtyři varianty koridorů VR1A, VR1B, VR1C a VR1D z hlediska jejich vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a na předmět ochrany a celistvost EVL nebo PO, lze tvrdit, že existují varianty (VR1A a VR1B), které na základě provedení hodnocení nemají významný negativní vliv na předmět ochrany EVL a PO Poodří a celistvost těchto lokalit (viz § 45i odst. 2 ve spojení s § 45i odst. 8 zákona o ochraně přírody a krajiny).

#### **Závěry posuzování:**

I. Na základě provedení hodnocení navrhované AZÚR č. 3 MSK bylo konstatováno, že potenciálně nejvýznamnějšími negativními vlivy uplatnění návrhu aktualizace je zábor ZPF a PUPFL, vlivy na flóru, faunu, ÚSES, zvláště chráněná území a lokality Natura 2000. Tyto vlivy byly vyhodnoceny jako potenciálně významně negativní u variant VR1C a VR1D a potenciálně mírně negativní u variant VR1A a VR1B.

Jako potenciálně významně negativní byly vyhodnoceny vlivy na ZPF a PUPFL, které jsou nižší u variant koridorů VR1A a VR1C a vyšší u zbývajících dvou variant koridorů VRT (podrobněji část

II. těchto závěrů posuzování). Na základě odůvodněného záboru půdy uvedeného v kapitole H „Kvalifikovaný odhad záborů Půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu“ Odůvodnění návrhu AZÚR č. 3 MSK je považován rozsah záboru půdy za akceptovatelný a nevylučující žádnou z variant koridoru VRT z realizace.

Vliv navrhované aktualizace na přírodu a krajinu, resp. na zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000 a na lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů je hodnocen jako mírně negativní u variant VR1A a VR1B. U variant koridorů VR1C a VR1D byly shledány významně negativní vlivy na EVL a PO Poodří.

Konkrétně se jedná o následující zjištěné negativní vlivy na zmíněné lokality soustavy Natura 2000:

- U varianty koridoru VR1A byl konstatován mírně negativní vliv na pět předmětů ochrany EVL Poodří – typy přírodních stanovišť 3150, 91E0, 91F0, čolka velkého a kuňku ohnivou. Dále byl u varianty koridoru VR1A konstatován mírně negativní vliv na tři předměty ochrany PO Poodří – ledňáčka říčního, kopřivku obecnou a motáka pochopa. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv.
- U varianty koridoru VR1B byl konstatován mírně negativní vliv na šest předmětů ochrany EVL Poodří – typy přírodních stanovišť 3150, 6510, 91E0, 91F0, čolka velkého a kuňku ohnivou. Dále byl u varianty koridoru VR1B konstatován mírně negativní vliv na tři předměty ochrany PO Poodří – ledňáčka říčního, kopřivku obecnou a motáka pochopa. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv.
- U varianty koridoru VR1C byl konstatován významně negativní vliv na celistvost EVL a PO Poodří a dále na čtyři předměty ochrany EVL Poodří – čolka velkého, kuňku ohnivou, modráška bahenního a páchníka hnědého a jeden předmět ochrany PO Poodří – motáka pochopa. Dále byl u varianty koridoru VR1C konstatován mírně negativní vliv na typy přírodních stanovišť 91E0, 91F0, ohniváčka černočárného, hořavku duhovou, piskoře pruhovaného a na dva předměty ochrany PO Poodří – ledňáčka říčního a kopřivku obecnou. U varianty koridoru VR1C byl konstatován nulový až mírně negativní vliv na jeden předmět ochrany EVL Poodří, a to klínatku rohatou. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty koridoru VRT konstatován nulový vliv.
- U varianty koridoru VR1D byl konstatován významně negativní vliv na celistvost EVL a PO Poodří a dále na čtyři předměty ochrany EVL Poodří – čolka velkého, kuňku ohnivou, modráška bahenního a páchníka hnědého a jeden předmět ochrany PO Poodří – motáka pochopa. Dále byl u varianty koridoru VR1D konstatován mírně negativní vliv na typy přírodních stanovišť 6510, 91E0, 91F0, ohniváčka černočárného, hořavku duhovou, piskoře pruhovaného a na dva předměty ochrany PO Poodří – ledňáčka říčního a kopřivku obecnou. U varianty koridoru VR1D byl konstatován nulový až mírně negativní vliv



na jeden předmět ochrany EVL Poodří, a to klínatku rohatou. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv.

Na ekologickou stabilitu krajiny, migrační koridory a ÚSES byly u všech navrhovaných variant koridorů VRT shledány potenciálně mírně negativní vlivy.

Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu a flóru se projeví potenciálně významně negativně u variant koridorů VR1C a VR1D a potenciálně mírně negativně u variant koridorů VR1A a VR1B.

Vlivy na krajinný ráz byly hodnoceny u všech variant koridorů VR1A, VR1B, VR1C, VR1D jako potenciálně mírně negativní, ovlivnění by mělo dosahovat pouze lokálního charakteru bez ovlivnění dálkových pohledů.

Potenciální vlivy na horninové prostředí a nerostné suroviny budou u všech variant koridorů VR1A, VR1B, VR1C a VR1D nulové.

Možné ovlivnění nemovitých kulturních památek, archeologických lokalit a hmotného majetku nebylo zjištěno u žádné ze zmíněných variant.

Žádná navržená varianta koridorů VRT nebude znamenat významně negativní zásahy do prostředí souvisejícího s vodou. Relativně větší zásah do této složky životního prostředí se projeví u variant koridorů VR1C a VR1D, které oproti variantám koridorů VR1A a VR1B zasahují ve větší míře do záplavového území řeky Odry. Předpoklad zvýšeného rizika znečištění podzemních a povrchových vod je spojen se stavebními pracemi, kdy se jedná o potenciálně mírný negativní vliv, a to krátkodobého charakteru. V době provozu VRT by nemělo být riziko znečištění vod významné. Ani u jedné varianty koridorů VRT se nepředpokládá významná změna odtokových poměrů v území, ani změna vedoucí ke zvýšení rizika sucha.

Veřejné zdraví by mohlo být potenciálně ovlivněno mírně negativně realizací koridoru VRT ve všech jeho variantách z důvodu hlukové zátěže v zástavbě v blízkosti koridoru, a potenciálně mírně pozitivně z důvodu možného snížení intenzity silniční dopravy v území.

Vlivy na klima budou u všech variant koridorů VRT potenciálně mírně pozitivního charakteru.

Přeshraniční vlivy ani vlivy na území jiných krajů nebyly u žádné varianty koridoru VRT zjištěny.

Potenciální kumulativní a synergické vlivy se záměry v Olomouckém kraji nenastanou. V místě přechodu variant koridorů VRT na území Olomouckého kraje nejsou navrženy jiné plochy nebo koridory kromě pokračování koridoru pro VRT s názvem D78. Tento koridor je obsažen v pořizované aktualizaci Zásad územního rozvoje č. 4 Olomouckého kraje. Z hlediska vlivů na obyvatelstvo byly u všech variant koridorů VRT shledány potenciální mírně pozitivní sekundární kumulativní vlivy na znečištění ovzduší podél stávajících silnic, potenciálně mírně negativní kumulativní vlivy na hlukovou zátěž s hlukem z více liniových zdrojů u zástavby podél nové trasy variant koridorů a potenciálně mírně pozitivní kumulativní vlivy na hlukovou zátěž podél stávajících silnic. U variant koridorů VR1A a VR1B byly zjištěny potenciální kumulativní vlivy mírného charakteru na flóru, faunu, biologickou rozmanitost, ÚSES a zejména zvláště

chráněná území, migrační prostupnost, fragmentaci území a krajinný ráz, a to se stávající silniční sítí, zejména dálnicí D1 a železnicí a s navrhovanými koridory (jedná se o mírné posílení stávajícího negativního vlivu již existujících liniových staveb). Přičemž u variant koridoru VR1C a VR1D se jedná o potenciální kumulativní vlivy významného charakteru z důvodu vytvoření zcela nové migrační překážky a velkého zásahu do EVL a PO Poodří. Může dojít k potenciální kumulaci hlukových vlivů s koridory DZ13 (Zkapacitnění celostátní tratě č. 321, úsek Ostrava-Svinov – Opava-východ) a DZ14 (Optimalizace celostátní tratě č. 321 Ostrava-Svinov – Havířov – Český Těšín), a k synergickému působení v oblasti hluku a imisního zatížení území s uvedenými koridory a se silniční sítí. Potenciální kumulativní a synergické vlivy na povrchové a podzemní vody, ZPF, PUPFL, horninové prostředí, kulturní, architektonické a archeologické dědictví a hmotné statky nebyly zjištěny.

II. Následuje porovnání jednotlivých navržených variant koridorů VR1A, VR1B, VR1C a VR1D v AZÚR č. 3 MSK na základě multikriteriální analýzy, jejíž hodnoticími kritérii byly – CHKO, EVL a PO, přírodní park, I. třída ochrany ZPF, II. třída ochrany ZPF, PUPFL, záplavové území, souběh s dálnicí D1, souběh se železniční tratí č. 270. Tyto hodnoticí kritéria byla zvolena v závislosti na dostupnosti relevantních a měřitelných dat v podrobnosti zásad územního rozvoje. Též součástí nejsou uvedeny takové jevy, u kterých byla míra dotčení jednotlivými variantami koridorů VRT stejná.

#### i. Varianta koridoru VR1A.

Varianta koridoru VR1A má ze všech variant nejkratší průchod územím CHKO Poodří. Konkrétně se jedná o křížení koridoru s údolím řeky Bílovky a poté o průchod rybníční soustavou jihovýchodně od Polanky nad Odrou (městský obvod Statutárního města Ostravy), kde je ale již koridor veden v těsném souběhu se stávající železniční tratí č. 270.

Varianta koridoru VR1A má ze všech navržených variant rovněž nejkratší průchod EVL a PO.

Varianta koridoru VR1A (shodně s variantou koridoru VR1B) představuje ve srovnání s variantami koridorů VR1C a VR1D o cca 34 % větší zásah do území Přírodního parku Oderské vrchy. U hodnocení tohoto kritéria bylo v přihlíženo k tomu, že koridor varianty VR1A je v místě průchodu Přírodním parkem Oderské vrchy vymezen v těsném souběhu s dálnicí D1, která již v současné době ovlivňuje toto území vymezené k ochraně krajinného rázu. Lze tedy konstatovat, že případná realizace záměru VRT v rámci koridoru varianty VR1A vymezeného v souběhu s dálnicí D1 nebude mít z hlediska dopadů na krajinný ráz, resp. Přírodní park Oderské vrchy tak zásadní vliv, jako by tomu bylo v případě vymezení koridoru mimo souběh s dálnicí D1.

Varianta koridoru VR1A (shodně s variantou koridoru VR1B) představuje ve srovnání s variantami koridorů VR1C a VR1D o cca 67 % nižší reálný zábor ZPF I. třídy ochrany ZPF.

Do součtu odhadu záborů byl zahrnut jen trvalý zábor ZPF. Rovněž varianta koridoru VR1A představuje o 29 % vyšší zábor ZPF v II. třídě ochrany ve srovnání s variantou koridoru VR1C, která je v tomto ohledu hodnocena jako varianta s nejnižším zábozem.

Varianta koridoru VR1A (shodně s variantou koridoru VR1B) představuje ve srovnání s variantami koridorů VR1C a VR1D o cca 44 % nižší reálný zábor PUPFL. Tzn. varianta koridoru VR1A má ze všech variant koridorů VRT nejnižší zábor PUPFL (shodně s variantou VR1B).

Varianta koridoru VR1A má ze všech navržených variant koridorů VRT nejkratší průchod záplavovým územím Q100. V porovnání s variantou VR1D je tento průchod o 9,3 km kratší, tj. o 62 %.

Varianta koridoru VR1A (shodně s variantou koridoru VR1B) má nejdelší souběh s dálnicí D1. V porovnání s variantami VR1C a VR1D je tento souběh o 12,5 km delší, tj. o 60 %. Souběh koridoru pro VRT se stávajícími stavbami dopravní infrastruktury je z hlediska zachování prostupnosti krajiny a minimalizace fragmentace krajiny žádoucí, jelikož čím je tento souběh delší, tím nižší je potenciální vliv na zhoršení prostupnosti a fragmentaci krajiny.

Varianta koridoru VR1A (shodně s variantou koridoru VR1B) je v úseku cca 13 km vymezena v souběhu se železniční tratí č. 270. V tomto ohledu jsou srovnatelně hodnoceny varianty koridorů VR1C a VR1D, kde tento souběh činí 15 km, tedy o 13 % více.

#### ii. Varianta koridoru VR1B.

Varianta koridoru VR1B má po variantě koridoru VR1A 2. nejkratší průchod územím CHKO Poodří. Konkrétně se jedná o křížení koridoru s údolím řeky Bílovky, poté o průchod rybníční soustavou jihovýchodně od Polanky nad Odrou (městský obvod Statutárního města Ostravy), kde je však již koridor veden v těsném souběhu se stávající železniční tratí č. 270, a dále o zásah s řekou Odrou v k. ú. Třebovice ve Slezsku v místě křížení s touto železniční tratí.

Varianta koridoru VR1B má po variantě koridoru VR1A 2. nejkratší průchod EVL a PO. Rozdíl ve srovnání s variantou VR1A není příliš zásadní, jedná se pouze o cca 600 m dlouhý úsek, ve kterém se obě varianty liší.

Varianta koridoru VR1B (shodně s variantou koridoru VR1A) představuje ve srovnání s variantami koridorů VR1C a VR1D o cca 34 % větší zásah do území Přírodního parku Oderské vrchy. I zde bylo přihlíženo k tomu, že koridor varianty VR1B je v místě průchodu Přírodním parkem Oderské vrchy vymezen v těsném souběhu s dálnicí D1, která již v současné době ovlivňuje toto území vymezené k ochraně krajinného rázu.

Varianta koridoru VR1B (shodně s variantou koridoru VR1A) představuje ve srovnání s variantami koridorů VR1C a VR1D o cca 67 % nižší reálný zábor ZPF v I. třídě ochrany, která zahrnuje bonitně nejceněnější půdy. Do součtu odhadu záborů ZPF byl rovněž zahrnut jen trvalý zábor ZPF. Varianta koridoru VR1B představuje o 31 % vyšší zábor ZPF II. třídy ochrany

ve srovnání s variantou koridoru VR1C, která je v tomto ohledu hodnocena jako varianta s nejnižším zábořem. Varianta koridoru VR1B představuje ze všech hodnocených variant koridorů VRT největší zábor ZPF II. třídy ochrany.

Varianta koridoru VR1B (shodně s variantou koridoru VR1A) představuje ve srovnání s variantami koridorů VR1C a VR1D o cca 44 % nižší reálný zábor PUPFL. Varianta koridoru VR1B má ze všech navržených variant koridorů VRT nejnižší zábor PUPFL (shodně s variantou VR1A).

Varianta koridoru VR1B má 2. nejkratší průchod záplavovým územím Q100. V porovnání s variantou koridoru VR1D je tento průchod o 8,6 km kratší, tj. o 57 %.

Varianta koridoru VR1B (shodně s variantou koridoru VR1A) má nejdelší souběh s dálnicí D1. V porovnání s variantami koridorů VR1C a VR1D je tento souběh o 12,5 km delší, tj. o 60 %.

Varianta koridoru VR1B (shodně s variantou VR1A) je v úseku cca 13 km vymezena v souběhu se železniční tratí č. 270. V tomto ohledu jsou srovnatelně hodnoceny varianty koridorů VR1C a VR1D, kde tento souběh činí 15 km, tedy o 13 % více.

### iii. Varianta koridoru VR1C.

Varianta koridoru VR1C má ze všech navržených variant 2. nejdelší průchod územím CHKO Poodří. Konkrétně se jedná o průchod územím CHKO v úseku od obcí Pustějov – Jistebník (po křížení koridoru s údolím řeky Bílovky) a poté o průchod rybníční soustavou jihovýchodně od Polanky nad Odrou (městský obvod Statutárního města Ostravy), kde je však již koridor veden v těsném souběhu se stávající železniční tratí č. 270.

Varianta koridoru VR1C má 2. nejdelší průchod EVL a PO.

Varianta koridoru VR1C (shodně s variantou koridoru VR1D) představuje ve srovnání s variantami koridorů VR1A a VR1B o cca 34 % menší zásah do území Přírodního parku Oderské vrchy.

Varianta koridoru VR1C (shodně s variantou koridoru VR1D) představuje ve srovnání s variantami koridorů VR1A a VR1B o cca 67 % vyšší reálný zábor ZPF I. třídy ochrany. Do součtu odhadu záborů ZPF byl zahrnut jen trvalý zábor. Varianta koridoru VR1C představuje o 31 % nižší zábor ZPF II. třídy ochrany ve srovnání s variantou koridoru VR1B, která je v tomto ohledu hodnocena jako varianta s nejvyšším zábořem. Varianta VR1C má ze všech variant nejnižší zábor ZPF II. třídy ochrany.

Varianta koridoru VR1C (shodně s variantou koridoru VR1D) představuje ve srovnání s variantami koridorů VR1A a VR1B o cca 44 % vyšší reálný zábor PUPFL. Varianta koridoru VR1C má ze všech variant koridorů VRT nejvyšší zábor PUPFL (shodně s variantou koridoru VR1D).



Varianta koridoru VR1C má ze všech navržených variant koridorů VRT 2. nejdelší průchod záplavovým územím Q100. V porovnání s variantou VR1A je tento průchod o 8,6 km delší, tj. o 57 %.

Varianta koridoru VR1C (shodně s variantou koridoru VR1D) má nejkratší souběh s dálnicí D1. V porovnání s variantami koridorů VR1A a VR1B je tento souběh o 12,5 km kratší, tj. o 60 %. Souběh koridoru pro VRT se stávajícími stavbami dopravní infrastruktury je z hlediska zachování prostupnosti krajiny a minimalizace fragmentace krajiny žádoucí.

Varianta koridoru VR1C (shodně s variantou koridoru VR1D) je v úseku cca 15 km vymezena v souběhu se železniční tratí č. 270. V tomto ohledu jsou srovnatelně hodnoceny varianty VR1A a VR1B, kde tento souběh činí 13 km, tedy o 13 % méně.

#### iv. Varianta koridoru VR1D.

Varianta koridoru VR1D má ze všech navržených variant nejdelší průchod územím CHKO Poodří. Konkrétně se jedná o průchod územím CHKO v úseku obcí Pustějov – Jistebník (po křížení koridoru s údolím řeky Bílovky) a poté o průchod rybníční soustavou jihovýchodně od Polanky nad Odrou (městský obvod Statutárního města Ostravy), kde je však již koridor veden v těsném souběhu se stávající železniční tratí č. 270.

Varianta koridoru VR1D má nejdelší průchod EVL a PO. Rozdíl ve srovnání s variantou koridoru VR1A je v tomto ohledu zcela markantní, a to 77 % v případě průchodu EVL a 94 % v případě průchodu PO.

Varianta koridoru VR1D (shodně s variantou koridoru VR1C) představuje ve srovnání s variantami koridorů VR1A a VR1B o cca 34 % menší zásah do území Přírodního parku Oderské vrchy.

Varianta koridoru VR1D (shodně s variantou koridoru VR1C) představuje ve srovnání s variantami koridorů VR1A a VR1B o cca 67 % vyšší reálný zábor ZPF I. třídy ochrany, která zahrnuje bonitně nejceněnější půdy. Do součtu odhadu záborů ZPF byl též zahrnut jen jeho trvalý zábor. Tzn. varianta koridoru VR1D má ze všech navržených variant koridorů VRT nejvyšší zábor ZPF I. třídy ochrany (shodně s variantou koridoru VR1C). Varianta koridoru VR1D představuje o 29 % nižší zábor ZPF II. třídy ochrany ve srovnání s variantou koridoru VR1B, která je v tomto ohledu hodnocena jako varianta s nejvyšším zábořem ZPF. Varianta koridoru VR1D má ze všech variant koridorů VRT 2. nejnižší zábor ZPF II. třídy ochrany.

Varianta koridoru VR1D (shodně s variantou koridoru VR1C) představuje ve srovnání s variantami koridorů VR1A a VR1B o cca 44 % vyšší reálný zábor PUPFL. Varianta koridoru VR1D má ze všech variant nejvyšší zábor PUPFL (shodně s variantou VR1C).

Varianta koridoru VR1D má ze všech variant koridorů VRT nejdelší průchod záplavovým územím Q100. V porovnání s variantou VR1A je tento průchod o 9,3 km delší, tj. o 62 %.

Varianta koridoru VR1D (shodně s variantou koridoru VR1C) má nejkratší souběh s dálnicí D1. V porovnání s variantami VR1A a VR1B je tento souběh o 12,5 km kratší, tj. o 60 %.

Varianta koridoru VR1D (shodně s variantou koridoru VR1C) je v úseku cca 15 km vymezena v souběhu se železniční tratí č. 270. V tomto ohledu jsou srovnatelně hodnoceny varianty koridorů VR1A a VR1B, kde tento souběh činí 13 km, tedy o 13 % méně.

**Lze uzavřít, že na základě provedené multikriteriální analýzy je zřejmé následně uvedené pořadí variant koridorů VRT z hlediska zjištěných nejnižších potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a lokality soustavy Natura 2000:**

**1. varianta koridoru VR1A** (Varianta koridoru VR1B má o 4,4 % vyšší míru dotčení hodnotících kritérií než doporučená varianta koridoru VR1A. Varianta koridoru VR1C má o 72,3 % vyšší míru dotčení hodnotících kritérií než doporučená varianta koridoru VR1A. Přičemž varianta koridoru VR1D má o 76,7 % vyšší míru dotčení hodnotících kritérií než doporučená varianta koridoru VR1A.),

**2. varianta koridoru VR1B,**

**3. varianta koridoru VR1C,**

**4. varianta koridoru VR1D.**

III. Jak již bylo sděleno výše, na základě vhodné spolupráce mezi posuzovatelkou a zpracovatelem koncepce byla provedena analýza stávajících platných Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje. Díky této skutečnosti bylo zjištěno, která navržená minimalizační opatření nemusí být dále sledována. Rovněž byla vhodně naformulována a zapracována či částečně zapracována další minimalizační opatření ve vazbě na zjištěné potenciální negativní vlivy, aby byl přínos provedeného procesu SEA co nejefektivnější.

Jedná se o následující zapracované posuzovatelkou navržené opatření ke zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů:

- **Vytvořit územní podmínky pro vhodné začlenění stavby v koridoru do krajiny prostřednictvím ploch pro krajinářské úpravy s cílem omezit negativní projevy stavby ve vzhledu a funkci krajiny včetně fragmentace území.**

Uvedený požadavek byl již obecněji zapracován do výrokové části AZÚR č. 3 MSK viz I. Textová část AZÚR č. 3 MSK, bod 2., článek 42. Resp. pro koridory VR1A a VR1B jsou stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, která

stanovují požadavek na minimalizaci vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL a PO Poodří.

Dále byly pro varianty koridorů VR1A a VR1B stanoveny „úkoly pro územní plánování“, které ukládají povinnost při upřesnění koridoru v územních plánech (dále jen „ÚP“) dotčených obcí minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území, zejména CHKO Poodří, EVL a PO Poodří.

Požadavek na ochranu krajiny a jejího vzhledu je rovněž v širším kontextu součástí výrokové části stávajících platných Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje v kapitole F „Stanovení cílových kvalit krajiny a územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení“. Společnou podmínkou k dosažení cílových kvalit krajiny ve specifických krajínách je „Dbát na zachování vizuálního vlivu přírodních a kulturních dominant v krajinných panoramatech i v dílčích scénériích, minimalizovat narušení pohledové siluety vymezených hodnot v krajinných panoramatech konkurenčními stavbami“ viz článek 80.

Pro minimalizaci fragmentace území byly varianty koridorů VR1A a VR1B vymezeny v souběhu se stávajícími stavbami dopravní infrastruktury, tj. dálnicí D1 a železniční tratí č. 270. Samotným vymezením těchto koridorů jsou tedy vytvářeny základní předpoklady pro minimální fragmentaci území v souladu s republikovou prioritou územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje dle článku 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. 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 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).“ Politiky územního rozvoje České republiky (Úplné znění závazné od 11. 9. 2020).

Pro varianty koridorů VR1A a VR1B byla dále ve výrokové části aktualizace stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, která stanovují požadavek „Zachování prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy a člověka“ (viz I. Textová část AZÚR č. 3 MSK, bod 2., článek 42.), čímž byly rovněž vytvářeny předpoklady pro minimalizaci negativních vlivů plynoucích z fragmentace území.

Dále uvádíme částečně zapracovaná posuzovatelkou navržená opatření ke zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů:



- **Minimalizovat střety s VKP, přírodními parky, zvláště chráněnými územími, lokalitami Natura 2000, a územím s identifikovaným výskytem ochranných významných druhů rostlin a živočichů.**
- **Minimalizovat střety s ÚSES.**

Uvedené požadavky na minimalizaci zjištěných potenciálních vlivů byly již částečně zapracovány do výrokové části AZÚR č. 3 MSK (viz I. Textová část A3 ZÚR MSK, bod 2., článek 42.). Tzn., že pro varianty koridorů VR1A a VR1B byla v návrhu pro společné jednání stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, která stanovují požadavek na minimalizaci vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL a PO Poodří. Též byl stanoven požadavek „Zachování prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy a člověka.“.

Dále byly pro koridory VR1A a VR1B stanoveny „úkoly pro územní plánování“, které obecně ukládají povinnost při upřesnění koridoru ÚP dotčených obcí minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří, přesně „preferovat řešení s minimálními vlivy na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby a na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří“.

- **Zachovat migrační prostupnost územím s důrazem na zachování migrační prostupnosti na území obcí Jistebník a Studénka v segmentu CHKO Poodří podél říčky Bílovka.**

Uvedený požadavek na minimalizaci zjištěných potenciálních vlivů byl již částečně zapracován do výrokové části AZÚR č. 3 MSK (viz I. Textová část AZÚR č. 3 MSK, bod 2., článek 42.). Tzn., že pro varianty koridorů VR1A a VR1B byla v návrhu pro společné jednání stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, která stanovují požadavek na zachování prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy a člověka. Zpracovatel koncepce uvádí, že dané kritérium lze následně formulačně upravit tak, aby migrační prostupnost byla důrazně zachována zejména v segmentu CHKO Poodří podél říčky Bílovka na území obcí Jistebník a Studénka.

- **Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd I. a II. třídy ochrany) a PUPFL.**

Uvedený požadavek na minimalizaci zjištěných potenciálních vlivů byl již částečně zapracován do výrokové části AZÚR č. 3 MSK (viz I. Textová část AZÚR č. 3 MSK, bod 2., článek 42.). Tzn., že pro varianty koridorů VR1A a VR1B byla v návrhu pro společné jednání stanovena „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, která obecně stanovují požadavek na minimalizaci vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území.

Ministerstvo životního prostředí

**Odbor posuzování vlivů na životní  
prostředí a integrované prevence**

Dále byly pro koridory VR1A a VR1B stanoveny „úkoly pro územní plánování“, které obecně ukládají povinnost při upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území.

Rovněž 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 v platných Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje je v článku 14. zajištěna obecně prostřednictvím priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území, a to „Ochrana přírodních, kulturních a civilizačních hodnot směřující k udržení a zachování nejvýraznějších jevů a znaků, které vystihují jedinečnost a nezaměnitelnost charakteru území.“.

Rovněž je uvedeno, že nelze zpracovat do výrokové části AZÚR č. 3 MSK taková minimalizační opatření, která náleží svou podrobností obsahem ÚP, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím (viz ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona).

**IV. Lze uzavřít, že celkový vliv AZÚR č. 3 MSK, resp. varianta koridorů VR1A a VR1B bude potenciálně mírně negativního charakteru na životní prostředí a na lokality soustavy Natura 2000, přičemž u variant koridorů VR1C a VR1D se bude jednat o potenciálně významný negativní vliv.**

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad v souladu s ustanovením § 21 písm. k) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, na základě návrhu AZÚR č. 3 MSK, jeho vyhodnocení vlivů na životní prostředí a rovněž vyhodnocení vlivů aktualizace na EVL nebo PO a podkladů dle ustanovení § 37 odst. 6 stavebního zákona, vydává postupem podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000:

## SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

„Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“.

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9gsaax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

20/23

1. **MŽP požaduje preferovat variantu koridoru VR1A** na základě provedeného vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí a EVL a PO a rovněž ve vazbě na provedené závěry v tomto stanovisku pro následné pořizování návrhu AZÚR č. 3 MSK. Rovněž je přípustná i varianta koridoru VR1B z pohledu zjištěných potenciálních mírných negativních vlivů na životního prostředí a lokality soustavy Natura 2000.
2. **MŽP požaduje vypustit z návrhu aktualizace varianty koridorů VR1C a VR1D** ve vazbě na zjištěné významné negativní vlivy na předměty ochrany a celistvost EVL a PO Poodří.
3. Rovněž **MŽP stanovuje níže uvedené společné požadavky pro varianty koridorů VR1A a VR1B**, které nebyly dostatečně převzaty do výrokové části návrhu AZÚR č. 3 MSK nebo nejsou obsaženy ve stávajících platných Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje, a kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí a na lokality soustavy NATURA 2000, ať už bude pořizovatelem, resp. zastupitelstvem Moravskoslezského kraje preferována varianta koridoru VR1A či VR1B:

**I. Zapracovat formou kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování do výrokové části AZÚR č. 3 MSK:**

- 1) Minimalizovat střety s významnými krajinnými prvky, přírodními parky, zvláště chráněnými územími, lokalitami Natura 2000, a územím s identifikovaným výskytem ochrannými významných druhů rostlin a živočichů.
- 2) Minimalizovat střety s ÚSES.
- 3) Zachovat migrační propustnost územím s důrazem na zachování migrační propustnosti na území obcí Jistebník a Studénka v segmentu CHKO Poodří podél říčky Bílovka.
- 4) Zohlednit požadavky ochrany podzemních a povrchových vod, zejména minimalizovat střety s ochrannými pásmy vodních zdrojů a ochranným pásmem zdroje přírodních léčivých vod Klimkovice.
- 5) Vytvořit územní podmínky pro křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na zajištění dobrých odtokových poměrů.
- 6) Respektovat opatření pro protipovodňovou ochranu území.
- 7) Minimalizovat střety s územím dotčeným těžbou černého uhlí a s územím svahových nestabilit.

- 8) Minimalizovat střety s územím archeologických nálezů a s nemovitými kulturními památkami.
- 9) Vytvořit územní podmínky pro opatření pro ochranu obytné zástavby před hlukem.

**II. Vytvořit územní podmínky pro realizaci následujících opatření navržených v naturovém posouzení, zejména pro:**

- 1) minimalizaci prostorové kolize záměru s územím EVL a PO Poodří, s biotopy předmětů ochrany a typy evropských stanovišť,
- 2) minimalizaci střetu s potravními biotopy a hnízdišti motáka pochopa, vymezení ploch pro izolační výsadbu autochtonních druhů stromů (izolační pás zeleně), realizaci protihlukových opatření z důvodu minimalizace vizuálního rušení motáka pochopa i okolí záměru a usměrnění migrujících, resp. lovcích jedinců k nadletu trati, a tedy k minimalizaci rizika kolize ptáků s projíždějícími vlaky,
- 3) realizaci náhradních nebo doplňkových terestrických biotopů (úkrytů) pro čolka velkého a případně i další předměty ochrany EVL jako kompenzaci za biotopy zabrané v důsledku výstavby koridoru VR1A nebo VR1B,
- 4) realizaci migračních objektů nebo jiných opatření zajišťujících migrační prostupnost tělesa VRT v prostoru vymezených dálkových migračních koridorů pro velké savce, a to v návaznosti na těleso dálnice D1.

Ve vazbě na provedené hodnocení variant koridorů VR1C a VR1D, tj. zjištěný významně negativní vliv na celistvost EVL a PO Poodří a na předmět ochrany EVL Poodří čolka velkého, kuňku ohnivou, modráška bahenního a páchníka hnědého a na předmět ochrany PO Poodří motáka pochopa u obou variant koridoru shodně, nejsou navrhovány požadavky, kterými budou zajištěny minimální možné dopady realizace AZÚR č. 3 MSK, resp. pro koridor VR1C a VR1D na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000, jelikož uvedené varianty koridorů VRT není možné dále sledovat, resp. schválit s odkazem na ustanovení § 45i odst. 2 a 8 zákona o ochraně přírody a krajiny, jelikož existují varianty koridorů VRT bez významně negativního vlivu, a to VR1A a VR1B. V takovém případě je realizace variant VR1C a VR1D citovanými ustanoveními zákona o ochraně přírody a krajiny vyloučena.

**4. MŽP rovněž upozorňuje na zákonná ustanovení, která je nutné legitimně zohlednit:**

- 1) MŽP upozorňuje na povinnost schvalujícího orgánu podle ustanovení § 10g odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a příslušných ustanovení stavebního zákona zohlednit požadavky vyplývající z tohoto stanoviska.

Ministerstvo životního prostředí

**Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence**

- 2) Předkladatel, resp. pořizovatel AZÚR č. 3 MSK je povinen postupovat podle ustanovení § 10g odst. 5 a 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a zveřejnit schválenou koncepci včetně zpracovaného prohlášení. Metodické sdělení Ministerstva pro místní rozvoj a MŽP k prohlášení předkladatele koncepce podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí při pořizování zásad územního rozvoje a územního plánu je k dispozici v Informačním systému SEA, na internetové adrese: [https://portal.cenia.cz/eiasea/dokumenty/sea\\_metodicka\\_doporuceni](https://portal.cenia.cz/eiasea/dokumenty/sea_metodicka_doporuceni).
- 3) MŽP rovněž upozorňuje na povinnost zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a další povinnosti plynoucí z ustanovení § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a bodu 10 přílohy ke stavebnímu zákonu.
- 4) Předkladatel koncepce zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vypořádání všech stanovisek dotčených orgánů, vyjádření, námitek a připomínek obdržných po celou dobu přípravy koncepce, a to jak ke koncepci, tak i k jejímu vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Toto stanovisko není závazným stanoviskem ani rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

**Mgr. Evžen Doležal**  
ředitel odboru posuzování vlivů  
na životní prostředí a integrované  
prevence  
*podepsáno elektronicky*

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10  
(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9gsaax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

23/23



### B.3) **Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 37 odst. 6 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly**

Vyhodnocení zohlednění jednotlivých požadavků vyplývajících ze stanoviska podle § 37 odst. 6 stavebního zákona (uvedeny níže **zeleně**) do návrhu A3 ZÚR MSK je uvedeno vždy pod každým jednotlivým požadavkem.

1. **MŽP požaduje preferovat variantu koridoru VR1A** na základě provedeného vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí a EVL a PO a rovněž ve vazbě na provedené závěry v tomto stanovisku pro následné pořizování návrhu A3 ZÚR MSK. Rovněž je přípustná i varianta koridoru VR1B z pohledu zjištěných potenciálních mírných negativních vlivů na životního prostředí a lokality soustavy Natura 2000.

Požadavek byl naplněn, pro následné pořizování návrhu A3 ZÚR MSK byla vybrána jako nejvhodnější varianta VR1B. Koridor označený v návrhu A3 ZÚR MSK pro společné jednání jako VR1B je nově označen jako koridor VR1 z důvodu zajištění souladu s PÚR ČR, ve které je předmětný záměr v článku (83) označen právě kódem VR1.

2. **MŽP požaduje vypustit z návrhu aktualizace varianty koridorů VR1C a VR1D** ve vazbě na zjištěné významné negativní vlivy na předměty ochrany a celistvost EVL a PO Poodří.

Požadavek byl naplněn, varianty VR1A, VR1C, VR1D nejsou dále sledovány.

3. Rovněž **MŽP stanovuje níže uvedené společné požadavky pro varianty koridorů VR1A a VR1B**, které nebyly dostatečně převzaty do výrokové části návrhu A3 ZÚR MSK nebo nejsou obsaženy ve stávajících platných Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje, a kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace A3 ZÚR MSK na životní prostředí a na lokality soustavy NATURA 2000, ať už bude pořizovatelem, resp. zastupitelstvem Moravskoslezského kraje preferována varianta koridoru VR1A či VR1B.

Požadavek byl naplněn, viz vyhodnocení níže.

#### I. **Zpracovat formou kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování do výrokové části AZÚR č. 3 MSK:**

- 1) Minimalizovat střety s významnými krajinnými prvky, přírodními parky, zvláště chráněnými územími, lokalitami Natura 2000, a územím s identifikovaným výskytem ochranných významných druhů rostlin a živočichů.

Požadavek na minimalizaci střetů byl splněn doplněním kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru VR1 (viz I. Textová část A3 ZÚR MSK, bod 2.).

- 2) Minimalizovat střety s ÚSES.

Požadavek na minimalizaci střetů byl splněn doplněním kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru VR1 (viz I. Textová část A3 ZÚR MSK, bod 2.).

- 3) Zachovat migrační prostupnost územím s důrazem na zachování migrační prostupnosti na území obcí Jistebník a Studénka v segmentu CHKO Poodří podél říčky Bílovka.

Požadavek na zachování migrační prostupnosti byl splněn doplněním kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru VR1 (viz I. Textová část A3 ZÚR MSK, bod 2.).

- 4) Zohlednit požadavky ochrany podzemních a povrchových vod, zejména minimalizovat střety s ochrannými pásmy vodních zdrojů a ochranným pásmem zdroje přírodních léčivých vod Klimkovice.

Požadavek na minimalizaci střetů byl splněn doplněním kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru VR1 (viz I. Textová část A3 ZÚR MSK, bod 2.).

- 5) Vytvořit územní podmínky pro křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na zajištění dobrých odtokových poměrů.

Požadavek na nezhoršení odtokových poměrů byl splněn doplněním požadavků na využití území koridoru VR1 (viz I. Textová část A3 ZÚR MSK, bod 2.).

- 6) Respektovat opatření pro protipovodňovou ochranu území.

Požadavek byl splněn doplněním kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru VR1 (viz I. Textová část A3 ZÚR MSK, bod 2.).

- 7) Minimalizovat střety s územím dotčeným těžbou černého uhlí a s územím svahových nestabilit.

Požadavek na minimalizaci střetů byl splněn doplněním kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru VR1 (viz I. Textová část A3 ZÚR MSK, bod 2.).

- 8) Minimalizovat střety s územím archeologických nálezů a s nemovitými kulturními památkami.

Požadavek na minimalizaci střetů byl splněn doplněním kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru VR1 (viz I. Textová část A3 ZÚR MSK, bod 2.).

- 9) Vytvořit územní podmínky pro opatření pro ochranu obytné zástavby před hlukem.

Požadavek na zajištění ochrany obytné zástavby před hlukem byl splněn doplněním požadavků na využití území koridoru VR1 (viz I. Textová část A3 ZÚR MSK, bod 2.).

## **II. Vytvořit územní podmínky pro realizaci následujících opatření navržených v naturovém posouzení, zejména pro:**

- 1) minimalizaci prostorové kolize záměru s územím EVL a PO Poodří, s biotopy předmětů ochrany a typy evropských stanovišť,

Požadavek na minimalizaci prostorové kolize, resp. střetů, byl splněn doplněním požadavků na využití území koridoru VR1 (viz I. Textová část A3 ZÚR MSK, bod 2.).

- 2) minimalizaci střetu s potravními biotopy a hnízdišti motáka pochopa, vymezení ploch pro izolační výsadbu autochtonních druhů stromů (izolační pás zeleně), realizaci protihlukových opatření z důvodu minimalizace vizuálního rušení motáka pochopa i okolí záměru a usměrnění migrujících, resp. lovcích jedinců k nadletu trati, a tedy k minimalizaci rizika kolize ptáků s projíždějícími vlaky,

Požadavky na minimalizaci střetu s potravními biotopy a hnízdišti motáka pochopa a realizaci izolačních pásů zeleně byly splněny doplněním dvou požadavků na využití území koridoru VR1 (viz I. Textová část A3 ZÚR MSK, bod 2.).



- 3) realizaci náhradních nebo doplňkových terestrických biotopů (úkrytů) pro čolka velkého a případně i další předměty ochrany EVL jako kompenzaci za biotopy zabrané v důsledku výstavby koridoru VR1A nebo VR1B,

Požadavek byl splněn doplněním požadavků na využití území koridoru VR1 (viz I. Textová část A3 ZÚR MSK, bod 2.).

- 4) realizaci migračních objektů nebo jiných opatření zajišťujících migrační prostupnost tělesa VRT v prostoru vymezených dálkových migračních koridorů pro velké savce, a to v návaznosti na těleso dálnice D1.

Požadavek na zajištění migrační prostupnosti v prostoru vymezených dálkových migračních koridorů byl splněn doplněním požadavků na využití území koridoru VR1 (viz I. Textová část A3 ZÚR MSK, bod 2.).

## C) VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH (NADREGIONÁLNÍCH) VZTAHŮ

### C.1) Vyhodnocení koordinace se ZÚR sousedních krajů

V průběhu procesu pořizování A3 ZÚR MSK je územně plánovací činnost na území sousedních krajů soustavně sledována a průběžně zohledňována v koordinaci územně plánovací činnosti Moravskoslezského kraje.

Směřování rozvoje Moravskoslezského kraje je koordinováno z hlediska širších vztahů se zásadami územního rozvoje sousedních krajů Olomouckého a Zlínského. Podklady pro koordinaci rozvoje Moravskoslezského kraje se ZÚR sousedních krajů v A3 ZÚR MSK tedy byly platné ZÚR Olomouckého kraje a ZÚR Zlínského kraje. Přehled stavu ZÚR sousedních krajů (vydaných i rozpracovaných) je uveden v následující tabulce:

Tabulka 1: Přehled ÚPD sousedních krajů

kraj	ÚPD	stav	datum vydání / datum nabytí účinnosti
Olomoucký	ZÚR Olomouckého kraje	vydané	22. 2. 2008 / 28. 3. 2008
	Aktualizace č. 1 ZÚR Olomouckého kraje	vydaná	22. 4. 2011 / 14. 7. 2011
	Aktualizace č. 2a ZÚR Olomouckého kraje	vydaná	23. 9. 2019 / 15. 11. 2019
	Aktualizace č. 2b ZÚR Olomouckého kraje	vydaná	24. 4. 2017 / 19. 5. 2017
	Aktualizace č. 3 ZÚR Olomouckého kraje	vydaná	25. 2. 2019 / 19. 3. 2019
	Aktualizace č. 4 ZÚR Olomouckého kraje	rozpracovaná (veřejné projednání v červnu 2021)	
Zlínský	ZÚR Zlínského kraje	vydané	10. 9. 2008 / 23. 10. 2008
	Aktualizace č. 1 ZÚR Zlínského kraje	vydaná	12. 9. 2012 / 5. 10. 2012
	Aktualizace č. 2 ZÚR Zlínského kraje	vydaná	5. 11. 2018 / 27. 11. 2018
	Aktualizace č. 4 ZÚR Zlínského kraje	rozpracovaná (veřejné projednání v květnu 2021)	

#### C.1.1) Koordinace s Olomouckým krajem

V následující tabulce je uveden přehled záměrů A3 ZÚR MSK na hranici s Olomouckým krajem s následným vyhodnocením koordinace, která je provedena s platnými ZÚR Olomouckého kraje i rozpracovanou Aktualizací č. 4 ZÚR Olomouckého kraje.

Tabulka 2: Vyhodnocení koordinace s Olomouckým krajem

kód záměru A3 ZÚR MSK na hranici kraje	charakter záměru A3 ZÚR MSK na hranici kraje	vyhodnocení koordinace s platnými ZÚR Olomouckého kraje a rozpracovanou Aktualizací č. 4 ZÚR Olomouckého kraje
VR1	<b>koridor pro vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury</b>	<p>Koordinace je zajišťována v rámci Aktualizace č. 4 ZÚR Olomouckého kraje.</p> <p>ZÚR Olomouckého kraje vymezují koridor územní rezervy RD4 pro koridor vysokorychlostní dopravy (VRT), včetně kolejových spojek v oblasti Rokytnice, Císařov a Brodek u Přerova.</p> <p>V rámci pořizované Aktualizace č. 4 ZÚR Olomouckého kraje dochází k vypuštění koridoru územní rezervy RD4 a vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať. Provedenou změnou je zajišťována koordinace s A3 ZÚR MSK.</p>



Obrázek 1: Vymezení koridorů pro VRT v rámci aktuálně pořizované Aktualizace č. 4 ZÚR Olomouckého kraje a A3 ZÚR MSK na hranici obou krajů

### C.1.2) Koordinace se Zlínským krajem

A3 ZÚR MSK nevymezuje žádné záměry na hranici se Zlínským krajem. Z toho důvodu není nutné vyhodnocovat koordinaci s platnými ZÚR Zlínského kraje.

### C.2) Vyhodnocení koordinace s územím Polské republiky

A3 ZÚR MSK nevymezuje žádné záměry na hranici s Polskou republikou. Z toho důvodu není nutné vyhodnocovat koordinaci s platnými rozvojovými dokumenty Polské republiky.

**D) VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ PODMÍNEK VYPLYVAJÍCÍCH  
Z PŘÍPADNÝCH VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ  
SOUSEDNÍCH STÁTŮ A VÝSLEDKŮ KONZULTACÍ S NIMI**

Řešení A3 ZÚR MSK nemá vliv na území sousedních států.

**E) VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ OBSAŽENÝCH V ROZHODNUTÍ ZASTUPITELSTVA KRAJE O OBSAHU AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE POŘIZOVANÉ POSTUPEM PODLE § 42 ODS. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA A VYHODNOCENÍ SOULADU SE SCHVÁLENÝM VÝBĚREM NEJVHODNĚJŠÍ VARIANTY A PODMÍNKAMI K JEJÍ ÚPRAVĚ V PŘÍPADĚ POSTUPU PODLE § 38 ODS. 2 STAVEBNÍHO ZÁKONA, S POKYNY PRO ZPRACOVÁNÍ NÁVRHU AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE V PŘÍPADĚ POSTUPU PODLE § 38 ODS. 3 STAVEBNÍHO ZÁKONA, S ROZHODNUTÍM O AKTUALIZACI ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE A JEJÍM OBSAHU V PŘÍPADĚ POSTUPU PODLE § 42 ODS. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA**

**E.1) Vyhodnocení splnění požadavků obsažených v rozhodnutí zastupitelstva kraje o obsahu aktualizace zásad územního rozvoje pořizované postupem podle § 42 odst. 6 stavebního zákona**

Dopisem ze dne 30. 8. 2018, č. j. 44560/2018-SŽDC-GR-O26 podala Správa železniční dopravní cesty, státní organizace<sup>2</sup> (dále též „SŽDC“) jako oprávněný investor ve smyslu § 23a stavebního zákona návrh na pořízení aktualizace ZÚR Moravskoslezského kraje zkráceným postupem podle § 42a odst. 2 stavebního zákona.

Pořízení A3 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zkráceným postupem podle § 42a stavebního zákona na podkladě návrhu oprávněného investora (SŽDC) schválilo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dne 13. 12. 2018 usnesením č. 10/1051.

Dne 13. 6. 2019 Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 12/1390 rozhodlo na podkladě žádosti Správy železniční dopravní cesty, s. o., ze dne 30. 5. 2019, č. j. 31773/2019-SŽDC-GR-O26, o změně způsobu pořizování A3 ZÚR MSK – nepořizovat tuto aktualizaci zkráceným postupem dle § 42a stavebního zákona, ale “klasickým” postupem podle § 42 odst. 6 stavebního zákona.

Svou žádost SŽDC odůvodnila zejména výsledkem předběžného projednání záměru s Ministerstvem životního prostředí ve smyslu § 15 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, které proběhlo dle informací uvedených v žádosti dne 29. 5. 2019, a ze kterého vyplynulo, že s ohledem na navržené řešení vedení trasy VRT zasahující částečně do lokalit soustavy NATURA 2000 a CHKO Poodří a možný významný negativní vliv záměru na lokality soustavy NATURA 2000 lze důvodně předpokládat požadavek na vymezení záměru v A3 ZÚR MSK ve variantách.

**Požadavky na obsah A3 ZÚR MSK:**

- Změna územní rezervy pro vysokorychlostní železnici v úseku Přerov – Ostrava (hranice krajů OLK/MSK – ŽST Ostrava-Svinov) na koridor umožňující realizaci stavby.

<sup>2</sup> Od 1.1.2020 Správa železnic s.o.

Plnění v rámci A3 ZÚR MSK:

A3 ZÚR MSK požadavky splňuje. V rámci A3 ZÚR MSK dochází k vypuštění části koridoru územní rezervy D507 pro vysokorychlostní trať (VRT), a to v úseku hranice Olomouckého/Moravskoslezského kraje – Ostrava-Svinov. Zároveň dochází k vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať (VRT) a to v úseku hranice Olomouckého/Moravskoslezského kraje – Ostrava-Svinov. Koridor je vymezen následovně:

- **VR1 – koridor pro vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury**

Podrobné odůvodnění provedených změn je uvedeno v kapitole G) *Komplexní zdůvodnění přijatého řešení.* ↓

## **E.2) Vyhodnocení souladu se schváleným výběrem nejvhodnější varianty a podmínkami k její úpravě v případě postupu podle § 38 odst. 2 stavebního zákona**

Ze stanoviska MŽP ze dne 14. 11. 2018, č. j. MZP/2018/710/2904, vydaného podle požadavku § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona, mimo jiné vyplynulo, že vymezením koridoru pro vysokorychlostní trať mohou být přímo dotčeny předměty ochrany a celistvost EVL Poodří a PO Poodří a dále že lze předpokládat negativní ovlivnění území CHKO Poodří a prvků ÚSES. Dále bylo uvedeno, že lze očekávat potenciální kumulativní a synergické vlivy s jinými záměry v území nebo potenciální negativní vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví.

Z výše uvedených důvodů tak byl ze strany oprávněného investora na základě uskutečněného předběžného projednání podle § 15 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, uplatněn požadavek na zpracování variant řešení.

Vymezení variant řešení a jejich projednání a posouzení bylo nezbytným podkladem pro výběr nejvhodnější varianty, která s ohledem na konkrétní stav a podmínky v území naplňuje nejenom cíle a úkoly územního plánování uvedené v § 18 a 19 stavebního zákona, ale i účel posuzování vlivů na životní prostředí, tzn. byl zpracován objektivní odborný podklad pro výběr a následné schválení nejvhodnější varianty přispívající k udržitelnému rozvoji společnosti definovanému v § 6 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Na základě požadavků obsažených v rozhodnutí zastupitelstva kraje o obsahu A3 ZÚR MSK byl v rámci návrhu A3 ZÚR MSK pro společné jednání vymezen koridor pro vysokorychlostní trať vymezen ve čtyřech variantách:

- **VR1A – koridor pro vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba;**
- **VR1B – koridor pro vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba, včetně tzv. Vítkovické spojky;**
- **VR1C – koridor pro vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba;**
- **VR1D – koridor pro vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba, včetně tzv. Vítkovické spojky.**

Na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dne 3. 9. 2020 usnesením č. 17/2028 schválilo výběr nejvhodnější varianty koridoru – **VR1B**.

Koridor označený v návrhu A3 ZÚR MSK pro společné jednání jako VR1B je v návrhu A3 ZÚR MSK pro veřejné projednání nově označen jako koridor **VR1** z důvodu zajištění souladu s PÚR ČR.

### **E.3) Vyhodnocení souladu s pokyny pro zpracování návrhu ZÚR v případě postupu podle § 38 odst. 3 stavebního zákona**

Na základě výsledků projednání nebyla vyhodnocena potřeba aplikace postupu podle § 38 odst. 3 stavebního zákona.

### **E.4) Vyhodnocení souladu s rozhodnutím o aktualizaci ZÚR a jejím obsahu v případě postupu podle § 42 odst. 6 stavebního zákona**

Dopisem ze dne 30. 8. 2018, č. j. 44560/2018-SŽDC-GŘ-O26, podala SŽDC jako oprávněný investor ve smyslu § 23a stavebního zákona návrh na pořízení aktualizace ZÚR Moravskoslezského kraje zkráceným postupem podle § 42a odst. 2 stavebního zákona.

Pořízení A3 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zkráceným postupem podle § 42a stavebního zákona schválilo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dne 13. 12. 2018 usnesením č. 10/1051.

Dne 13. 6. 2019 Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 12/1390 rozhodlo na základě žádosti Správy železniční dopravní cesty, s. o., ze dne 30. 5. 2019, č. j. 31773/2019-SŽDC-GŘ-O26, o změně způsobu pořizování A3 ZÚR MSK - nepořizovat tuto aktualizaci zkráceným postupem dle § 42a stavebního zákona, ale "klasickým" postupem podle § 42 odst. 6 stavebního zákona.

V souladu s uvedeným usnesením Zastupitelstva Moravskoslezského kraje je A3 ZÚR MSK pořizována postupem podle § 42 odst. 6 stavebního zákona.



**F) VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ TÝKAJÍCÍCH SE ROZVOJE ÚZEMÍ STÁTU, KTERÉ NEJSOU OBSAŽENY V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE (§ 36 ODS. 1 STAVEBNÍHO ZÁKONA, S ODŮVODNĚNÍM POTŘEBY JEJICH VYMEZENÍ**

A3 ZÚR MSK nevymezuje a nenavrhuje žádné záležitosti týkající se rozvoje státu, které nejsou obsaženy v PÚR ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3 a 5.

## G) KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ

Komplexní zdůvodnění přijatého řešení je zpracováno odůvodněním jednotlivých bodů textové části A3 ZÚR MSK (I. Textová část). Odůvodnění jednotlivých bodů je provedeno *kurzívou modře*.

### ODŮVODNĚNÍ BODU 1. TEXTOVÉ ČÁSTI A3 ZÚR MSK

*Doplnění textu je provedeno v souvislosti s vymezením nového koridoru pro vysokorychlostní trať s proměnlivou šířkou.*

### ODŮVODNĚNÍ BODU 2. TEXTOVÉ ČÁSTI A3 ZÚR MSK

#### ODŮVODNĚNÍ VYMEZENÍ KORIDORU

*A3 ZÚR MSK je zpracována na základě požadavku oprávněného investora<sup>3</sup> – Správy železnic, státní organizace. Viz odůvodnění v kapitole E.1) Vyhodnocení splnění požadavků obsažených v rozhodnutí zastupitelstva kraje o obsahu aktualizace zásad územního rozvoje pořizované postupem podle § 42 odst. 6 stavebního zákona. ↑*

*V rámci A3 ZÚR MSK dochází k vypuštění části koridoru územní rezervy D507 pro vysokorychlostní trať (VRT) a to v úseku hranice Olomouckého/Moravskoslezského kraje – Ostrava-Svinov. Zároveň dochází k vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať (VRT) a to v úseku hranice Olomouckého/Moravskoslezského kraje – Ostrava-Svinov.*

*Koridor pro vysokorychlostní trať (dále též „VRT“) byl v návrhu A3 ZÚR MSK pro společné jednání<sup>4</sup> vymezen variantně (4 varianty):*

- *VR1A – koridor pro vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba;*
- *VR1B – koridor pro vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba, včetně tzv. Vítkovické spojky;*
- *VR1C – koridor pro vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba;*
- *VR1D – koridor pro vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba, včetně tzv. Vítkovické spojky.*

*Na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dne 3. 9. 2020 usnesením č. 17/2028 schválilo výběr nejvhodnější varianty koridoru – VR1B. Varianty VR1A, VR1C, VR1D nejsou dále sledovány.*

*Koridor označený v návrhu A3 ZÚR MSK pro společné jednání jako VR1B je v návrhu A3 ZÚR MSK pro veřejné projednání<sup>5</sup> nově označen jako koridor VR1 z důvodu zajištění souladu s PÚR ČR, ve které je předmětný záměr v článku (83) označen kódem VR1.*

<sup>3</sup> § 23a stavebního zákona

<sup>4</sup> § 37 stavebního zákona

<sup>5</sup> § 39 stavebního zákona

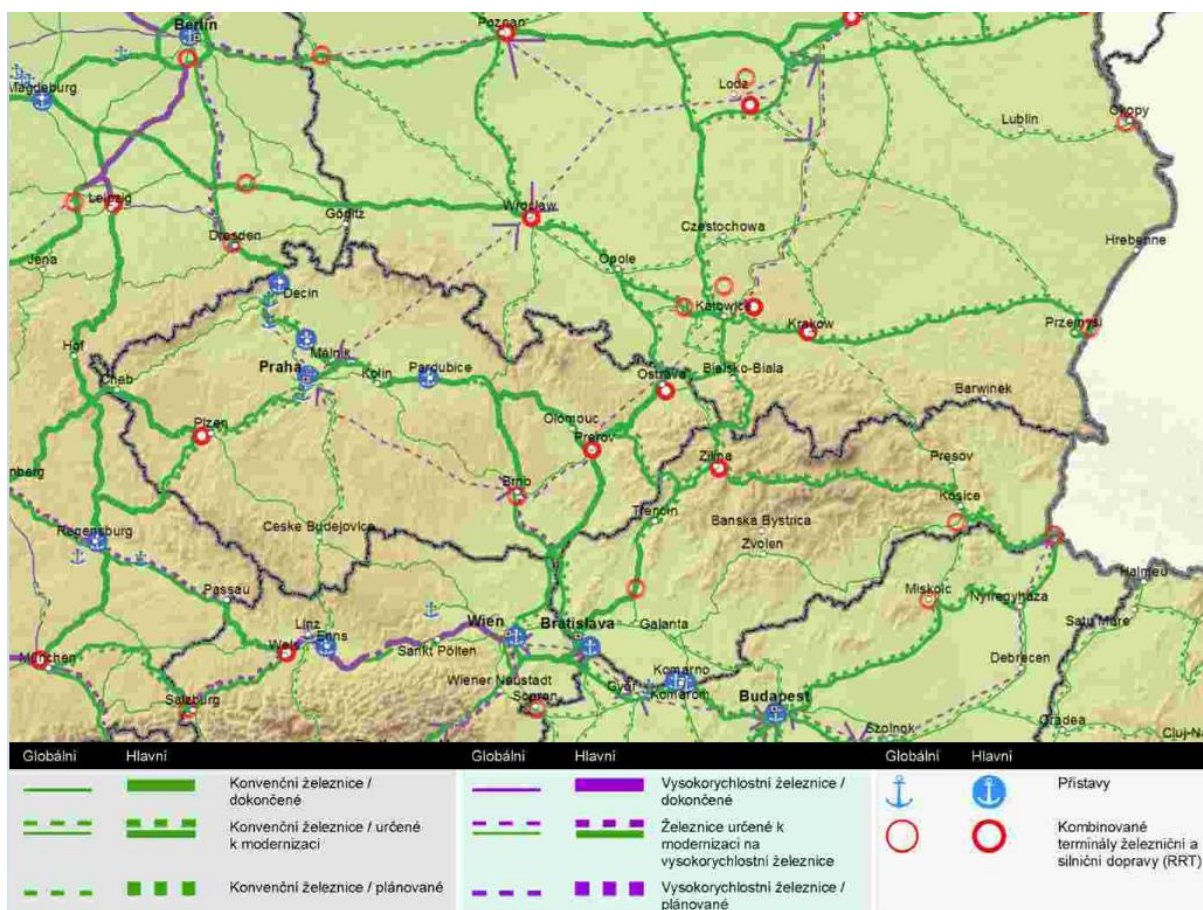
Potřeba vymezení koridoru pro VRT vyplývá z několika dokumentů mezinárodního, republikového i krajského významu. Vztah VRT k těmto dokumentům je vyhodnocen následovně:

- **Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T)**

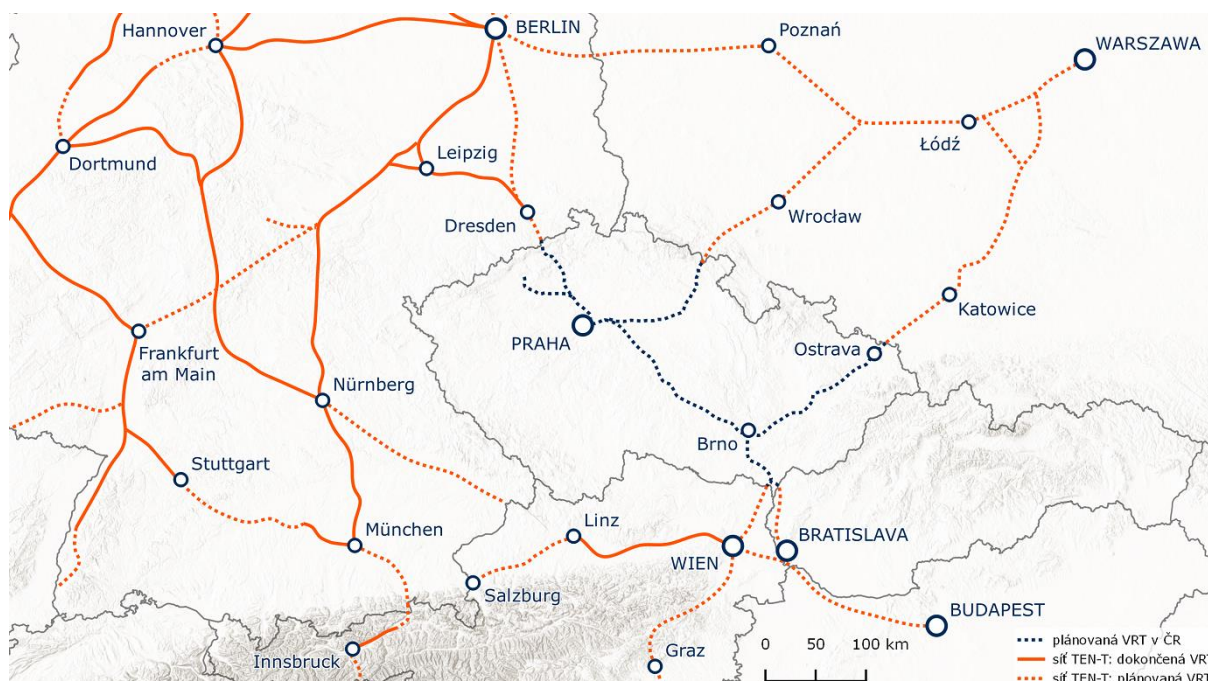
Tento závazný dokument byl schválen jako Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU ze dne 11. 12. 2013 č. 1315/2013/EU. Jedná se o nejvyšší úroveň plánování dopravní infrastruktury v rámci Evropské unie.

Toto nařízení stanoví hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě sestávající z globální sítě a hlavní sítě, přičemž hlavní síť je zřízena na základě globální sítě a určuje projekty společného zájmu, a stanoví požadavky, které je třeba při řízení infrastruktury transevropské dopravní sítě dodržovat, stanoví priority rozvoje transevropské dopravní sítě a opatření pro realizaci transevropské sítě. Toto nařízení mimo jiné stanoví, že členské státy musí vynaložit veškeré úsilí s cílem dokončit globální síť a splnit příslušná ustanovení nařízení do 31. prosince 2050. Členské státy musí přijmout příslušná opatření, aby hlavní síť byla rozvíjena tak, aby splňovala příslušná ustanovení nařízení do 31. prosince 2030.

Do sítě TEN-T je zařazen i II. tranzitní železniční koridor tzv. Baltsko-jadranský koridor (Gdaňsk – Warszawa – Katowice) – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav, jehož součástí je i úsek Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR/Polsko, resp. úsek (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, který je předmětem řešení A3 ZÚR MSK.



Obrázek 2: Schéma globální a hlavní sítě železnice dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU



Obrázek 3: Schéma VRT v kontextu ČR a sousedních států (zdroj: SŽ, s.o.)

- **Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3 a 5**

*Dokument schválený vládou ČR (dne 20. 7. 2009 schválena PÚR ČR 2008, dne 15. 4. 2015 schválena Aktualizace č. 1 PÚR ČR, dne 2. 9. 2019 schváleny Aktualizace č. 2 a 3 PÚR ČR, dne 17. 8. 2020 schválena Aktualizace č. 5 PÚR ČR) je podle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území.*

*Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3 a 5 určuje požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, mezinárodních, nadregionálních a přeshraničních souvislostech, určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů a stanovuje republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území.*

*V článku (83) vymezuje tento dokument mimo jiné koridor vysokorychlostní dopravy VR1 Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR/Polsko. Důvodem tohoto vymezení je pak chránit na území ČR navržené koridory vysokorychlostní dopravy v návaznosti na obdobné koridory v zahraničí. PÚR ČR dále stanoví úkol pro územní plánování prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územních rezerv, případně vymezením koridorů.*

*V rámci A3 ZÚR MSK je tak plněn úkol územního plánování spočívající ve vymezení koridoru vysokorychlostní dopravy v úseku (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, který je součástí je koridoru Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR/Polsko a který byl dosud v ZÚR MSK chráněn prostřednictvím vymezením územní rezervy D507, který je v rámci A3 ZÚR MSK v úseku hranice Olomouckého/Moravskoslezského kraje – Ostrava-Svinov vypuštěn.*

*Z důvodu zachování přehlednosti je v rámci A3 ZÚR MSK zachováno kódové označení předmětného záměru stanovené v PÚR ČR, tj. „VR1“.*



- **Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050**

Výchozí strategický dokument resortu dopravy schválený vládou ČR dne 12. 6. 2013.

V části priority, specifické cíle a opatření obsažené v tomto dokumentu bylo mimo jiné stanoveno následující opatření: „Modernizovat a dobudovat dopravní infrastrukturu v mezinárodním kontextu (prioritně síť TEN-T) s ohledem na konkurenceschopnost ČR a s ohledem na potřeby průmyslu, rozvoje cestovního ruchu a ostatních sektorů hospodářství.“ Vymezením koridoru pro VRT v rámci A3 ZÚR MSK tak dochází k naplnění předmětného opatření.

- **Dopravní sektorové strategie 2. fáze**

Vládou ČR dne 27. 2. 2018 schválené strategie rozvíjejí do věcných i finančních podrobností výše uvedený nadřazený koncepční dokument Dopravní politika ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050.

Dokument se mimo jiné věnuje problematice rychlých nadregionálních železničních spojení (koncepce VRT / RS), a to zejména z pohledu koncepce rozvoje nadregionální železniční dopravy (a pro ni potřebné infrastruktury) pro období po roce 2020 a deklaruje potřebu dokončení tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů tak, aby železniční koridory byly uceleně funkční. Přitom počítá mimo jiné i s koridorem vysokorychlostní tratě Brno – Ostrava – Katowice. Z tohoto pohledu tak A3 ZÚR MSK přispívá k dosažení stanoveného cíle a naplnění koncepce.

- **Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR**

Tento program schválila vláda ČR dne 22. 5. 2017. Jedná se o výchozí strategický dokument pro problematiku řešení rozvoje rychlých železničních spojení.

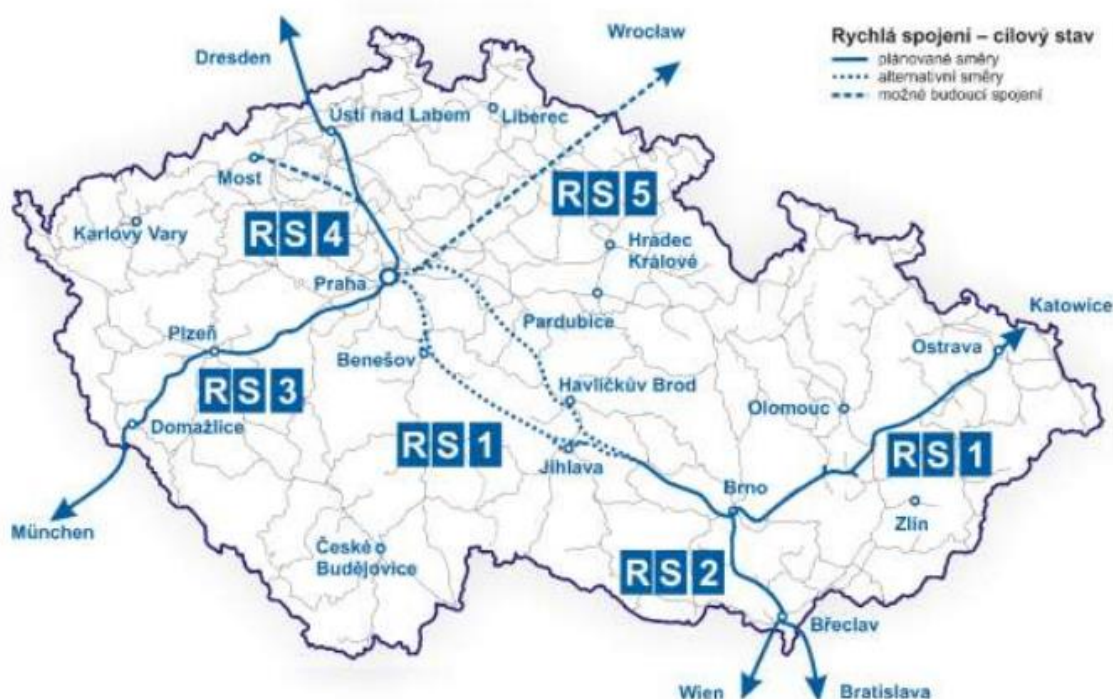
Při přijetí tohoto programu vláda ČR konstatovala následující:

- rozvoj sítě Rychlých spojení představuje výraznou příležitost a impuls pro udržitelný rozvoj České republiky a jejích regionů v celoevropském kontextu;
- vybudováním a provozováním Rychlých spojení dojde k zásadnímu zkvalitnění nabízených cenově dostupných dopravních služeb, což posílí mezinárodní konkurenceschopnost a zvýší atraktivitu České republiky při současném snížení vlivů realizované dopravy na životní prostředí;
- systém Rychlých spojení zajistí novou dostupnost i regionálních center a kvalitní spojení s důležitými metropolemi sousedních zemí;
- Rychlá spojení představují zcela nový investičně i provozně významný dopravní projekt v rámci dopravní soustavy státu pro období dalších třiceti let;
- předpokládané parametry systému Rychlých spojení budou srovnatelné s parametry obdobných dopravních projektů mezi nejvyspělejšími zeměmi Evropy;
- rychlá železniční doprava se stane běžně využívaným a dostupným dopravním prostředkem pro všechny skupiny obyvatelstva.

Obsahem programu je mimo jiné i vysokorychlostní trať Přerov – Ostrava jako pokračování hlavního směru vysokorychlostních tratí na území České republiky pro relaci Praha – Brno – Ostrava – státní hranice. Vysokorychlostní trať Přerov – Ostrava navazuje na úsek Brno – Přerov. V návaznosti na dokončení realizace akcí ŽST Přerov 2. a 3. stavba se v úseku ŽST Prosenice – ŽST Ostrava-Svinov navrhuje zřízení novostavby vysokorychlostní tratě

v blízkosti již modernizovaného II. tranzitního železničního koridoru, případně v územním koridoru s dálnicí D1.

V usnesení vlády ČR č. 389 ze dne 22. 5. 2017 vláda mimo jiné žádá hejtmany a primátory statutárních měst respektovat při plánování modernizace krajské a městské dopravní infrastruktury rozvoj Rychlých spojení v České republice v územně plánovací dokumentaci a zajistit kvalitní napojení regionální dopravní infrastruktury na dálkovou. Vymezením koridoru vysokorychlostní tratě v úseku (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, který je předmětem řešení A3 ZÚR MSK, tak dochází nejenom k respektování a zohlednění strategických a koncepčních dokumentů přijatých vládou ČR, ale i k vyhovění požadavku vlády ČR jako vrcholného orgánu výkonné moci České republiky.



Obrázek 4: Schéma předpokládané sítě rychlých spojení v ČR (Zdroj: Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR, 2017)

- **Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030**

Dokument schválený vládou ČR dne 25. 1. 2017 navazuje na Dopravní politiku ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 a řeší mimo jiné problémy nedostatečné kapacity železnice a stanoví také železniční stavby, které je třeba v daném období zajistit.

Tato koncepce v obecné rovině rovněž počítá s realizací vysokorychlostní trati Přerov – Ostrava pro dálkovou osobní dopravu, čímž by mělo dojít k odlehčení stávající železniční trati pro nákladní dopravu. Obsah projednávané A3 ZÚR MSK je tak v souladu i s touto koncepcí zaměřenou na nákladní dopravu.

- **ÚAP Moravskoslezského kraje**

Čtvrtá aktualizace tohoto územně plánovacího podkladu byla projednána dne 14. 9. 2017 Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje. Tento nástroj územního plánování je podle § 25 stavebního zákona jedním z výchozích podkladů pro pořizování A3 ZÚR MSK.



Z rozboru udržitelného rozvoje území, jehož součástí jsou mimo jiné i problémy k řešení v územně plánovací dokumentaci, vyplývá, že záměr vysokorychlostní trati, který je obsažen v ÚAP Moravskoslezského kraje, se dotýká zájmů ochrany přírody – CHKO Poodří, EVL a ptačí oblast (NATURA 2000) – a možný střet a problém k řešení je veden pod označením P-D30. K tomu lze uvést, že při vymezení variant koridoru pro VRT v rámci návrhu pro společné jednání a následném výběru nejvhodnější varianty (viz kapitola E.2) byly zohledňovány mimo jiné i zájmy ochrany přírody. Podrobné vyhodnocení potenciálních vlivů na předměty ochrany EVL a PO, ale i CHKO Poodří vyhlášené nařízením vlády č. 51/2017 ze dne 28. 2. 2017 je součástí Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR MSK na životní prostředí (SEA) a Posouzení vlivu koncepce A3 ZÚR MSK na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Lze tak konstatovat, že v A3 ZÚR MSK dochází k řešení v ÚAP MSK identifikovaného problému v území.

- **Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje**

Tento koncepční dokument na úrovni kraje věnující se dopravě byl schválen Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje dne 26. 6. 2008 usnesením č. 24/2096.

Tato koncepce stanoví, že prioritní rozvojovou osou kraje jak z hlediska dopravy a dopravní infrastruktury, tak i z hlediska širšího hospodářského, sociálního i kulturního rozvoje je severojižní (Baltsko-adriatická) evropská osa. Koridor Sever – Jih Slezského kříže, jako dominantní dopravní tah v kraji, který spojuje zejména významné evropské aglomerace Vídeň a Katovice, je na území Moravskoslezského kraje vymezen dálnicí D1, mezinárodním tahem E462 v trase silnice I/48 a D48 a II. tranzitním železničním koridorem (E 40, E 65 Přerov – Bohumín) společně s trasou vysokorychlostní tratě včetně Letiště Leoše Janáčka Ostrava. Vysokorychlostní trať Brno – Ostrava – Polsko, zde uvedená pod označením 4/K.1, je, jak z této koncepce vyplývá, jednou z nejdůležitějších liniových železničních staveb na základní železniční síti v Moravskoslezském kraji. A3 ZÚR MSK tak přispívá k naplňování stanovených cílů obsažených nejenom v dopravních koncepcích a strategiích přijatých na úrovni státu, ale i přijatých na krajské úrovni.

## HLAVNÍ CÍLE VRT V ČR

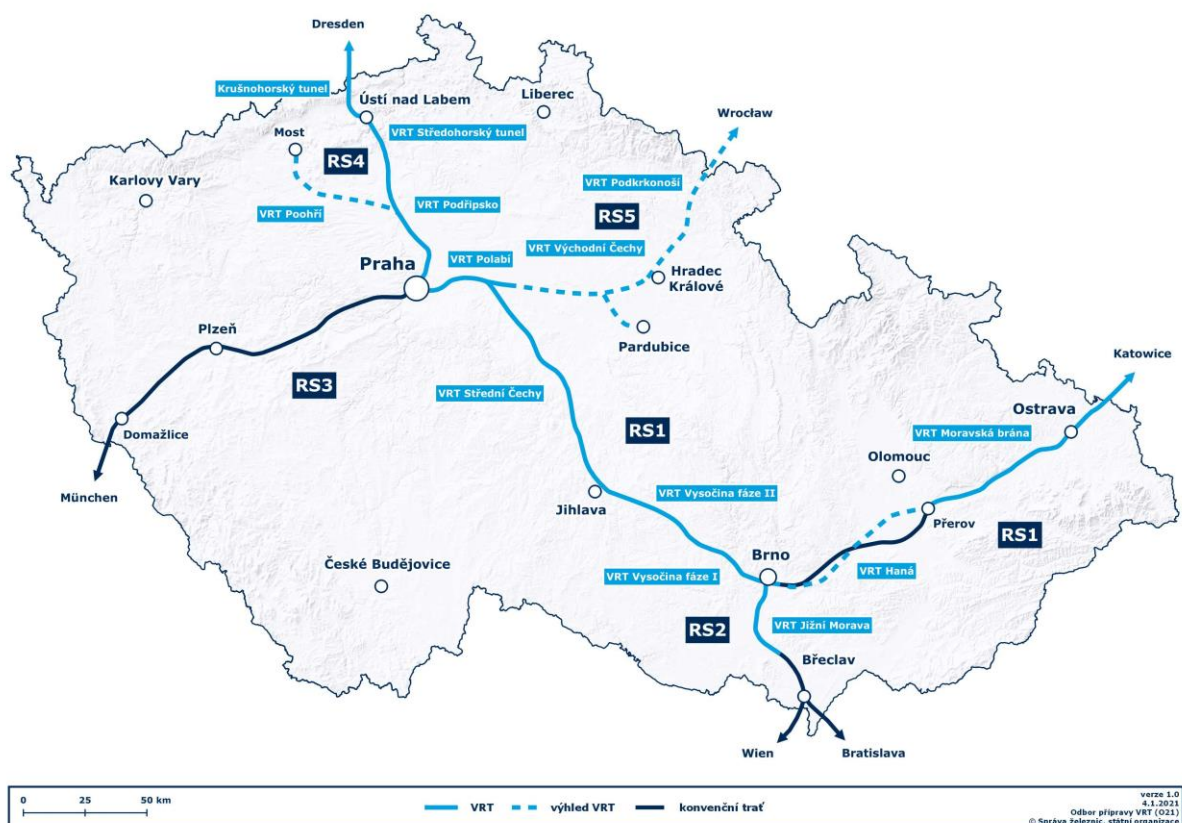
Cílem projektu výstavby VRT je zajistit nezbytnou dopravní infrastrukturu pro zlepšení dostupnosti a propojenosti všech regionů Evropské unie pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Její výstavba má rovněž pomoci posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost EU a podpořit právo všech jejích občanů na volný pohyb v rámci území členských států.

Nová VRT je základem pro posílení role železniční dopravy jak na tuzemském, tak mezinárodním dopravním trhu. Environmentálně přijatelná forma dopravy podporuje cíle EU v oblasti ochrany životního prostředí, je dalším krokem na cestě k nízkouhlíkové ekonomice a pomůže při snížení závislosti dopravy na tradičních uhlovodíkových palivech, čímž jednoznačně naplňuje principy udržitelného rozvoje.

Vysokorychlostní trať Praha – Brno – Ostrava s odbočením ve směru na Břeclav se stane páteří střeoevropské sítě rychlé železniční dopravy, která propojí mj. hlavní města zemí Visegrádské skupiny a naváže na připravované projekty v sousedních státech. Výstavbou VRT dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, a to nejenom v ose nové tratě. Nově vybudovaná infrastruktura je připravována jako jedna ze součástí celorepublikového

dopravního systému, který bude z pohledu cestujících reprezentován především rychlými vlaky.

Výstavbou VRT dojde k **výraznému posílení kapacity stávajících koridorových tratí**, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní, tak nákladní dopravy.



Obrázek 5: Přehledné schéma plánovaných vysokorychlostních tratí v ČR (Zdroj: SŽ, s. o., 2021)

## ODŮVODNĚNÍ ZPŮSOBU VYMEZENÍ KORIDORU

Do ZÚR MSK vydaných v roce 2011 byl koridor územní rezervy pro záměr železniční dopravy mezinárodního a republikového významu D507 převzat bez věcné změny ze schváleného Územního plánu velkého územního celku Beskydy. Proces vedoucí ke stabilizaci budoucí trasy vysokorychlostní tratě v územně plánovací dokumentaci tak, aby umožňoval realizaci záměru, od vydání ZÚR MSK dále pokračoval, a to pořízením dalších studií věnujících se ve svém obsahu hledáním takového průchodu územím, který by byl přijatelný nejenom z technického a ekonomického hlediska, ale i z pohledu limitů využití území a ochrany jeho hodnot.

Nejnovějším dokumentem prověřujícím vymezení koridoru pro záměr vysokorychlostní trati je Územně technická studie VRT Bohumín – Přerov (Moravia Consult, 2013), která navazuje na dříve zpracovanou studii s názvem Koordinační studie VRT, (IKP Consulting Engineers s.r.o., 2003), jejímž předmětem bylo zpracovat ucelený a přehledný materiál s cílem minimalizovat variantnost tras, a který sloužil jako podklad pro územní plánování, tj. jako podklad pro vymezení koridorů územních rezerv pro trasy budoucího vysokorychlostního systému v ČR.

Směrové vedení trasy z roku 2003 v úseku Přerov – Ostrava-Svinov bylo dále upřesněno zejména se zřetelem na řešení křížení se souběžnou infrastrukturou ve studii Využití magistralní VRT Brno – Ostrava pro rychlostní spojení Wien – Olomouc – Wrocław (Moravia Consult, 2010). Výsledkem této studie bylo upřesnění trasování z roku 2003 zejména ve vztahu k aktuálním podmínkám v území a existenci novostavby dálnice D1.

Územně technická studie VRT Bohumín – Přerov (Moravia Consult, 2013) měla za cíl zpřesnění vedení trasy VRT v úseku Přerov – Bohumín/PL, která bude přijatelná pro orgány veřejné správy s cílem možného zapracování do územně plánovací dokumentace. Studie VRT Bohumín – Přerov upřesnila možnosti vedení vysokorychlostní tratě v území. Studie prokázala, že zadaný provozní koncept je, s určitými úlevami, území schopno pojmout. Současně poukazuje na potřebu koordinace s ostatními, zejména liniovými stavbami a potřebu dořešení navazujícího úseku směrem na Brno a zaústění do Polské republiky.

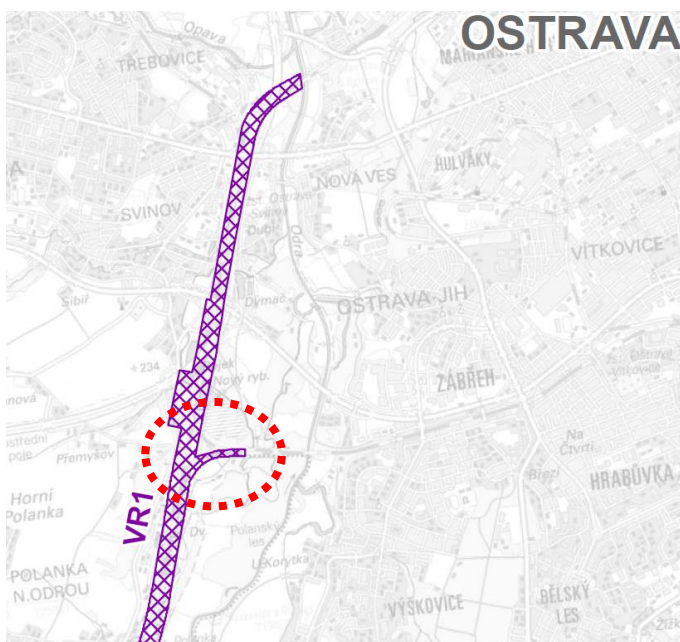
Na základě těchto podkladů, prověřujících podmínky a možnosti vedení vysokorychlostní tratě v úseku (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, výsledků projednání návrhu A3 ZÚR MSK dle § 37 stavebního zákona a rozhodnutí Zastupitelstva Moravskoslezského kraje o výběru nejvhodnější varianty koridoru (viz kapitola E.2), tak v rámci A3 ZÚR MSK dochází ke změně vymezení územní rezervy D507 na koridor VR1 umožňující realizaci záměru VRT.

Koridor VR1, který je předmětem řešení A3 ZÚR MSK, vychází z vymezení původního koridoru územní rezervy D507 pro vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava – Bohumín, nová stavba. Koridor kopíruje původní koridor územní rezervy D507 prakticky v celé své délce.

Koridor VR1 je vymezen v úseku hranice Olomouckého/Moravskoslezského kraje (k. ú. Hynčice u Vrážného) až po křížení se železniční tratí č. 279 v k. ú. Velké Albrechtice, tzn. v délce cca 21 km, v těsném souběhu s dálnicí D1. Následně se koridor odklání od dálnice D1 východním směrem, kde se po cca 5 km v k. ú. Jistebník přimyká k železniční trati č. 270. Odsud je koridor vymezen v souběhu se železniční tratí č. 270 v délce cca 13 km až do prostoru ŽST Ostrava-Svinov, resp. až do místa křížení železniční trati č. 270 s řekou Odrou v k. ú. Třebovice ve Slezsku.

Součástí koridoru VR1 je i část zajišťující propojení mezi VRT (směrem od Přerova) a tratí Ostrava-Svinov – Ostrava-Vítkovice (tzv. Vítkovická spojka). Toto propojení je navrženo pro **zvýšení** spolehlivosti, plynulosti a kvality provozu. Jeho smyslem je zajistit dostatečnou kapacitu a variabilitu železničního provozu v uzlu Ostrava i při mimořádnostech a výlukách. Vítkovická spojka je také případně využitelná pro osobní vlaky obsluhující jižní část Ostravy.

V okolí ŽST Ostrava-Vítkovice je rovněž uvažováno zřízení údržbové



Obrázek 6: Část koridoru VR1, tzv. Vítkovická spojka



*základny pro zajištění provozuschopnosti VRT. Nové propojení umožní nájezd techniky z této základny na VRT bez ovlivnění provozu na koridorové trati.*

*Budoucí propojení je uvažováno jako dvoukolejné, přičemž v jednom směru se předpokládá využití současné spojky Polanka nad Odrou – Ostrava-Vítkovice a ve druhém směru nová kolej spojující VRT a konvenční trať Ostrava-Svinov – Ostrava-Vítkovice.*

## ODŮVODNĚNÍ ŠÍŘKY KORIDORU

*Základní šířka koridoru VR1 je na základě požadavku oprávněného investora stanovena 200 m tak, aby v rámci územně plánovací činnosti obcí poskytoval dostatečný prostor pro jeho upřesnění v souvislostech a podrobnostech území obcí. Ve vybraných úsecích koridoru dochází k jeho rozšíření či zúžení ve vztahu k základní šířce 200 m. Jedná se o následující úseky:*

- rozšíření až na 300 m v k. ú. Vrážné u Oder a k. ú. Mankovice**  
*Rozšíření je navrženo pro umožnění upřesnění technických parametrů trasy VRT v rámci navazující projektové přípravy stavby a zároveň umístění stavby VRT do souběhu se stávající dálnicí D1. Souběh koridoru se stávajícími stavbami dopravní infrastruktury je z hlediska snahy o zachování prostupnosti krajiny a minimalizace fragmentace krajiny žádoucí. Takový způsob vymezení koridoru je zároveň v souladu s republikovou prioritou územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (23) stanovenou v PÚR ČR, která mj. stanoví: „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.“*
- rozšíření až na 720 m v prostoru severně od Studénky v k. ú. Bílov, k. ú. Butovice, k. ú. Studénka nad Odrou a k. ú. Velké Albrechtice**  
*Rozšíření je navrženo pro umožnění upřesnění technických parametrů trasy VRT v rámci navazující projektové přípravy stavby, aby v maximální míře umožňovala kopírovat terén a byl minimalizován dopad na zastavěné území města Studénka.*
- zúžení na 150 m v úseku od ŽST Jistebník v k. ú. Jistebník po křížení se silnicí II/478 v k. ú. Polanka nad Odrou**  
*Zúžení v délce cca 4,5 km je navrženo z důvodu minimalizace potenciálního vlivu stavby VRT na území CHKO Poodří.*
- rozšíření na 340 m v úseku od křížení se silnicí III/4785 po křížení s dálnicí D1 v k. ú. Svinov**  
*Rozšíření je navrženo pro umožnění upřesnění technických parametrů trasy VRT v rámci navazující projektové přípravy stavby v místě křížení se stávající železniční tratí č. 321, která v tomto úseku vybočuje mimo stávající II. tranzitní železniční koridor.*
- zúžení na 160 m v úseku od křížení se silnicí I/11 v k. ú. Svinov po křížení s řekou Odrou v k. ú. Třebovice ve Slezsku**  
*Zúžení v délce cca 2,5 km je navrženo tak, aby byl minimalizován dopad na zastavěné území města Ostravy.*

- **zúžení na 70 m v úseku tzv. Vítkovické spojky v k. ú. Svinov**

Zúžení v délce cca 0,6 km je navrženo pro minimalizaci zásahu koridoru do území CHKO Poodří, EVL Poodří, PO Poodří a PR Rezavka.

Samotná šířka tělesa stavby VRT včetně ostatních součástí stavby a včetně náspů, zářezů, příkopů, odvodňovacích ploch, ochranných pásů izolační zeleně, oplocení a manipulačního prostoru vně prostoru stavby VRT bude proměnlivá v závislosti na morfologii terénu a zvoleném stavebně-technickém řešení. Pro účely stanovení kvalifikovaného odhadu záborů ZPF a PUPFL v kapitole H) byla zvolena průměrná šířka 45 m. V případě průchodu územím CHKO či lokalitami NATURA 2000 se tato šířka bude minimalizovat, aby zásah do těchto území byl co nejmenší. Z toho důvodu je např. ve Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000) uvažováno s průměrnou šířkou 35 m. V případě vedení stavby VRT po estakádě či mostní konstrukci bude tato šířka ještě menší.

## ODŮVODNĚNÍ STANOVENÍ POŽADAVKŮ NA VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Pro koridor VR1 jsou stanoveny požadavky na jeho využití, které mají za cíl minimalizovat potenciální negativní vlivy na vybrané složky životního prostředí. Pro zvýšení přehlednosti dokumentace jsou níže **červeným textem** uvedeny jednotlivé požadavky na využití území.

⇒ **Vytvořit územní podmínky pro:**

- **umístění vysokorychlostní tratě příslušných parametrů včetně vedlejších staveb a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury;**

Koridor VR1 je určen pro umístění stavby VRT, jakožto významné dopravní stavby mezinárodního a republikového významu, včetně vedlejších staveb a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury. Požadavek na stanovené využití území vyplývá z PÚR ČR, která v článku (83) vymezuje koridor VRT Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR/Polsko.

Vedlejší stavbou se rozumí stavba, která se stavbou hlavní (VRT) svým účelem užívání nebo umístěním souvisí a která zabezpečuje užitelnost stavby hlavní nebo doplňuje účel užívání stavby hlavní, např. součásti a příslušenství VRT, místní komunikace, mostní objekty, tunely, galérie, opěrné a zárubní zdi, násypy, svahy, dělicí pásy, příkopy a ostatní povrchová odvodňovací zařízení, dešťové usazovací nádrže, propustky, protihlukové stěny, doprovodná vegetace, a dále vyvolané stavby, jako např. vyvolané přeložky komunikací nižších tříd, inženýrských sítí, polních cest atd., bez kterých nelze stavbu dopravní infrastruktury realizovat a řádně užívat pro stanovený účel.

- **minimalizaci střetu s územím EVL a PO Poodří, s biotopy předmětů ochrany a typy evropských stanovišť;**

Požadavek na využití území je stanoven na základě doporučení dokumentace SEA, naturového hodnocení<sup>6</sup> a požadavku vyplývajícího ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g 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 (viz kapitola B.2).

<sup>6</sup> Posouzení vlivu koncepce A3 ZÚR MSK na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (Banaš, 2020)

– **minimalizaci střetu s potravními biotopy a hnízdišti motáka pochopa;**

Požadavek na využití území je stanoven na základě doporučení dokumentace SEA, naturového hodnocení a požadavku vyplývajícího ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g 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 (viz kapitola B.2).

Jak vyplynulo z naturového hodnocení, koridor VR1 je částečně vymezen přes potenciální potravní biotopy motáka pochopa, které byly identifikovány na základě nálezové databáze AOPK a zpracovaných odborných studií<sup>7</sup>. Přehledná situace potenciálních potravních biotopů motáka pochopa je rovněž graficky znázorněna v textové části naturového hodnocení.

– **izolační výsadbu autochtonních druhů stromů (izolační pás zeleně) a realizaci opatření pro ochranu biotopů motáka pochopa;**

Požadavek na využití území je stanoven na základě doporučení dokumentace SEA, naturového hodnocení a požadavku vyplývajícího ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g 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 (viz kapitola B.2).

Účelem stanoveného požadavku na využití území je primárně potřeba minimalizovat vizuální rušení motáka pochopa i okolí záměru a usměrnit migrující, resp. lovcí, jedince k nadletu trati, a tedy minimalizovat riziko kolize ptáků s projíždějícími vlaky. Předmětné pásy izolační zeleně budou dílčím způsobem rovněž plnit protihluková opatření.

– **realizaci náhradních nebo doplňkových terestrických biotopů (úkrytů) pro čolka velkého a případně i další druhy, které jsou předmětem ochrany EVL, jako kompenzaci za zabrané biotopy;**

Požadavek na využití území je stanoven na základě doporučení dokumentace SEA, naturového hodnocení a požadavku vyplývajícího ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g 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 (viz kapitola B.2).

– **realizaci migračních objektů nebo jiných opatření zajišťujících migrační prostupnost tělesa VRT v prostoru vymezených dálkových migračních koridorů pro velké savce, a to v návaznosti na těleso dálnice D1,**

Požadavek na využití území je stanoven na základě doporučení dokumentace SEA, naturového hodnocení a požadavku vyplývajícího ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g zákona

<sup>7</sup> Slezská ornitologická společnost (2013): Studie vlivů lidských aktivit v potravní zóně pochopa na populaci hnízdící v Ptačí oblasti Poodří. – Ms., 4. 11. 2013, 62 pp. (Agentura ochrany přírody a krajiny ČR & Slezská ornitologická společnost, pobočka ČSO, Ostrava).

Němečková I. & Mrlík V. (2008): Podmínky zachování lokální populace motáka pochopa (*Circus aeruginosus*) v ptačí oblasti Poodří a analýza faktorů ovlivňujících její stabilitu. – Ms., 2008, 56 pp. (Agentura ochrany přírody a krajiny ČR & Slezská ornitologická společnost, pobočka ČSO, Ostrava).



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 (viz kapitola B.2).

Dálkové migrační koridory jsou graficky znázorněny např. ve výkrese B.1 Koordinační výkres.

- **křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na nezhoršení odtokových poměrů,**

Požadavek na využití území je stanoven na základě doporučení dokumentace SEA a požadavku vyplývajícího ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g 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 (viz kapitola B.2).

- **ochranu obytné zástavby před hlukem.**

Požadavek na využití území je stanoven na základě doporučení dokumentace SEA a požadavku vyplývajícího ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g 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 (viz kapitola B.2).

Ochrana před hlukem vyplývajícím z provozu VRT je primárně zajištěna zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

## ODŮVODNĚNÍ STANOVENÍ KRITÉRIÍ A PODMÍNEK PRO ROZHODOVÁNÍ O MOŽNÝCH VARIANTÁCH V PLOŠE VYMEZENÉHO KORIDORU

Pro koridor VR1 jsou stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru, která mají za cíl minimalizovat potenciální negativní vlivy na vybrané složky životního prostředí vyplývající z umístění stavby VRT do území. Pro zvýšení přehlednosti dokumentace jsou níže **červeným textem** uvedeny jednotlivé kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru.

- ⇒ **Minimalizovat vlivy na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí.**

S ohledem na vymezení koridoru v blízkosti zastavěných území obcí (např. Hladké Žitovice, Studénka) je stanovena podmínka zajišťující minimalizaci vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí.

- ⇒ **Minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří.**

Koridor je vymezen mj. v blízkosti přírodních a krajinných hodnot a zároveň částečně zasahuje do území CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří. Za účelem zajištění minimalizace vlivů, které mohou být i nepřímé (ne vždy je koridor vymezen ve střetu s příslušným územím), na tato území, je stanovena příslušná podmínka.

- ⇒ **Minimalizovat střety s významnými krajinnými prvky, přírodními parky, zvláště chráněnými územími, lokalitami NATURA 2000, skladebnými prvky ÚSES a územím s identifikovaným výskytem ochranně významných druhů rostlin a živočichů.**

Podmínka je stanovena na základě doporučení dokumentace SEA a požadavku vyplývajících ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g 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 (viz kapitola B.2).

- ⇒ **Zachovat prostupnost krajiny pro člověka a volně žijící živočichy s důrazem na zachování migrační prostupnosti na území obcí Jistebník a Studénka v segmentu CHKO Poodří podél říčky Bílovka.**

Stavba VRT může snížit prostupnost krajiny pro volně žijící živočichy a člověka. Samotná míra snížení prostupnosti je dána zejména stavebně-technickým provedením stavby, resp. způsobem jejího vedení v území (např. na rostlém terénu, na estakádě, na mostní konstrukci), které však není v současné době známo a zároveň ho nelze v úrovni ZÚR předjímat. Za účelem minimalizace vlivu stavby na prostupnost krajiny je stanovena příslušná podmínka, jejíž znění bylo upraveno v návaznosti na doporučení dokumentace SEA a požadavku vyplývajících ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g 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 (viz kapitola B.2).

- ⇒ **Minimalizovat vlivy na výhradní ložiska, chráněná ložisková území, dobývací prostory a území svahových nestabilit.**

Podmínka je stanovena na základě doporučení dokumentace SEA a požadavku vyplývajících ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g 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 (viz kapitola B.2). Požadavek na minimalizaci vlivů na výhradní ložiska, chráněná ložisková území a dobývací prostory byl rovněž v rámci společného jednání uplatněn Ministerstvem průmyslu a obchodu.

- ⇒ **Minimalizovat vlivy na kulturní hodnoty, zejména kulturní památky a území s archeologickými nálezy.**

Podmínka je stanovena na základě doporučení dokumentace SEA a požadavku vyplývajících ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g 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 (viz kapitola B.2). Požadavek na minimalizaci vlivů na kulturní hodnoty, zejména kulturní památky, byl rovněž v rámci společného jednání uplatněn Ministerstvem kultury.

- ⇒ **Minimalizovat střety s ochrannými pásmy vodních zdrojů a ochranným pásmem zdroje přírodních léčivých vod Klimkovice.**

Podmínka je stanovena na základě doporučení dokumentace SEA a požadavku vyplývajících ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g 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 (viz kapitola B.2).

⇒ **Respektovat opatření pro protipovodňovou ochranu území.**

Podmínka je stanovena na základě doporučení dokumentace SEA a požadavku vyplývajícího ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g 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 (viz kapitola B.2).

## ODŮVODNĚNÍ STANOVENÍ ÚKOLŮ PRO ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

Pro koridor VR1 jsou stanoveny úkoly pro územní plánování, které je potřeba zohlednit při zpřesňování předmětného koridoru v územních plánech dotčených obcí. Pro zvýšení přehlednosti dokumentace jsou níže **červeným textem** uvedeny jednotlivé úkoly pro územní plánování.

⇒ **V rámci upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí:**

- **řešit prostorovou koordinaci s ostatními koridory dopravní a technické infrastruktury vymezenými v ZÚR MSK;**

Úkol pro územní plánování stanovuje požadavek na řešení prostorové koordinace s ostatními koridory dopravní a technické infrastruktury vymezenými v ZÚR MSK. Koridor pro vysokorychlostní trať se částečně dotýká několika dalších koridorů dopravní a technické infrastruktury, které jsou vymezeny v platných ZÚR MSK. Konkrétně se jedná o koridory DZ14, EZ10, PZ2 a koridor územní rezervy E501. V rámci následného zpřesňování předmětných koridorů v územních plánech dotčených obcí je potřeba na základě podrobnějšího prověření prostorových nároků jednotlivých záměrů tyto záměry vzájemně koordinovat a případně stanovit podmínky pro jednotlivé koridory tak, aby realizace jednotlivých záměrů nebyla ztížena nebo znemožněna. **Koordinaci je nezbytné provádět ve spolupráci s dotčenými orgány a provozovateli příslušných infrastruktur.**

Případné křížení stavby VRT se stavbami technické infrastruktury není vyloučeno a vzájemná koordinace je možná. V § 5a odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, je stanoveno, že z důvodů veřejného zájmu se dráha a stavba dráhy může křížit nebo stýkat s energetickými, vodovodními, stokovými, telekomunikačními, popřípadě jinými sítěmi technického vybavení, které neslouží k provozování drah a drážní dopravě na dráhách, tak, aby práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů těchto zařízení byly zabezpečeny ve shodě s právy a povinnostmi vlastníků a provozovatelů drah a drážní dopravy na dráze.

- **preferovat řešení s minimálními vlivy na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby a na kulturní, přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří;**

Úkol pro územní plánování stanovuje požadavek na minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby, na přírodní a krajinné hodnoty dotčené koridorem, zejména pak území CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří. Hlavním cílem tohoto úkolu je snaha dosáhnout stavu, kdy zpřesněný koridor bude do těchto území zasahovat co nejméně, příp. vůbec, a míra ovlivnění obytného prostředí bude minimální. Samotné zpřesňování koridoru je nezbytné provádět ve spolupráci s dotčenými orgány a provozovatelem železniční infrastruktury.

### **ODŮVODNĚNÍ BODU 3. TEXTOVÉ ČÁSTI A3 ZÚR MSK**

---

*V rámci A3 ZÚR MSK dochází v souvislosti s vymezením nového koridoru pro VRT k vypuštění části koridoru územní rezervy D507 pro VRT, a to v úseku hranice Olomouckého/Moravskoslezského kraje – Ostrava-Svinov. V návaznosti na vypuštění části koridoru územní rezervy D507 dochází k aktualizaci jejího názvu a charakteristiky.*

### **ODŮVODNĚNÍ BODU 4. TEXTOVÉ ČÁSTI A3 ZÚR MSK**

---

*V rámci A3 ZÚR MSK dochází v souvislosti s vymezením nového koridoru pro VRT k vypuštění části koridoru územní rezervy D507 pro VRT, a to v úseku hranice Olomouckého/Moravskoslezského kraje – Ostrava-Svinov. V návaznosti na vypuštění části koridoru územní rezervy D507 dochází k aktualizaci výčtu obcí dotčených tímto koridorem.*

### **ODŮVODNĚNÍ BODU 5. TEXTOVÉ ČÁSTI A3 ZÚR MSK**

---

*V rámci A3 ZÚR MSK dochází v souvislosti s vymezením nového koridoru pro VRT k vypuštění části koridoru územní rezervy D507 pro VRT, a to v úseku hranice Olomouckého/Moravskoslezského kraje – Ostrava-Svinov. V návaznosti na vypuštění části koridoru územní rezervy D507 dochází k aktualizaci výčtu katastrálních území dotčených tímto koridorem.*

### **ODŮVODNĚNÍ BODU 6. TEXTOVÉ ČÁSTI A3 ZÚR MSK**

---

*V rámci A3 ZÚR MSK dochází v souvislosti s vymezením nového koridoru pro VRT k vypuštění části koridoru územní rezervy D507 pro VRT, a to v úseku hranice Olomouckého/Moravskoslezského kraje – Ostrava-Svinov. Z toho důvodu dochází v předmětném území definovaném pro koridor EZ10 ke změně označení záměru VRT.*

### **ODŮVODNĚNÍ BODU 7. TEXTOVÉ ČÁSTI A3 ZÚR MSK**

---

*Stavba s názvem Vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury, byla do kapitoly G. Veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření nově doplněna v souladu s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, a to v souvislosti s vymezením odpovídajícího nového koridoru dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu pro umístění stavby.*

*Podrobné odůvodnění vymezení koridoru pro VPS – viz odůvodnění bodu 2. ↑*

### **ODŮVODNĚNÍ BODŮ 8. - 19. TEXTOVÉ ČÁSTI A3 ZÚR MSK**

---

*Tabulka stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v ÚPD obcí je upravena v souvislosti s vypuštěním části koridoru územní rezervy D507 a vymezením koridoru VR1.*

## H) KVALIFIKOVANÝ ODHAD ZÁBORŮ PŮDNÍHO FONDU PRO PLOCHY A KORIDORY REPUBLIKOVÉHO A NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

### H.1) Kvalifikovaný odhad záborů ZPF

#### H.1.1) Metodika kvalifikovaného odhadu záborů ZPF

Kvalifikovaný odhad záborů zemědělského půdního fondu (dále též „ZPF“) je zpracován dle § 5 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, dle § 2 vyhlášky č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, a přílohy této vyhlášky.

Kvalifikovaný odhad záborů ZPF je zpracován pro nově vymezený koridor železniční dopravy pro vysokorychlostní trať (VRT) v úseku hranice Olomouckého/Moravskoslezského kraje – Ostrava-Svinov, který je předmětem řešení A3 ZÚR MSK. Koridor je vymezen následovně:

- **VR1 – koridor pro vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury**

Do součtu odhadu záborů ZPF je zahrnován jen trvalý zábor, který má dlouhodobý význam pro využití území. Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF jsou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad je pro další práci nepoužitelný.

Rozsah a přesnost kvalifikovaného odhadu záborů ZPF odpovídá použitému měřítku grafické části A3 ZÚR MSK (1 : 100 000).

Kvalifikovaný odhad záborů ZPF vychází z následujících předpokladů:

- Šířka pláně železničního spodku VRT bude cca 14 m.<sup>8</sup> V případě vedení VRT v zářezu nebo na náspu pak bude tato šířka zvětšena o šířku svahů, která je variabilní a není ji možné v současné době na základě dostupných podkladů přesně stanovit. Zároveň je potřeba uvažovat s prostorem pro odvodnění stavby, realizaci ochranných pásů izolační zeleně a stavbu oplocení vč. manipulačního prostoru vně prostoru stavby VRT. Tento způsob vedení VRT **zvýší** reálný zábor ZPF.
- VRT bude ve vybraných úsecích vedena mimoúrovňově – po estakádě. V tomto případě bude zábor ZPF vyvolán pouze plochou pro umístění zakládacích patek, přičemž jedna zakládací patka bude mít půdorysnou plochu cca 20 m<sup>2</sup>. Vzdálenost mezi jednotlivými patkami estakády bude cca 25–35 m. Vedení VRT po estakádách v konkrétních úsecích není v současné době známo. Vedení VRT po estakádě snižuje oproti vedení VRT po rostlém terénu (bez nutnosti zářezů či násypů) reálný zábor ZPF o cca 95 %. Tento způsob vedení VRT **sníží** reálný zábor ZPF.
- VRT bude ve vybraných úsecích vedena mimoúrovňově – po mostních konstrukcích s proměnným rozpětím. V tomto případě bude zábor ZPF vyvolán pouze plochou pro umístění zakládacích pilotů při okrajích příslušné mostní konstrukce. Samotný zábor ZPF bude v tomto případě minimální a v měřítku ZÚR zanedbatelný. Vedení VRT po mostních konstrukcích v konkrétních úsecích není v současné době známo. Vedení VRT po mostní konstrukci nepředstavuje zábor ZPF. Tento způsob vedení VRT **sníží** reálný zábor ZPF.

<sup>8</sup> Dle ÚTS VRT Bohumín – Přerov (Moravia Consult, 2013) je tato hodnota 13,70 m.

Na základě výše uvedených předpokladů a odborné konzultaci s provozovatelem železniční infrastruktury **je pro účely stanovení kvalifikovaného odhadu záborů ZPF** stanovena jednotná odhadovaná šířka tělesa stavby VRT včetně ostatních součástí stavby a včetně započtení odhadované průměrné šíře náspů, zářezů, příkopů, odvodněních ploch, ochranných pásů izolační zeleně, oplocení, manipulačního prostoru vně prostoru stavby VRT na **45 m**.

### H.1.2) Tabulka kvalifikovaného odhadu záborů ZPF

Zjednodušené tabulky kvalifikovaného odhadu záborů ZPF návrhu A3 ZÚR MSK jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 3: Kvalifikovaný odhad záborů ZPF

Navržené využití	Stav záměru + = přidává se	Délka osy koridoru přes příslušnou třídu ochrany ZPF [m]						Šířka stavby, pro kterou je vymezen koridor [m]	Odhad reálného záboru ZPF vlastním záměrem podle tříd ochrany [ha]					
		I.	II.	III.	IV.	V.	Celkem [m]		I.	II.	III.	IV.	V.	Odhad reálného záboru ZPF celkem [ha]
Označení koridoru														
VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ														
VR1	+	1172	16760	11428	2354	678	32392	45	5,27	75,42	51,43	10,59	3,05	145,76



### H.1.3) Odůvodnění záborů ZPF na půdách I. II. třídy ochrany

V rámci A3 ZÚR MSK dochází dle kvalifikovaného odhadu záborů ZPF mj. k záboru celkem:

- 5,27 ha půd I. třídy ochrany ZPF,
- 75,42 ha půd II. třídy ochrany ZPF.

Dle § 4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb., o zemědělském půdním fondu, ve znění pozdějších předpisů, lze zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Z tohoto důvodu je v následující tabulce uvedeno odůvodnění převahy jiného veřejného zájmu nad veřejným zájmem ochrany ZPF.

Podrobné odůvodnění vymezení koridoru VR1 je uvedeno v kapitole *G) Komplexní zdůvodnění přijatého řešení.* ↑

Tabulka 4: Odůvodnění veřejného zájmu na vymezení koridoru VRT nad veřejným zájmem ochrany ZPF

ozn. koridoru	odůvodnění jiného veřejného zájmu nad veřejným zájmem ochrany ZPF
VR1	<p>Koridor VR1 je částečně vymezen na půdě s I. a II. třídou ochrany ZPF. Veřejnému zájmu na ochranu ZPF nejvyšších tříd ochrany je nadřazen veřejný zájem na rozvoj veřejné dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu, spočívající ve výstavbě vysokorychlostní trati.</p> <p>Vybudováním nové vysokorychlostní trati dojde k posílení role železniční dopravy v celorepublikovém měřítku. Železniční doprava představuje environmentálně šetrnou formu dopravy, kterou je potřeba rozvíjet a vytvářet tak mj. podmínky pro snížení objemu silniční dopravy, která je v mnoha případech spojena s negativními vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví (hluk, emise, vibrace, ekologické havárie). V tomto případě lze rovněž veřejný zájem na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví považovat za nadřazený veřejnému zájmu na ochranu ZPF nejvyšších tříd ochrany.</p>

## H.2) Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL

### H.2.1) Metodika kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL

Kvalifikovaný odhad záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též „PUPFL“) je zpracován v souladu s § 13 až 15 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a to s rozlišením na jednotlivé kategorie lesa.

Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL je pro nově vymezený koridor železniční dopravy pro vysokorychlostní trať (VRT) v úseku hranice Olomouckého/Moravskoslezského kraje – Ostrava-Svinov, který je předmětem řešení A3 ZÚR MSK. Koridor je vymezen následovně:

- **VR1 – koridor pro vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury**

Do součtu odhadu záborů PUPFL je zahrnován jak trvalý zábor PUPFL, tak omezení hospodaření na PUPFL, které má dlouhodobý význam pro využití území. Plochy předpokládaných dočasných záborů PUPFL jsou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad je pro další práci nepoužitelný.

**Rozsah a přesnost kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL odpovídá použitému měřítku grafické části A3 ZÚR MSK.**

Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL vychází ze stejných předpokladů jako kvalifikovaný odhad záborů ZPF (viz kapitola H.1.1).

Na základě výše uvedených předpokladů a odborné konzultaci s provozovatelem železniční infrastruktury **je pro účely stanovení kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL** stanovena jednotná odhadovaná šířka tělesa stavby VRT včetně ostatních součástí stavby a včetně započtení odhadované průměrné šíře náspů, zářezů, příkopů, odvodněních ploch, ochranných pásů izolační zeleně, oplocení, manipulačního prostoru vně prostoru stavby VRT na **45 m**.

## H.2.2) Tabulka kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL

Tabulky kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL pro koridor VR1 je uvedena níže.

Tabulka 5: Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL

Kód koridoru	Délka osy koridoru přes příslušný druh PUPFL [m]					Šířka stavby, pro kterou je vymezen koridor [m]	Reálný zábor PUPFL vlastním záměrem [ha]				
	Stav záměru	Les ochranný	Les zvl. určení	Les hospodářský	Celkem [m]		Les ochranný	Les zvl. určení	Les hospodářský	Charakter záboru	Reálný zábor PUPFL celkem [ha]
VYSOKORYCHLOSTNÍ TRÁŤ											
VR1B	+	0	492	154	646	45	0,00	2,21	0,69	odněti	2,91

**I) SEZNAM ZKRATEK POUŽITÝCH V TEXTU**

A3 ZÚR MSK	Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje
AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
ČR	Česká republika
DO	dotčené orgány
EU	Evropská unie
EVL	evropsky významná lokalita
CHKO	chráněná krajinná oblast
KÚ	krajský úřad
k. ú.	katastrální území
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR
MSK	Moravskoslezský kraj
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
NATURA	soustava chráněných území evropského významu
ORP	obec s rozšířenou působností
PO	ptačí oblast
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR	politika územního rozvoje
SEA	posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Strategic Environmental Assessment)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	transevropská dopravní síť
ÚAP	územně analytické podklady
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚSES	územní systém ekologické stability
VPS	veřejně prospěšná stavba
VRT	vysokorychlostní trať
VVURÚ	vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje
ZÚR MSK	Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje
ŽST	železniční stanice

## **J) ÚPLNÉ ZNĚNÍ TEXTU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE S VYZNAČENÍM ZMĚN PROVEDENÝCH V RÁMCI AKTUALIZACE Č. 3**

Znění textu ZÚR MSK s vyznačením změn provedených v rámci A3 ZÚR MSK tvoří samostatnou přílohu dokumentace A3 ZÚR MSK (III. SROVNÁVACÍ TEXT).

Výchozím textem pro zpracování srovnávacího textu A3 ZÚR MSK se ZÚR MSK je Úplné znění ZÚR MSK po vydání 1. aktualizace (Atelier T-plan, s.r.o., 2018).