

VYHODNOCENÍ VLIVŮ AKTUALIZACE Č. 4 ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ



ČÁST A: VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (SEA)

Vyhodnocení vlivu územně plánovací koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, v rozsahu přílohy č. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění

upravená verze dle stanoviska MŽP č. j. MZP/2020/710/2731 ze dne 31. 8. 2020

upravená verze dle stanoviska MŽP č. j. MZP/2020/710/38963896 ze dne 19. 11. 2020

Zpracovala:

Ing. Pavla Žídková,

Polní 293, 747 62 Mokré Lazce, tel. 777 807 191,

e-mail: zidkova.pavla@seznam.cz

Osvědčení č. j. 094/435/OPVŽP/95, prodlouženo rozhodnutím č. j. 33369/ENV/16.



**Ing. Pavla Žídková
747 62 MOKRÉ LAZCE 293
IČ: 616 11 531**

.....
Spolupráce a konzultace:

RNDr. Marek Banaš, Ph.D.

Ekogroup Czech s.r.o., č. p. 52, 783 16 Dolany (okr. Olomouc)

držitel autorizace pro posuzování dle § 45i zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a autorizace pro biologické hodnocení dle § 67 zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, vydané Ministerstvem životního prostředí České republiky.

OBSAH

Úvod	7
Vypořádání požadavků ze stanoviska MŽP	8
1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů A4 ZÚR MSK, vztah k jiným koncepcím	10
2. Zhodnocení vztahu územně plánovací dokumentace k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni	24
3. Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna politika územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace.	36
3.1 Vymezení území	36
3.2 Klimatické poměry	37
3.3 Imisní charakteristika	39
3.4 Voda	47
3.5 Nerostné suroviny a přírodní zdroje (horninové prostředí)	48
3.6 Poddolovaná a sesuvná území	48
3.7 Příroda a krajina	48
3.8 Nemovité kulturní památky, archeologická naleziště, hmotné statky	55
3.9 Půda, lesy	55
3.10 Hygiena životního prostředí – hluk, vibrace, pohoda bydlení, inženýrské sítě	56
4. Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny.	58
5. Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a paťací oblasti.	62
6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant územně plánovací dokumentace, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení.	69
6.1 Postup při hodnocení vlivů	69
6.2 Vyhodnocení vlivů jednotlivých variant koridorů DZ27A a DZ27B	72
6.3 Vyhodnocení vlivů koncepce na jednotlivé složky životního prostředí	95
6.3.1 Vlivy na půdu	95
6.3.2 Vlivy na dopravní zátěž území	96
6.3.3 Vlivy na ovzduší a klima	97
6.3.4 Vlivy na hlukovou zátěž	97
6.3.5 Vlivy na vody	97
6.3.6 Vlivy na čerpání neobnovitelných zdrojů	97
6.3.7 Vlivy na veřejné zdraví	97

6.3.8	Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu, flóru, ÚSES, VKP, zvláště chráněná území, přírodní parky a Naturu 2000	98
6.3.9	Vlivy na krajinu a krajinný ráz	101
6.3.10	Vlivy na hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického	102
6.3.11	Přeshraniční vlivy	102
6.3.12	Kumulativní a synergické vlivy	102
7.	Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení.	104
8.	Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí.	108
9.	Zhodnocení způsobu zapracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do územně plánovací dokumentace a jejich zohlednění při výběru variant řešení.	114
10.	Návrh ukazatelů pro sledování vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí.	118
11.	Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.....	119
12.	Netechnické shrnutí výše uvedených údajů	124
13.	Návrh stanoviska MŽP včetně návrhu požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí .	134
14.	Seznam podkladů a použité literatury	136

SEZNAM GRAFICKÉ ČÁSTI

Číslo	Název	Měřítko
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 vlivů	1 : 100 000

Úvod

Vyhodnocení vlivů „Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“ na životní prostředí (dále též „SEA A4 ZÚR MSK“) je zpracováno v rozsahu přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, s využitím Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí a upřesňujícího stanoviska MŽP č. j. MŽP/2018/710/2904 z 14. 11. 2018.

Vyhodnocení vychází z předloženého návrhu koncepce Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o., Na Máchovně 1610, 266 01 Beroun, květen 2020, zodpovědný projektant RNDr. Milan Svoboda).

Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále též „A4 ZÚR MSK“ nebo „koncepce“) je zpracována na základě požadavku oprávněného investora Správy železniční dopravní cesty, státní organizace¹.

Pořizovatelem koncepce je Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Moravskoslezského kraje. Po stránce formální je A4 ZÚR MSK členěna shodně jako původní dokument na část závaznou (výrok) a odůvodnění. Řešeným územím je Moravskoslezský kraj.

Podkladem pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je A4 ZÚR MSK ve verzi zpracované v květnu 2020, která je rozdělena na textové části (výrok a odůvodnění) a grafické přílohy. Změny v textové části jsou vyhodnoceny souborně za každou kapitolu, pokud mohou mít významný reálný dopad na rozhodování v území. Vyhodnocení vlivů je zaměřeno na vlivy konkrétních změn záměru v řešeném území.

Potenciální vlivy měněných jevů na území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, resp. na jejich předměty ochrany, jsou hodnoceny samostatným autorizovaným hodnocením a v této části VVURÚ jsou uváděny pouze jeho stručné závěry včetně zmínění možných opatření pro minimalizaci vlivů na EVL a PO.

¹ od 1. 1. 2020 užíván nový název – Správa železnic

Vypořádání požadavků ze stanoviska MŽP

MŽP ČR vzneslo ve stanovisku k potřebě posouzení návrhu Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 30. 6. 2020 č. j. MZP/2020/710/2334 následující požadavky (uvedeny **tučně**) na obsah a rozsah vyhodnocení SEA. Vypořádání požadavků je uvedeno zvlášť pod každým požadavkem.

1. **U navrhovaných variant koridorů DZ27A a DZ27B požadujeme jednotlivě vyhodnotit jeho vlivy na všechny složky životního prostředí a veřejné zdraví. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy A4 ZÚR MSK na fragmentaci krajiny, střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima, krajinu, krajinný ráz, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, a jejich vzájemné působení a souvislosti.**

Všechny uvedené vlivy jsou vyhodnoceny jak u jednotlivých variant koridoru DZ27A a DZ27B, tak u koncepce jako celku, a v kapitole č. 6.

2. **Požadujeme, aby posuzovatel v rámci vyhodnocení vlivů A4ZÚR MSK na životní prostředí vypracoval závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska MŽP k návrhu A4ZÚR MSK s uvedením zejména jasných výroků, zda lze z hlediska negativních vlivů na životní prostředí:**

- a. **s navrženým souhlasit, nebo souhlasit s podmínkami včetně jejich upřesnění, nebo nesouhlasit,**

- b. **s aktualizací A4ZÚR MSK jako celkem souhlasit, nebo souhlasit s podmínkami včetně jejich upřesnění, nebo nesouhlasit.**

Součástí kapitol 11 a 13 jsou závěry a doporučení a návrh stanoviska MŽP, včetně odůvodnění, proč je navrženo s koncepcí nesouhlasit.

3. **V rámci vyhodnocení vlivů A4ZÚR MSK na životní prostředí provést vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů (rozsudek NSS 1 Ao 7/2011–526). Vyhodnocení těchto vlivů na životní prostředí je třeba zpracovat jak na úrovni konkrétního navrženého koridoru (ve dvou variantách), následně je nezbytné vyhodnotit návrh A4ZÚR MSK jako celek s ohledem na širší vztahy a vazby i v souvislosti se stavem v území a záměry v území schválenými k realizaci či záměry uvažovanými (rozsudek NSS 4 Aos 1/2013 – 133). Tam, kde budou zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, je nutné navrhnout opatření pro jejich minimalizaci a případný monitoring těchto potenciálních vlivů.**

Součástí hodnocení obou variant koridorů DZ27A a DZ27B je také vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, viz kapitola č. 6. Tam, kde byly kumulativní nebo synergické vlivy zjištěny, je navržen jejich monitoring, případně také opatření pro jejich minimalizaci nebo kompenzaci, pokud to zpracovatelce SEA přísluší.

4. **Posoudit vlivy navrhovaných variant koridorů DZ27A a DZ27B na odtokové poměry, záplavová území, resp. na zhoršení povodňového nebezpečí. Dále vyhodnotit vlivy na podzemní a povrchové vody, ochranná pásma vodních zdrojů, změnu vodního režimu krajiny.**

Součástí hodnocení jednotlivých variant v kapitole 6 je také vyhodnocení vlivů na prostředí související s vodou, včetně odtokových poměrů, dotčení ochranných pásem vodních zdrojů, možností zhoršení stavu či potenciálu vodních útvarů a změnu vodního režimu krajiny.

5. **Požadujeme vyhodnotit vliv navrhovaných variant koridorů DZ27A a DZ27B na ZPF, respektive zda realizací koncepce nemůže dojít k ohrožení předmětu a cílů ochrany ZPF, a to především ve vztahu k velikosti záborů zemědělské půdy a také záborům půdy ve II. třídě ochrany, případně požadujeme uvést opatření vůči těmto negativním vlivům. Dále požadujeme zaměřit se na posouzení nutnosti odejmutí ploch ZPF, snížení velikosti záborů na minimum, posouzení veřejného zájmu, který výrazně převažuje nad zájmem ochrany ZPF (ustanovení § 4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů).**

Vlivy na ZPF jsou součástí vyhodnocení v kapitole č. 6. V této kapitole a v kapitole 8 jsou také navržena opatření pro jejich minimalizaci a uvedeno odůvodnění potřeby jejich odnětí a posouzení veřejného zájmu převažujícího nad zájmem ochrany zemědělské půdy.

6. **Vyhodnotit vlivy A4ZÚR MSK na zvláště chráněná území (dále jen „ZCHÚ“), respektive zda realizací A4ZÚR MSK nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany soustavy ZCHÚ (v tomto případě CHKO Poodří). V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout opatření k předcházení, vyloučení nebo snížení negativních vlivů variant koridorů DZ27A a DZ27B na soustavu ZCHÚ a opatření zajišťující migrační propustnost území pro živočichy.**

Součástí hodnocení každé varianty koridorů DZ27A a DZ27B je také vyhodnocení vlivů na ZCHÚ a Naturu 2000, a to v kapitole č. 6. Součástí kapitol 6, 8, 11 a 13 je také případný návrh minimalizujících opatření včetně opatření pro zajištění migrační propustnosti území pro živočichy.

7. **Požadujeme vyhodnotit vliv A4ZÚR MSK z hlediska možných vlivů na ÚSES a významné krajinné prvky, a to nejen s ohledem na prosté dotčení plochy pro nadregionální biocentrum ÚSES Oderská niva a dalších skladebných částí ÚSES, ale především s ohledem na prostorové a funkční dotčení přírodních a přírodě blízkých biotopů a stanovišť s podmínkami pro rozvoj potenciální bioty reprezentativních společenstev uvnitř příslušné části ÚSES. Rovněž požadujeme, aby byl vyhodnocen vliv variant koridorů DZ27A a DZ27B na funkční vazby ekosystémů zahrnutých do plochy dotčených částí ÚSES.**

Součástí hodnocení jednotlivých variant v kapitole 6 je také vyhodnocení vlivů na VKP, ÚSES, prostorové a funkční dotčení přírodních a přírodě blízkých biotopů a stanovišť s podmínkami pro rozvoj potenciální bioty reprezentativních společenstev uvnitř příslušné části ÚSES, na funkční vazby ekosystémů zahrnutých do plochy dotčených částí ÚSES a na migrační koridory.

8. **Požadujeme vyhodnotit, zda návrh A4ZÚR MSK naplňuje cíle národních a regionálních koncepčních dokumentů – Aktualizace Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR, Aktualizace Státní politiky životního prostředí ČR 2012–2020, Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025, republikové priority v oblasti ochrany přírody a krajiny stanovené v Politice územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 a dále také s platným Plánem péče o CHKO Poodří na období 2017–2026.**

Vyhodnocení naplnění cílů národních a regionálních koncepčních dokumentů, republikových priorit PÚR ČR a hlavních cílů Plánu péče CHKO Poodří je součástí kapitoly č. 2 a 9.

9. **Uvedené požadavky v tomto stanovisku je nezbytné ve vyhodnocení vlivů A4ZÚR MSK na životní prostředí vypořádat a náležitě odůvodnit.**

Požadavky uvedené ve stanovisku MŽP jsou ve vyhodnocení vypořádány; odkazy na kapitoly jsou uvedeny v předchozím textu.

1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů A4 ZÚR MSK, vztah k jiným koncepcím

Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů A4 ZÚR MSK

O pořízení A4 ZÚR MSK, včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, rozhodlo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dle § 42 odst. 6 stavebního zákona dne 12. 12. 2019 usnesením č. 14/1665.

Stavební zákon dle § 36 odst. 1 mj. stanovuje, že současně s návrhem zásad územního rozvoje se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí se popíše a vyhodnotí zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje.

Obsahem A4 ZÚR MSK jsou změny spočívající ve vymezení železničního koridoru nadmístního významu, a to ve dvou variantách DZ27A a DZ27B. Koridor je určen pro realizaci traťové spojky železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka"). Koridor je vymezen jako spojka železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov, na k. ú. Butovice a k. ú. Pustějov. Navržená změna se promítla do textové i grafické části ZÚR.

V textové části, textové části odůvodnění i srovnávacím textu jsou variantní části textu odlišeny tímto způsobem:

modré písmo značí text platný pro variantu A

- nově doplňovaný text pro variantu A je uveden **tučným modrým písmem**;

fialové písmo značí text platný pro variantu B

- nově doplňovaný text pro variantu B je uveden **tučným fialovým písmem**.

Změny týkající se uvedeného koridoru se promítají v kapitolách D.I.2 Železniční doprava, G. I. Veřejně prospěšné stavby a H.I Upřesnění ploch a koridorů nadmístního významu. Ostatní kapitoly zůstávají beze změny.

V návaznosti na textové změny byly provedeny i úpravy grafické části ZÚR MSK. Konkrétně se pak grafická část ZÚR MSK Aktualizací č. 4 ZÚR MSK mění v rozsahu těchto výkresů:

A.2 Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES

A.4 Výkres veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření

A4 ZÚR MSK nevymezuje žádné záměry na hranici s Polskou a Slovenskou republikou ani s okolními kraji. Z toho důvodu není nutné vyhodnocovat koordinaci s platnými ZÚR jiných krajů ani koordinaci s platnými rozvojovými dokumenty Polské a Slovenské republiky.

Hlavní cíle A4 ZÚR MSK

Hlavním cílem hodnocené koncepce je zajistit územní podmínky pro potřebnou dopravní infrastrukturu, což má vést k větší konkurenceschopnosti ČR. Důvodem pro vymezení koridoru je zvýšení kapacity kolejového napojení Logistického centra Mošnov, tvořeného areály Multimodálního carga Mošnov (MCM) a Ostrava Airport Multimodal Park (OAMP), jehož součástí je i Terminál kombinované dopravy Mošnov jako součást Strategické průmyslové zóny Ostrava – Mošnov. Pro účely vyhodnocení je toto území dále označeno jako „**multimodální logistické centrum Mošnov**“ (dále též „MLC Mošnov“). Významným

důvodem pro vymezení koridorů DZ27A a DZ27B je rovněž potřeba snížení intenzity silniční dopravy a následně snížení hlukového a imisního zatížení dotčené části kraje.

Hlavními důvody vymezení koridoru pro traťovou spojku železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka") jsou:

- potřeba navýšení kapacity č. 325 železniční trati Studénka – Veřovice v souvislosti se zásadním nárůstem objemu nákladní dopravy, který lze očekávat ve vazbě na výstavbu a rozvoj multimodálního logistického centra Mošnov,
- odstranění technické překážky, která spočívá v potřebě úvrat'ových jízd nákladních vlaků v žst. Studénka.

Jednokolejná železniční trať č. 325 Studénka – Veřovice, na niž se připojuje také trať z MLC Mošnov, se napojuje na hlavní železniční trať č. 270 Přerov – Bohumín v železniční stanici Studénka (dále též „žst. Studénka“). Přímé odbočení ze železniční trati č. 325 na hlavní železniční trať č. 270 ve směru na Přerov v současné době není možné.



Obrázek 1: Stávající železniční síť v řešeném území

Stávající železniční spojení pro vlaky směřující ze železniční trati č. 325 na jih – směrem na Přerov – je podmíněno úvrat'í vlaků v žst. Studénka, odkud mohou pokračovat po trati dále směrem na Přerov. Žst. Studénka, jakožto významný železniční uzel v MSK, je již v současné době na hranici svých kapacit a predikovaný nárůst přepravních kapacit ve vazbě na výstavbu a rozvoj MLC Mošnov není schopna pojmout. Je tedy zřejmé, že kapacita žst. Studénka je s ohledem na plánovaný rozvoj MLC Mošnov limitujícím prvkem.

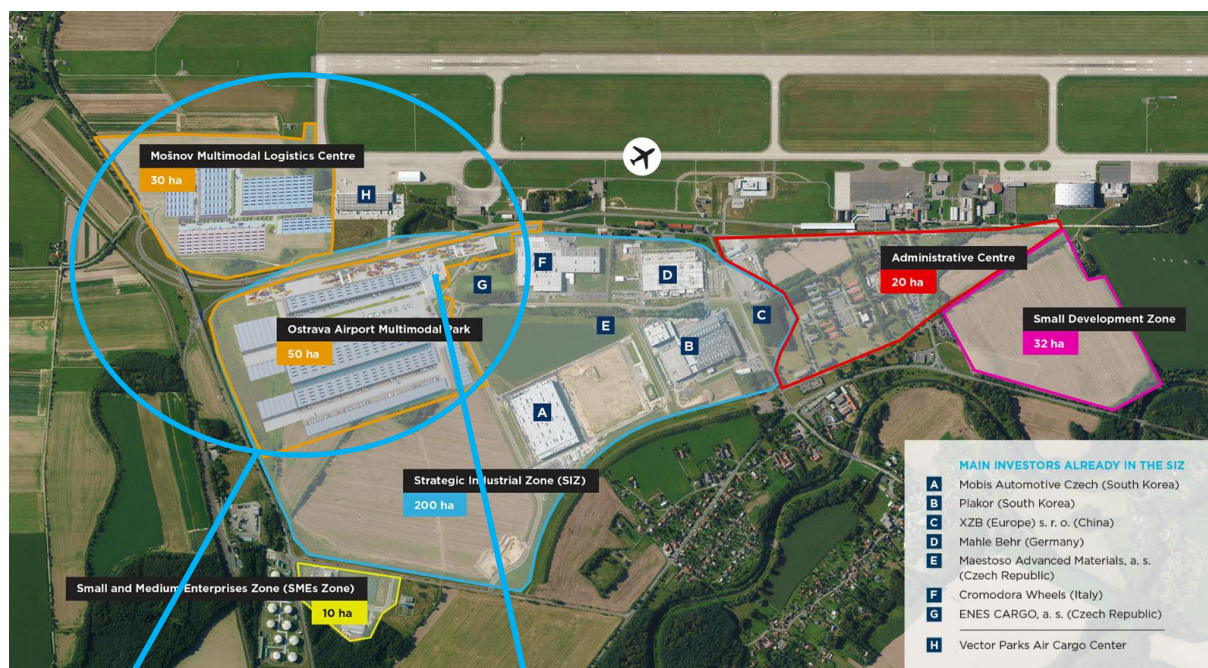
Z toho důvodu je nezbytné vytvořit územní podmínky pro vybudování traťové spojky mezi železničními tratěmi č. 270 a 325 pro směr Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov, a eliminovat tak úvrat'ě vlaků v žst. Studénka.

Připravované zvýšení kapacity železniční infrastruktury umožní převedení značné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť. Vyššímu využití železniční přepravy však

brání neexistence přímého spojení železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov.

A4 ZÚR MSK svým řešením vytváří územní podmínky pro odstranění uvedeného problému.

MLC Mošnov by po jeho dostavbě mělo být z nejvýznamnějších logistických center v Evropě. Výjimečné je právě svojí polohou, umožňující kombinaci letecké, železniční a silniční dopravy (dálnice D1 a D48). Letiště Leoše Janáčka Ostrava je třetím největším mezinárodním letištěm v ČR a má přistávací a vzletovou dráhu umožňující přistání největších nákladních letadel (délka vzletové a přistávací dráhy je 3 500 m a umožňuje odbavení všech kategorií cargo letadel až do B747 a AN-124) a prvním letištěm v ČR napojeným na železniční dopravu.



Obrázek 2 Situace Průmyslové zóny Mošnov²

LOGISTICKÉ CENTRUM MOŠNOV

TERMINÁL KOMBINOVANÉ DOPRAVY MOŠNOV

Hlavní přínosy A4 ZÚR MSK spočívají ve vytvoření územních podmínek pro:

- Posílení hospodářského rozvoje MSK spočívající ve vytvoření podmínek pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční dopravy;
- Racionální využití železniční infrastruktury pro přepravu zboží a surovin a bezkolizní fungování MLC Mošnov (odstranění úvratových jízd vlaků do žst. Studénka);
- Zlepšení stavu osobní vlakové dopravy v dotčené části MSK, výstavba přímého železničního propojení center osídlení, zejména pak významného železničního uzlu v MSK Suchdol nad Odrou se sídly Příbor, Kopřivnice nebo Štramberk a v neposlední řadě s MLC Mošnov, jakožto významného centra zaměstnanosti v MSK;

² Zdroj: <https://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/nemovitosti/prumyslove-zony/prumyslova-zona-ostrava-mosnov>

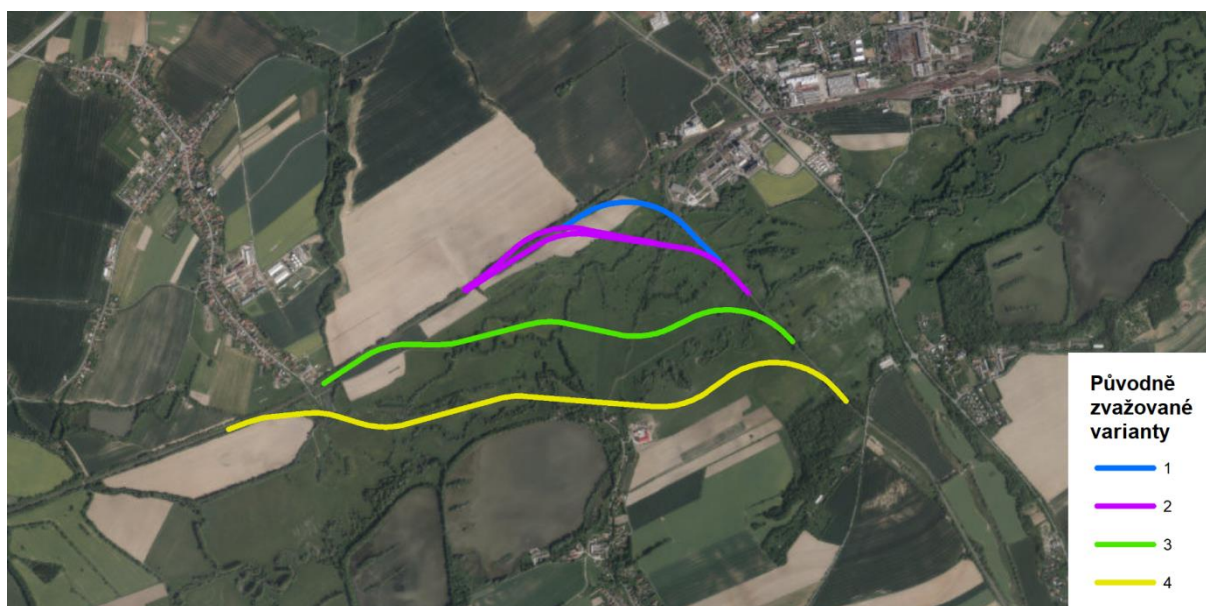
- Převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť – jako environmentálně šetrnou formu dopravy; z toho vyplývá snížení podílu silniční nákladní dopravy a dále snížení emisí;
- Snížení nákladů na přepravu (při velkých objemech nákladu a vzdálenosti výchozí a cílové destinace jsou náklady na železniční přepravu nižší, než je tomu u dopravy silniční);
- Podpora rozvoje mezinárodní nákladní vlakové dopravy, mj. logistické propojení MSK s druhým největším námořním přístavem v Evropě v Antverpách;
- Vytvoření podmínek pro bezpečný a harmonický provoz železniční sítě a účinné řízení dopravy vč. predikce přepravního času (zejména odstraněním úvratových jízd vlaků do žst. Studénka);
- Nezávislost na konkrétní intenzitě dopravního provozu na silnici a na momentálním stavu silniční sítě.

Popis variant řešení koridoru DZ27A, DZ27B

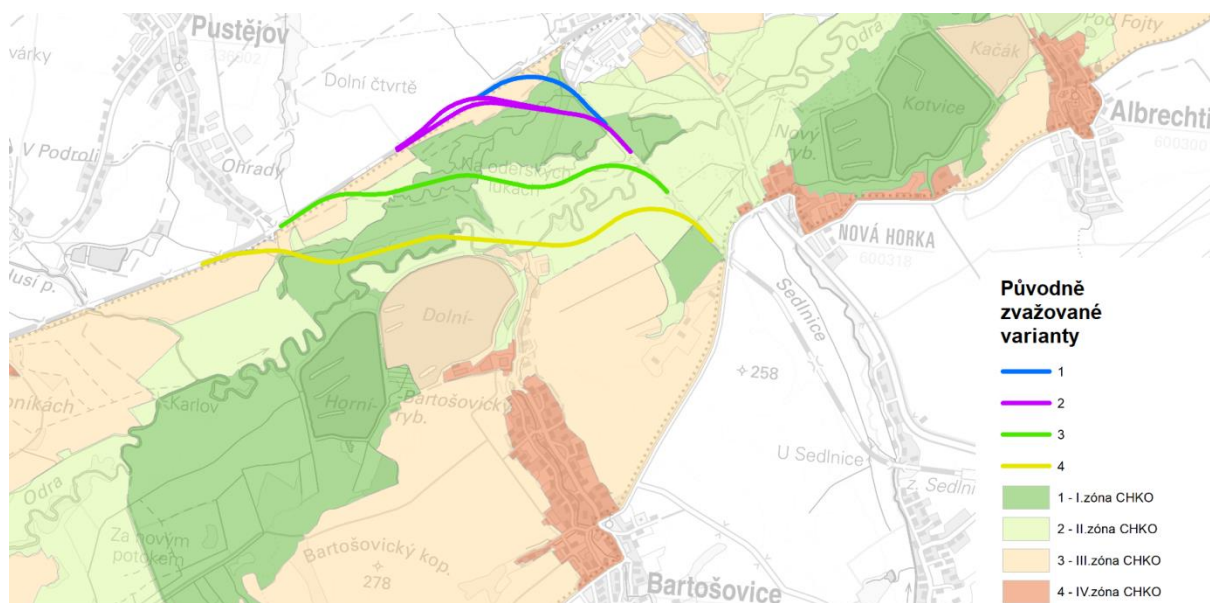
V první fázi zpracování návrhu A4 ZÚR MSK byla provedena ve spolupráci s projekční společností Dopravní projektování, spol. s r.o., středisko Ostrava, komplexní rešerše předmětného území, a ze stavebně-technického hlediska byly prověřeny všechny možnosti vedení traťové spojky železničních tratí č. 270 a 325.

Výsledkem prověření byl návrh 4 variant, které zcela splňovaly požadovaný účel stavby – tedy bezúvratově propojovaly železniční tratě č. 270 a 325 a zároveň byly ze stavebně-technického pohledu proveditelné. Návrh těchto 4 variant je uveden dále na následujících obrázcích.

V druhé fázi zpracování návrhu A4 ZÚR MSK byla provedena ve spolupráci se zpracovateli vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území analýza zvažovaných 4 variant. Výstupem této analýzy bylo zjištění, že z hlediska velikosti předpokládaných vlivů a zásahů do území CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří jsou varianty 3 (zelená) a 4 (žlutá) nepřijatelné. Zásah obou těchto variant do území I. a II. zóny CHKO Poodří a území EVL a PO Poodří je natolik zásadní a znamenal by tak výraznou fragmentaci těchto chráněných území a jejich biotopů, že by jejich další hodnocení v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území bylo zcela neefektivní.



Obrázek 3: Původně zvažované varianty vedení traťové spojky žel. tratí č. 270 a 325 v první fázi zpracování návrhu A4 ZÚR MSK



Obrázek 4: Původně zvažované varianty vedení traťové spojky žel. tratí č. 270 a 325 v první fázi zpracování návrhu A4 ZÚR MSK, dotčení území CHKO Poodří; předmětné dotčené území je zároveň v celém rozsahu součástí EVL a PO Poodří

Na základě výše uvedených skutečností jsou pro účely zpracování návrhu A4 ZÚR MSK a pro účely vyhodnocení SEA dále sledovány a hodnoceny varianty 1 (DZ27A - modrá) a 2 (DZ27B - fialová).

- **DZ27A – Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka");**
Koridor je vymezen jako jednokolejná spojka železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov, na k. ú. Butovice a k. ú. Pustějov.
- **DZ27B – Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka");**
Koridor je vymezen zčásti jako dvoukolejná (úsek železniční trať č. 270 – Pustějovský potok) a zčásti jako jednokolejná (Pustějovský potok – železniční trať č. 325) spojka železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov, na k. ú. Butovice a k. ú. Pustějov.

Vymezení variant řešení a jejich projednání a posouzení je nezbytným podkladem pro výběr nejvhodnější varianty, která bude s ohledem na konkrétní stav a podmínky v území naplňovat nejenom cíle a úkoly územního plánování uvedené v § 18 a 19 stavebního zákona, ale vede i k naplnění účelu posuzování vlivů na životní prostředí uvedeného v § 1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., zákon o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, tj. bude zpracován objektivní odborný podklad pro výběr a následně schválení nejvhodnější varianty přispívající k udržitelnému rozvoji společnosti, definovanému v § 6 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, v platném znění.

Dle návrhu oprávněného investora – Správy železniční dopravní cesty, s. o. – na pořízení aktualizace ZÚR MSK ze dne 12. 10. 2019, č. j. 68903/2019-SŽDC-GR-O26, se základní šířka koridoru pro traťovou spojku železničních tratí č. 270 a 325 předpokládá 200 m, přičemž jeho zúžení může být navrženo v oblasti vedení trati přes CHKO Poodří a území lokalit soustavy NATURA 2000 s ohledem na minimalizaci vlivů na tato území.

S ohledem na skutečnost, že oba koridory de facto v celé své délce zasahují do území CHKO Poodří a lokalit soustavy NATURA 2000, byla v návrhu A4 ZÚR MSK v souladu s návrhem oprávněného investora stanovena základní šířka obou koridorů DZ27A a DZ27B 120 m. Stanovené šířkové uspořádání vymežovaného koridoru bude poskytovat dostatečný prostor, aby v rámci územně plánovací činnosti obcí bylo možné jeho upřesnění v souvislostech a podrobnostech, které náleží územnímu plánu.

V případě koridoru DZ27B je v úseku železniční trať č. 270 – Pustějovský potok provedeno rozšíření koridoru až na 180 m. Důvodem tohoto rozšíření je skutečnost, že traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 bude v tomto úseku prověřována jako dvoukolejná. Severní větev traťové spojky by se v tomto případě na železniční trať č. 270 napojovala přesmykem, tedy ze směru od Mošnova by bylo zajištěno přímé napojení – mimoúrovňově. Rozšířením koridoru na 180 m v daném úseku jsou tedy vytvořeny územní podmínky pro případnou realizaci uvažovaného řešení, a to zejména pro získání potřebné nadjezdové výšky severní větve traťové spojky, aby mohla mimoúrovňově křížit železniční trať č. 270 a následně se do ní plynule napojit. Uvažované dvoukolejné řešení by bylo výhodnější oproti jednokolejné traťové spojnici z pohledu bezpečnosti a plynulosti provozu na hlavní železniční trati č. 270.

Odůvodnění stanovení kritérií a podmínek pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru

Pro obě varianty jsou shodně stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru, která mají za cíl minimalizovat potenciální negativní vlivy na vybrané složky životního prostředí vyplývající z lokalizace záměru traťové spojky železničních tratí č. 270 a 325 v území.

Koridor se v obou variantách dotýká přírodních a krajinných hodnot (např. vodních toků) a zasahuje do území CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří. Za účelem minimalizace dotčení těchto území je stanoven požadavek zaměřený na minimalizaci vlivů právě na tyto hodnoty v souladu s § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.

Odůvodnění stanovení úkolů pro územní plánování

Pro obě varianty jsou shodně stanoveny úkoly pro územní plánování, které je potřeba zohlednit při zpřesňování předmětného koridoru v územních plánech dotčených obcí.

První úkol pro územní plánování stanovuje požadavek na minimalizaci vlivů 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 a míra ovlivnění těchto území bude minimální.

Druhý úkol pro územní plánování stanovuje požadavek na řešení prostorové koordinace s ostatními koridory vymezenými v ZÚR MSK.

Koridory DZ27A i DZ27B se částečně dotýkají koridoru PZ2 pro VTL plynovod Libhošť – Děhylov vymezeného v platných ZÚR MSK. 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.

Případné křížení stavby traťové spojky železničních tratí č. 270 a 325 se stavbami technické infrastruktury není vyloučeno a vzájemná koordinace je možná. V § 5a odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění, 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 drahách, 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.

Vztah k jiným koncepcím

A4 ZÚR MSK z hlediska územně plánovacího respektuje v plné míře především požadavky Politiky územního rozvoje ČR ve znění pozdějších aktualizací (dále též „PÚR ČR“) jako základního nástroje územního plánování.

Z hlediska udržitelného rozvoje je podkladem pro řešení a posuzování posuzované koncepce Strategický rámec ČR 2030, který stanovuje průřezové principy udržitelného rozvoje; 1: Lidé a společnost, 2: Hospodářský model, 3: Odolné ekosystémy, 4: Obce a regiony, 5: Globální rozvoj, 6: Dobré vládnutí, jejich implementaci a monitorování. Závěry tohoto dokumentu se promítají do dalších koncepčních materiálů republikové i krajské úrovně.

A4 ZÚR MSK je hodnocena zejména ve vztahu ke koncepcím uvedeným v tabulce č. 1, tedy k následujícím koncepcím:

- Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3 a 5
- Strategický rámec ČR 2030
- Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020-2025
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025
- Státní politika životního prostředí ČR na období 2021-2030 s výhledem do roku 2050
- Zásady urbánní politiky – aktualizace 2017
- Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019
- Státní energetická koncepce ČR – aktualizace 2015
- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050
- Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů
- Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v ČR s využitím technických a přírodních opatření
- Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024
- Politika ochrany klimatu v ČR, 2017
- Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019–2027
- Koncepce strategie ochrany přírody a krajiny Moravskoslezského kraje – aktualizace 2006
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko – CZ08Z, aktualizace 2020, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+
- Adaptační strategie Moravskoslezského kraje na dopady změny klimatu
- Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje
- Plán odpadového hospodářství Moravskoslezského kraje pro období 2015–2024
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Moravskoslezského kraje
- Politika energetického managementu Moravskoslezského kraje a Územní energetická koncepce Moravskoslezského kraje
- Plán péče CHKO Poodří na období 2017–2026

Pro hodnocení byla použita následující stupnice:

3 – velmi silný (přímý) vztah: A4 ZÚR MSK obsahuje nebo promítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepce ve změnách využití území

2 – silný (přímý) vztah: A4 ZÚR MSK je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale obsahuje přímé obecné deklarace promítající požadavky dané koncepce

1 – slabý, nepřímý vztah: A4 ZÚR MSK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci, vykazuje ale nepřímou vazbu na danou koncepci.

0 – bez vztahu: A4 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepce

Pozn.: Vzhledem k tomu, že A4 ZÚR MSK obsahuje výhradně doplnění návrhu jednoho nového koridoru železniční dopravy, konstatuje zpracovatelka SEA, že výroková část ZÚR MSK zůstala z hlediska deklarací cílů a svého zaměření beze změny, že uplatnění změn výrokové části ZÚR MSK v platném znění jako celek nezmění a že je možno se ve zvýšené míře věnovat hodnocení vlivů uplatnění konkrétního měněného koridoru na životní prostředí a veřejné zdraví. Z tohoto důvodu je také v hodnocení vztahu A4 ZÚR MSK k republikovým a krajským koncepcím primárně přihlíženo k měněnému jevu.

Tabulka 1: Vztah A4 ZÚR MSK k republikovým a krajským koncepcím

Koncepce	Vztah A4 ZÚR MSK k dané koncepci
Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3 a 5	3
Komentář: A4 ZÚR MSK obsahuje nebo promítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepce ve změnách využití území. V PÚR ČR není předmětný koridor obsažen, ale A4 ZÚR MSK navrženými změnami využití území naplňuje vybrané republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažené v PÚR ČR. Jedná se zejména o naplnění priority dle článku (24), který mj. stanovuje, že se mají vytvářet podmínky pro zlepšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, a s ohledem na to mají být vytvářeny územní podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy, kterou je např. železniční doprava. A4 ZÚR MSK svým řešením danou prioritu naplňuje, jelikož vytváří územní podmínky pro rozvoj nákladní železniční dopravy, tedy environmentálně šetrné formy dopravy. Zároveň dochází v rámci A4 ZÚR MSK k vytvoření územních podmínek pro odstranění úvratových jízd nákladních vlaků do žst. Studénka, čímž dojde ke zvýšení plynulosti železniční dopravy a zajištění účinného řízení dopravy. V rámci priority dle článku (27) se dále mj. stanoví, že mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech, a z tohoto důvodu se při územně plánovací činnosti mají stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy. A4 ZÚR MSK svým řešením danou prioritu naplňuje, jelikož vytváří územní podmínky pro rozvoj nákladní železniční dopravy. Terminál nákladní dopravy Ostrava je dle článku (130) PÚR ČR vymezen z důvodu postupného etapovitě budování sítě veřejných terminálů a přístavů s vazbou na logistická centra napojených na železniční, silniční a případně i vodní a leteckou dopravu, za účelem poskytování překládky a širokého spektra logistických služeb. Právě síť veřejných terminálů a přístavů s vazbou na logistická centra umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality (účinného využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů). A4 ZÚR MSK svým řešením vytváří územní podmínky pro uvedený rozvoj terminálu s vazbou na logistické centrum.	
Strategický rámec ČR 2030	2
Komentář: A4 ZÚR MSK obsahuje přímé obecné deklarace promítající požadavky dané koncepce – podporuje růst ekonomiky a posílení domácího sektoru. Umožňuje efektivní a šetrné využívání zdrojů a minimalizaci nákladů díky možnosti jejich rychlé a ekologicky přívětivé dopravy. Podporuje potřebnou prostorovou mobilitu nákladů i lidských zdrojů. Dle dané koncepce je mj. vhodné činit kroky, které nebudou významně zvyšovat objemy tranzitní silniční nákladní dopravy. V oblasti železniční dopravy je naopak vhodné roli železniční infrastruktury z hlediska tranzitu posilovat, a to mj. modernizací železniční sítě.	

Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020–2025	1
Komentář: Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020–2025 řeší především metodická, ale i organizační a materiální opatření pro řadu okruhů týkajících se ochrany přírody a krajiny, ale nejsou v ní obsaženy přímé požadavky na změnu území. A4 ZÚR MSK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci, vykazuje ale nepřímou vazbu na danou koncepci – navrhuje koridor železniční infrastruktury při zajištění udržitelného využívání krajiny jako celku, při zachování její prostupnosti a omezení další fragmentace, s minimalizací zásahů do ZCHÚ, lokalit soustavy NATURA 2000 a ÚSES a při minimalizaci záborů půdy jako nezastupitelného a neobnovitelného přírodního zdroje.	
Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025	1
Komentář: A4 ZÚR MSK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci, vykazuje ale nepřímou vazbu na danou koncepci – zohledňuje při návrhu variant koridorů DZ27A a DZ27B požadavek na minimalizaci zásahů do lesních pozemků, ÚSES a zvláště chráněných území volbou vedení koridoru s ohledem na co nejmenší fragmentaci území migrační bariérou; nebylo ale možno eliminovat střety s nimi. Požadované přímé propojení obou železničních tratí č. 270 a 325 traťovou spojkou není možné zajistit, aniž by nedošlo k dotčení těchto chráněných území.	
Státní politika životního prostředí ČR na období 2021–2030 s výhledem do roku 2050	1
1.1 Dostupnost vody je zajištěna a její jakost se zlepšuje 1.2 Kvalita ovzduší se zlepšuje 1.3 Expozice obyvatel a životního prostředí nebezpečným chemickým látkám se snižuje 1.4 Hluková zátěž a světelné znečištění se snižují 1.5 Připravenost a resilience společnosti vůči mimořádným událostem a krizovým situacím se zvyšuje 1.6 Adaptovaná sídla umožňují kvalitní a bezpečný život obyvatel 2.1 Emise skleníkových plynů jsou snižovány 2.2 Oběhové hospodářství zaručuje hospodárné nakládání se surovinami, výrobky a odpady v ČR 3.1 Ekologická stabilita krajiny je obnovena, hospodaření v krajině je dlouhodobě udržitelné a reaguje na změnu klimatu 3.2 Biologická rozmanitost je zachovávána v mezích tlaku změny klimatu	
Komentář: A4 ZÚR MSK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci, vykazuje ale nepřímou vazbu na danou koncepci – při hodnocení předložených variant koridorů DZ27A a DZ27B byly respektovány priority týkající se snížení produkce skleníkových plynů, znečištění ovzduší, ochrany zvláště chráněných území, lokalit Natura 2000, krajinného rázu a biologické rozmanitosti, ochrany půdy a horninového prostředí a zajištění ochrany vod, přestože nebylo možno negativní vlivy na některé tyto složky životního prostředí zcela eliminovat.	

Přesto A4 ZÚR MSK vytváří územní podmínky mj. pro převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, tj. environmentálně šetrnou formu dopravy, čímž přispívá ke snížení podílu silniční nákladní dopravy a celkovému zlepšení kvality ovzduší.	
Zásady urbánní politiky – aktualizace 2017	1
Komentář: Cílem zásad urbánní politiky je sjednotit přístupy všech úrovní veřejné správy k rozvoji měst. Jedná se o rámcový dokument urbánní politiky státu, která má průřezový a interdisciplinární charakter. Zahrnuje mimo jiné vytváření zdravých měst, a jejich polycentrický rozvoj, zdravé životní prostředí, udržitelné využívání přírodních zdrojů, péči o přírodu a krajinu a udržitelný rozvoj. A4 ZÚR MSK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci, vykazuje ale nepřímou vazbu – respektuje obecné zásady a priority územního plánování a výše uvedené cíle urbánní politiky, které promítá do návrhu koridoru železniční dopravy (zvýšením využití železniční dopravy přispívá k vytváření zdravých měst a jejich polycentrickému rozvoji, zdravému životnímu prostředí).	
Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019	2
Komentář: Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019 je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale A4 ZÚR MSK obsahuje přímé obecné deklarace vztahující se k dané koncepci. A4 ZÚR MSK vytváří předpoklady pro zlepšení kvality ovzduší v kraji vytvořením územních podmínek pro převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, tj. environmentálně šetrnou formu dopravy, čímž přispívá ke snížení podílu silniční nákladní dopravy, snížení emisí ze spalování pohonných hmot a celkovému zlepšení kvality ovzduší.	
Státní energetická koncepce ČR – aktualizace 2015	0
Komentář: A4 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepce.	
Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050	3
Komentář: A4 ZÚR MSK promítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepcí ve změnách využití území – vytváří územní podmínky zejména pro rozvoj nákladní železniční dopravy, tedy environmentálně šetrné formy dopravy. Zároveň dochází v rámci A4 ZÚR MSK k vytvoření územních podmínek pro odstranění úvratových jízd nákladních vlaků do žst. Studénka, čímž dojde ke zvýšení plynulosti železniční dopravy a zajištění účinného řízení dopravy. A4 ZÚR MSK v obecné rovině zvyšuje konkurenceschopnost ČR, zlepšuje kvalitu dopravy, snižuje intenzitu silniční dopravy, snižuje znečištění ovzduší a hlukovou zátěž a minimalizuje negativní vlivy dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	
Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů	1
Komentář: A4 ZÚR MSK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci, vykazuje ale nepřímou vazbu na danou koncepci – nevymezuje žádné nové konkrétní plochy těžby nadmístního významu ani neznemožňuje či neomezuje těžbu žádného ložiska nerostných surovin.	

Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v ČR s využitím technických a přírodě blízkých opatření	1
Komentář: A4 ZÚR MSK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci, vykazuje ale nepřímou vazbu na danou koncepci – nevymezuje plochy protipovodňové ochrany, ale zohledňuje při navrhování variant koridorů DZ27A a DZ27B potřebu minimalizovat vlivy vymezení koridoru na průchod povodňové vlny v záplavovém území Odry.	
Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024	0
Komentář: A4 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepce.	
Politika ochrany klimatu v ČR, 2017	2
Komentář: A4 ZÚR MSK je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale obsahuje přímé obecné deklarace promítající požadavky dané koncepce. A4 ZÚR MSK vytváří předpoklady pro zlepšení kvality ovzduší v kraji vytvořením územních podmínek pro převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, tj. environmentálně šetrnou formu dopravy, čímž přispívá ke snížení podílu silniční nákladní dopravy, snížení emisí ze spalování pohonných hmot a celkovému zlepšení kvality ovzduší. A4 ZÚR MSK povede ke snížení intenzity silniční dopravy a tedy také snížení emisí skleníkových plynů (NO _x , CO ₂ , přízemní ozón).	
Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019–2027	3
Komentář: A4 ZÚR MSK promítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepce ve změnách využití území – vede ke zlepšení dopravního železničního spojení MLC Mošnov s dalšími místy ČR, využití železniční dopravy namísto silniční dopravy významně sníží zatížení území emisemi a zároveň uleví silničnímu provozu. Nové propojení železničních tratí č. 270 a 325 přispěje ke zlepšení stavu železniční dopravy v dotčené části Moravskoslezského kraje, kde dojde k novému – dosud neexistujícímu – přímému železničnímu propojení center osídlení, zejména pak významného železničního uzlu v Moravskoslezském kraji Suchdol nad Odrou se sídly Příbor, Kopřivnice nebo Štramberk a v neposlední řadě s MLC Mošnov, jakožto významného centra zaměstnanosti v Moravskoslezském kraji.	
Koncepce strategie ochrany přírody a krajiny Moravskoslezského kraje – aktualizace 2006	2
Komentář: A4 ZÚR MSK je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území vedoucích k naplnění dané koncepce; z hlediska přímých obecných deklarací promítajících požadavky koncepce přináší potenciální střety s limity ochrany přírody včetně zvláště chráněných území, ÚSES a lokalit Natura 2000, výběr varianty je řešen mimo jiné na základě míry zásahu do ZCHÚ.	

Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko - CZ08Z, aktualizace 2020 (dále jen „PZKO 2020+“) včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+	3
V PZKO 2020+ jsou uvedeny cíle k dosažení splnění imisního limitu pro tuhé znečišťující látky stanovené jako PM_{2,5} a PM₁₀: zvýšit pravděpodobnost plnění denního imisního limitu částic PM₁₀, které je momentálně závislé na realizaci opatření v zahraničí a využitím nových opatření zajistit dosažení ročního imisního limitu částic PM_{2,5} platného od roku 2020 a imisního limitu pro benzo[a]pyren. Tohoto cíle je třeba dosáhnout mimo jiné v obcích ORP Bílovec včetně obce Studénka a Pustějov. Vztah k oběma koncepcím je hodnocen společně, vzhledem k tomu, že obě koncepce jsou velmi úzce propojeny a že v samotném PZKO 2020+ nejsou uvedena konkrétní opatření pro oblast dopravy, ale je zde přímo odkázáno (str. 132 PZKO 2020+), že pro dosažení cílového stavu je vhodné využít i realizace podpůrných opatření: <i>„Opatření definovaná v kapitole C.4.1 a C.4.2 jsou závazná pro splnění imisních limitů v zóně Moravskoslezsko. Jelikož je však žádoucí obecně vytvářet podmínky pro další snižování emisí znečišťujících látek tak, aby znečištění ovzduší v zóně Moravskoslezsko dále klesalo, byla stanovena podpůrná opatření, která by měla být příslušnými orgány veřejné správy dle jejich možností a relevance pro danou oblast v maximální míře realizována. U těchto opatření nelze z objektivních důvodů kvantifikovat jejich přínos a/nebo stanovit časový harmonogram plnění, a tedy na nich nelze založit splnění cíle Programu 2020+, což nicméně neznamená, že by nebylo vhodné je realizovat.“</i> Za jeden ze zdrojů přispívajících k zatížení emisemi PM₁₀ a dalšími škodlivinami je považována i doprava, ale opatření na poli dopravy mají jen uvedený podpůrný charakter. V Podpůrných opatřeních k PZKO 2020+ je z oblasti železniční dopravy uvedeno: <i>Opatření: Technická opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy (PZKO_2020_P_16) - rozvoj a zatraktivnění veřejné hromadné dopravy prostřednictvím výstavby, rekonstrukce a zkapacitňování železničních, tramvajových a trolejbusových tratí, tak, aby byla schopná ve větším míře konkurovat a nahradit individuální automobilovou dopravu s aplikací: V oblasti železničních tratí je na úrovni obcí a krajů důležité poskytnout potřebnou součinnost investorovi při přípravných pracích (územně plánovací dokumentace, výkupy pozemků příp. poskytování/prodej vlastních pozemků apod.).</i> Komentář: A4 ZÚR MSK má ke koncepci velmi silný přímý vztah – vytváří územní podmínky pro výstavbu nové železniční trati, čímž přispívá ke snížení emisí PM₁₀ a ke zlepšení kvality ovzduší. A4 ZÚR MSK přispívá k rozvoji železniční dopravy a zvýšení její atraktivity a k následnému převzetí části dopravních výkonů na úkor dopravy automobilové. Jedná se nejen o dopravu osob, ale je nutno sledovat i zásadní potenciál železniční dopravy v oblasti přepravy nákladu. Obecně uplatnění A4 ZÚR MSK přispívá ke zkapacitnění klíčových úseků, budování nových tratí, odstranění úzkých hrdel a bodových závad (celkové zvýšení kapacity železniční sítě na hlavních tazích, zvýšení propustnosti jednotlivých úseků, zlepšení celkové "odolnosti" systému při nepravidelnostech). A4 ZÚR MSK vytváří územní podmínky zejména pro rozvoj nákladní železniční dopravy, tedy environmentálně šetrné formy dopravy. Zároveň dochází v rámci A4 ZÚR MSK k vytvoření územních podmínek pro odstranění úvratových jízd nákladních vlaků do žst. Studénka, čímž dojde ke zvýšení plynulosti železniční dopravy a zajištění účinného řízení dopravy.	

Adaptační strategie Moravskoslezského kraje na dopady změny klimatu	3
Komentář: Koncepce stanovuje hlavní cíl v tematické oblasti dopravy: Zajistit bezpečnou, příjemnou a spolehlivou dopravní obslužnost v kraji pro všechny dopravní módy, preferovat nízkoemisní formy dopravy. Navazující adaptační opatření k dosažení daného cíle spočívají mj. v zohledňování dopadů změn klimatu při projektování dopravních staveb a podpoře udržitelných forem dopravy. Železniční dopravu je potřeba považovat za velmi přínosnou s ohledem na kvalitu a ochranu ovzduší. A4 ZÚR MSK promítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepce ve změnách využití území. A4 ZÚR MSK vytváří předpoklady pro zlepšení kvality ovzduší v kraji vytvořením územních podmínek pro převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, tj. environmentálně šetrnou formu dopravy, čímž přispívá ke snížení podílu silniční nákladní dopravy, snížení emisí ze spalování pohonných hmot a celkovému zlepšení kvality ovzduší.	
Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje	3
Komentář: A4 ZÚR MSK promítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepce ve změnách využití území. Dle koncepce je mj. potřeba realizovat traťové spojky, které odstraňují nepříznivé úvratě v železničních stanicích, jejichž potřeba je závislá na směrování zátěže. A4 ZÚR MSK vytváří územní pro odstranění úvratových jízd nákladních vlaků do žst. Studénka, které dále pokračují ve směru Mošnov, čímž dojde ke zvýšení plynulosti železniční dopravy a zajištění účinného řízení dopravy. Zároveň dojde k rozvoji nákladní železniční dopravy, tedy environmentálně šetrné formy dopravy. Nové propojení železničních tratí č. 270 a 325 dále přispěje ke zlepšení stavu železniční dopravy v dotčené části Moravskoslezského kraje, kde dojde k novému – dosud neexistujícímu – přímému železničnímu propojení center osídlení, zejména pak významného železničního uzlu v Moravskoslezském kraji Suchdol nad Odrou se sídly Příbor, Kopřivnice nebo Štamberk a v neposlední řadě s MLC Mošnov, jakožto významného centra zaměstnanosti v Moravskoslezském kraji.	
Plán odpadového hospodářství Moravskoslezského kraje pro období 2016–2026	0
Komentář: A4 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepce.	
Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Moravskoslezského kraje	0
Komentář: A4 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepce.	
Politika energetického managementu Moravskoslezského kraje a Územní energetická koncepce Moravskoslezského kraje	0
Komentář: A4 ZÚR MSK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepce.	

Plán péče CHKO Poodří (dále jen PP CHKO) na období 2017-2026	0
Komentář: A4 ZÚR MSK je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území vedoucích k naplnění Plánu péče CHKO Poodří. Koridor ve variantách DZ27A a DZ27B je vymezen na území CHKO Poodří, což znamená, že dochází k negativnímu ovlivnění tohoto zvláště chráněného území a tedy i k přímému rozporu s požadavky Plánu péče CHKO Poodří. Výběr varianty je zvažován mimo jiné na základě míry dotčení CHKO Poodří.	

Závěr

A4 ZÚR MSK vykazuje velmi silnou nebo silnou vazbu na Politiku územního rozvoje ČR a na koncepcí týkající se zlepšení kvality ovzduší (což je dáno snížením produkce emisí ze spalování pohonných hmot v automobilech po částečném převedení na železnici), ochrany klimatu (ze stejného důvodu, po snížení zátěže silniční dopravou dojde ke snížení produkce skleníkových plynů) a ekonomického rozvoje a dopravy (vysokorychlostní trať přispěje ke zlepšení dostupnosti významných krajských měst a k propojení s okolními kraji).

Slabou vazbu nebo nulovou vazbu vykazuje A4 ZÚR MSK na koncepcí týkající se ochrany přírody a krajiny, biologické rozmanitosti, energetiky, ochrany před povodněmi, surovinové politiky, odpadového hospodářství a urbánní politiky, kde lze nalézt pouze nepřímé vazby posuzované koncepcí.

Vyhodnocení vztahu k cílům koncepcí, u kterých byla identifikována silná nebo velmi silná vazba, je předmětem kapitoly 2 tohoto vyhodnocení.

2. Zhodnocení vztahu územně plánovací dokumentace k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni

Pro účely posouzení souladu A4 ZÚR MSK s relevantními strategickými dokumenty na národní a krajské úrovni byla provedena analýza těchto dokumentů se záměrem nalezení cílů ochrany životního prostředí, k jejichž dosažení lze přispět nástroji územního plánování. Pro výběr cílů byly využity koncepce zaměřené na rozvoj území a ochranu životního prostředí a jeho složek. Vybrané strategické dokumenty problematiku životního prostředí přímo řeší, případně jejich uplatňováním aplikací může dojít k ovlivnění sledovaných složek životního prostředí.

V kapitole je tabelárně provedeno vyhodnocení vztahu A4 ZÚR MSK k relevantním cílům ochrany životního prostředí ve strategických a koncepčních materiálech, u kterých byla v předcházející kapitole 1. identifikována velmi silná nebo silná vazba.

Vztah je vyjádřen pomocí následující stupnice:

- 0** A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
- 1** A4 ZÚR MSK má k dané prioritní oblasti dokumentu slabý vztah nebo ji řeší okrajově nebo zprostředkovaně.
- 2** A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu přímo řeší nebo k ní má silný vztah.

Tabulka je doplněna komentářem vysvětlující identifikovaný vztah.

Hodnocení je provedeno ve vztahu k následujícím koncepcím:

- Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3 a 5
- Strategický rámec ČR 2030
- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050
- Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019
- Politika ochrany klimatu v ČR, 2017
- Koncepce strategie ochrany přírody a krajiny Moravskoslezského kraje – aktualizace 2006
- Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019–2027
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko – CZ08Z, aktualizace 2020, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+
- Adaptační strategie Moravskoslezského kraje na dopady změny klimatu
- Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje

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

PÚR ČR v platném znění stanovuje obecné republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje, přičemž vybrané priority dílčím způsobem obsahují i cíle ochrany životního prostředí. Z tohoto důvodu je vyhodnocen vztah A4 ZÚR MSK ke každé prioritě, která obsahuje cíl ochrany životního prostředí, zvláště dle výše uvedené stupnice.

Tabulka 2: Vztah A4 ZÚR MSK k Politice územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3 a 5

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
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 užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.	0	A4 ZÚR MSK danou prioritu neřeší. Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B může negativně ovlivnit naplnění priority. Návrhem A4 ZÚR MSK nedochází k dotčení civilizačních ani kulturních hodnot území ani k narušení urbanistické struktury území, struktury osídlení či jedinečné kulturní krajiny. Návrhem A4 ZÚR MSK dochází k dotčení přírodních hodnot území. S ohledem na skutečnost, že vymezený koridor pro traťovou spojku zasahuje do území I. zóny ochrany Chráněné krajinné oblasti Poodří (dále též „CHKO Poodří“) a současně do lokalit soustavy Natura 2000 – evropsky významné lokality Poodří (dále též „EVL Poodří“) a ptačí oblasti Poodří (dále též „PO Poodří“) – je koridor vymezen variantně, aby případný významný negativní vliv na tato území byl vyloučen nebo minimalizován. Varianty koridoru byly voleny tak, aby dotčení předmětných chráněných území bylo co nejmenšího rozsahu a nedocházelo k jejich nadměrné fragmentaci. V rozsahu provedené změny v území, tedy v rozsahu vymezeného koridoru traťové spojky, jsou stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru a úkoly pro územní plánování. Tato kritéria, podmínky a úkoly zohledňují zejména ochranu dotčených přírodních hodnot území – CHKO Poodří, EVL Poodří, PO Poodří – jako jedny ze základních hodnot dotčeného území.
(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.	1	Vymezení koridorů DZ27A, DZ27B má k prioritě zprostředkovaný vztah. Předmětem A4 ZÚR MSK není rozvoj venkovských území a oblastí, lze ale konstatovat, že uplatnění A4 ZÚR MSK umožní zlepšení rozvoje oblasti v okolí Studénky díky zlepšení dopravního spojení. Při vymezování koridoru bylo postupováno tak, aby byl zohledněn požadavek zajištění ochrany ZPF, zábor půdy byl minimalizován, i když nebylo možno se mu zcela vyhnout.

(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.	1	Vymezení koridorů DZ27A, DZ27B má k prioritě zprostředkovaný vztah. Navrhované řešení A4 ZÚR MSK reflektuje požadavek na rozvoj území kraje, má nadmístní význam zejména v oblasti zlepšení stavu a podpory železniční dopravy. Komplexnost řešení při hledání vhodného koridoru pro umístění traťové spojky v A4 ZÚR MSK je zajištěna návrhem řešení ve variantách tak, aby případný významný negativní vliv na tato území byl vyloučen nebo minimalizován. Dotčení přírodních hodnot CHKO Poodří, EVL Poodří, PO Poodří lze ve všech prověřovaných variantách označit a priori za takové, které ve svém důsledku potenciálně zhoršuje jejich stav. Z hlediska komplexního přístupu je však třeba brát v potaz, že navrhované řešení A4 ZÚR MSK zároveň přispívá ke zlepšení stavu životního prostředí v širších souvislostech. Koridor pro bezúvratové napojení železniční trati vytváří územní podmínky pro převedení významné části (nákladní) dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, která představuje environmentálně šetrnou formu dopravy, což významnou měrou přispěje ke snížení emisí a zlepšení stavu ovzduší nejen na území MSK. Při výběru varianty s nejmenším potenciálním vlivem a současně s realizací opatření, která by tento vliv dostatečně kompenzovala, bude prioritou tohoto článku naplněna
(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.	1	A4 ZÚR MSK danou prioritu řeší zprostředkovaně K dosažení cíle přispívá vymezení segregovaného koridoru dopravní infrastruktury, který se stane součástí dopravního systému, díky kterému dojde k zefektivnění dopravy, resp. omezení dopravní zátěže zastavěných území. Návrh koridoru respektuje principy integrovaného rozvoje území.
(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	0	A4 ZÚR MSK danou prioritu neřeší. Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není aktualizace předpokladů pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch nebo stanovení požadavků na využívání zastavěného území. Předmětem A4 ZÚR MSK je pouze vymezení koridoru pro železniční dopravu, přičemž jeho územní vymezení je dané umístěním stávajících tratí. Navržený koridor neprochází územím tzv. brownfieldu.

omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.		
(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.	0	A4 ZÚR MSK danou prioritu neřeší. Návrhem A4 ZÚR MSK dochází k potenciálně negativnímu dotčení přírodních hodnot území, vymezený koridor pro traťovou spojkou zasahuje do území I. zóny ochrany CHKO Poodří. Pro výběr nejméně konfliktní lokalizace záměru byl návrh zpracován ve variantách. Přestože všechny varianty významně zasahují do EVL Poodří a PO Poodří soustavy Natura 2000, výběrem varianty s nejmenším negativním vlivem vhodně zvolenými kompenzačními opatřeními lze cíl priority naplnit. Navíc je územní vymezení navrženého koridoru dáno umístěním stávajících tratí, na které se napojuje.
(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 propustnosti krajiny.	0	A4 ZÚR MSK danou prioritu neřeší. Předmětem řešení A4 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro traťovou spojkou, která s ohledem na svou lokalizaci negativně ovlivní migrační propustnost území pro volně žijící živočichy, ani pro člověka. Migrační propustnost krajiny potenciálně negativně ovlivní každá nová liniová stavba dopravní infrastruktury. Na území oderského úvalu jsou hlavními migračními bariérami dálnice a hlavní silně vytížená železniční trať Přerov – Bohumín. Koridor pro bezúvratové napojení ve Studénce v délce cca 700 m pravděpodobně stav v území významně nezhorší, ale zároveň ani nezlepší. V rámci návrhu A4 ZÚR MSK byly prověřovány varianty s cílem nalézt řešení s nejmenším negativním vlivem. Současně bylo stanoveno kritérium minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří. Vhodným řešením v podrobnosti dokumentace stavby lze cíl ustanovení alespoň částečně naplnit.
(23) Podle místních podmínek vytvářet	1	Vymezení koridorů DZ27A, DZ27B má

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).		k prioritě zprostředkovaný vztah. Navrhované řešení A4 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro propojení sídel v dotčené části MSK. Realizací traťové spojky dojde k novému – dosud neexistujícímu – přímému železničnímu propojení center osídlení, zejména pak významného železničního uzlu v MSK Suchdol nad Odrou se sídly Příbor, Kopřivnice nebo Štramberk a v neposlední řadě s MLC Mošnov, jakožto významného centra zaměstnanosti v MSK. Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B naplňuje tuto prioritu, a to zejména v té části, kdy navrhované řešení A4 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro propojení sídel v dotčené části MSK. Realizací traťové spojky dojde k podstatnému zkvalitnění železničního propojení sídel v území. V neposlední řadě zkvalitní vlakové spojení s multimodálním logistickým centrem Mošnov jakožto novým významným centrem zaměstnanosti v MSK. Obdobně jako u priority (20a) je nutno konstatovat, že současně může dojít k dílčímu zhoršení migrační prostupnosti, které je možné minimalizovat až v opatřeních navržených v navazující dokumentaci. A4 ZÚR MSK ovlivní lokálně migrační prostupnost území pro volně žijící živočichy. V případě potřeby lze zajištění migrační propustnosti krajiny v určitých aspektech (např. stavebně-technickým řešením, organizací výstavby apod.) dále řešit až v rámci navazující projektové přípravy stavby. S ohledem na skutečnost, že vymezený koridor pro traťovou spojku zasahuje do území CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří, je koridor vymezen variantně, aby případný významný negativní vliv na tato území byl vyloučen nebo minimalizován. Varianty koridoru byly voleny tak, aby dotčení předmětných chráněných území bylo co nejmenšího rozsahu a nedocházelo k jejich nadměrné fragmentaci.
(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	1	Vymezení koridorů DZ27A, DZ27B má k prioritě zprostředkovaný vztah. Navrhované řešení A4 ZÚR MSK vytváří územní podmínky mj. pro propojení sídel v dotčené Metropolitní rozvojové oblasti Ostrava – OB2. Realizací traťové spojky dojde k novému – dosud neexistujícímu – přímému železničnímu propojení center osídlení, zejména pak významného železničního uzlu v MSK Suchdol nad Odrou se sídly Příbor, Kopřivnice nebo Štramberk a

zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).		v neposlední řadě s MLC Mošnov, jakožto významného centra zaměstnanosti v MSK. Záměr bezúvratového napojení ve Studénce přispěje ke zkvalitnění dopravní infrastruktury v Metropolitní rozvojové oblasti OB2 Ostrava. Potenciální převedení dopravní zátěže ze silniční dopravy může přispět ke snížení emisí a tím ke zlepšení stavu ovzduší na území MSK. Návrhem A4 ZÚR MSK jsou vytvářeny předpoklady pro lepší dostupnost území prostřednictvím zkvalitnění železniční infrastruktury. Navrhované řešení A4 ZÚR MSK dále vytváří územní podmínky pro převedení významné části (nákladní) dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, která představuje environmentálně šetrnou formu dopravy. Dané převedení dopravní zátěže na železniční síť rovněž významnou měrou přispěje k již výše uvedenému snížení emisí a zlepšení stavu ovzduší nejen na území MSK. Dalším nedílným přínosem navrhovaného řešení A4 ZÚR MSK je vytvoření územních podmínek pro odstranění úvratových jízd vlaků (směr Přerov – Veřovice) do žst. Studénka, což výraznou měrou přispívá k zajištění bezpečného a plynulého provozu železniční sítě a účinného řízení dopravy včetně predikce přepravního času.
(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.	1	A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu nepřímo řeší v rámci jejího promítnutí do územního rozhodování (vymezení koridorů DZ27A a DZ27B snižujících využití silniční dopravy a tedy i produkci emisí ze spalování PHM) a má k ní silný vztah. Vlivy hlukové a imisní zátěže jsou do značné míry vlivy synergickými a kumulativními, způsobujícími při významném působení sekundárně poškození zdraví. V řešeném území se nepředpokládá nadlimitní hluková zátěž podél nové trasy železnice v žádné z variant, protože při výstavbě nového železničního koridoru lze budovat protihluková opatření, navíc koridor je navržen v území, kde s obytnou zástavbou nedochází ke kolizi. V širších souvislostech A4 ZÚR MSK vytváří předpoklady pro zlepšení imisní situace. A4 ZÚR MSK zejména vytváří územní podmínky pro převedení významné části (nákladní) dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, která představuje environmentálně šetrnou formu dopravy. Dané převedení dopravní zátěže na železniční síť rovněž

		významnou měrou přispěje ke snížení emisí a zlepšení stavu ovzduší nejen na území MSK.
--	--	--

Tabulka 3: Vztah A4 ZÚR MSK ke Strategickému rámci ČR 2030

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
Strategický rámec ČR 2030		
Lidé a společnost Práce: <i>Technologický a sociální rozvoj rozšiřují přístup k důstojné práci.</i> Zdraví: <i>Zdraví všech skupin obyvatel se zlepšuje.</i>	1	Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B přispívá zprostředkovaně k naplnění priority. Snížení silniční dopravní zátěže vlivem vymezení koridorů povede obecně ke snížení hlukového a imisního zatížení území a tedy i ke snížení negativních vlivů na veřejné zdraví.
Hospodářský model Hospodaření se zdroji: <i>Přírodní zdroje jsou využívány co nejefektivněji a nejšetrněji tak, aby se minimalizovaly externí náklady, které jejich spotřeba působí.</i> Infrastruktura: <i>Ekonomické aktivity podporuje stabilní a funkční infrastruktura.</i>	1	Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B přispívá zprostředkovaně k naplnění priority. Při realizaci koncepce jsou přírodní zdroje včetně půdy využívány co nejefektivněji a nejšetrněji, což se promítá do konkrétního vymezení trasy koridorů jako součásti funkční infrastruktury.
Odolné ekosystémy Krajina a ekosystémové služby: <i>Krajina ČR je pojímána jako komplexní ekosystém a ekosystémové služby poskytují vhodný rámec pro rozvoj lidské společnosti.</i> Biologická rozmanitost: <i>Česká krajina je pestrá a dochází k obnově biologické rozmanitosti.</i> Voda v krajině: <i>Krajina je adaptována na změnu klimatu a její struktura napomáhá zadržování vody.</i> Péče o půdu: <i>Půdy jsou chráněny před degradací a potenciál krajiny je v maximální možné míře využíván k zachycování a ukládání uhlíku.</i>	0	Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B danou prioritní oblast neřeší. Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B negativně ovlivní naplnění priorit. Uplatnění A4 ZÚR MSK povede k zásahu do krajiny a jejích ekostabilizujících funkcí jak z hlediska záboru půdy, tak z hlediska zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů fauny a flóry a tedy i k lokálnímu zásahu do biologické rozmanitosti území. K degradaci půd nebude docházet, dojde ale k jejich záboru při realizaci obou variant koridoru.
Obce a regiony Suburbanizace a rostoucí prostorová mobilita: <i>Veřejné služby v území jsou pro všechny obyvatele lépe dostupné.</i> Regionální nerovnosti: <i>Růst kvality života v jednotlivých municipalitách snižuje regionální nerovnosti.</i> Nárůst významu nestátních aktérů a rozvoj komunit: <i>Kvalitní urbánní rozvoj sídelních útvarů je zajištěn (Města jsou přátelská ke všem věkovým skupinám; Obce běžně plánují</i>	1	Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B může zprostředkovaně přispět k naplnění priority. Snížení intenzity silniční dopravy, k němuž dojde vlivem uplatnění kterékoliv z variant daného železničního koridoru, povede ke zlepšení kvality životního prostředí v sídlech a k jejich udržitelnému rozvoji. Prostorová mobilita zpřístupní železniční dopravu v daném úseku široké veřejnosti.

<i>rozvoje za účasti veřejnosti).</i> Kompetence a kvalita územní veřejné správy pro udržitelný rozvoj sídel: <i>Územní veřejná správa cíleně využívá nástroje pro udržitelný rozvoj municipalit.</i> Adaptace sídel na změnu klimatu: <i>Města a obce omezila emise skleníkových plynů a adaptovala se na negativní dopady změny klimatu</i>		
Globální rozvoj Globální prostředí podporující udržitelný rozvoj: <i>Česká republika aktivně a s důrazem na národní priority spoluutváří prostředí podporující udržitelný rozvoj na globální úrovni a na úrovni Evropské unie.</i> Koherence politik: <i>Posílením koherence vnitřních politik s vnějším dopadem podporuje Česká republika globální udržitelný rozvoj.</i>	1	Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B může zprostředkovaně přispět k naplnění priority. Vymezení koridoru přispěje k udržitelnému rozvoji sídel na lokální i nadmístní úrovni. Uplatnění A4 ZÚR MSK podpoří snížení zatížení silniční sítě především nákladní dopravou, zrychlí a zefektivní železniční dopravu.
Dobré vládnutí Demokratičnost vládnutí, dlouhodobá efektivita vládnutí	0	Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B nemůže ovlivnit naplnění priority.

Tabulka 4: Vztah A4 ZÚR MSK k Dopravní politice ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050		
Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR 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 ČR se nesmí stát periferií uprostřed Evropy.	1	Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B může zprostředkovaně ovlivnit naplnění priority. A4 ZÚR MSK vymezuje uvedené varianty železničního koridoru jako významný článek pro dosažení naplnění uvedených cílů. 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 koridorů DZ27A a DZ27B v rámci A4 ZÚR MSK tak dochází k naplnění předmětného opatření.
Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje. Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů	1	A4 ZÚR MSK prioritní oblast dokumentu řeší zprostředkovaně. A4 ZÚR MSK řeší výstavbu nového koridoru, ale lze očekávat, že součástí stavby v koridoru bude rovněž úprava a modernizace dopravní infrastruktury dotčených železničních stanic.

ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů.		
Hledat účinná a udržitelná logistická řešení s využitím principu komodality s cílem podpořit multimodalitu přepravy, optimalizovat kapacitu dopravní infrastruktury a využití energií a rovněž zpřístupnit logistické služby malým a středním podnikatelským subjektům v sektoru průmyslu, obchodu a zemědělství.	1	Železniční doprava, která bude realizací A4 ZÚR MSK posílena, povede ke zpřístupnění nákladní železniční dopravy menším podnikatelským subjektům a podpoří tak multimodalitu přepravy.

Tabulka 5: Vztah A4 ZÚR MSK k Národnímu programu snižování emisí ČR – aktualizace 2019

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019		
- snížit zátěž životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci především díky podpoře nových environmentálně šetrných technologií a využití potenciálu energetických úspor,	0	A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu neřeší.
- vytvořit předpoklady pro regeneraci postižených složek životního prostředí a pro snižování rizik pro lidské zdraví, která plynou ze znečištění ovzduší.	1	A4 ZÚR MSK přispívá k naplnění dané priority zprostředkovaně. Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B přispěje snížením intenzity silniční dopravy ke snížení emisí ze spalování PHM, a tím zprostředkovaně i ke snížení zdravotních rizik.
- přispět ke snížení úrovně znečištění ovzduší PM ₁₀ a benzo(a)pyrenu pod platné imisní limity.	1	A4 ZÚR MSK přispívá k naplnění dané priority zprostředkovaně. Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B přispěje ke snížení intenzity silniční dopravy a tím zprostředkovaně ke snížení imisního zatížení území jak z hlediska látek poškozujících ekosystémy a majících vliv na veřejné zdraví, tak z hlediska snížení úrovně PM ₁₀ a benzo(a)pyrenu.
- výstavba a rekonstrukce železničních tratí	2	Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B přímo naplňuje předmětnou prioritu.

Tabulka 6: Vztah A4 ZÚR MSK k Politice ochrany klimatu v ČR, 2017

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
Politika ochrany klimatu v ČR, 2017		
- snížit zátěž životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci	0	A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu neřeší a naplnění priority neovlivňuje.
- omezit emise látek ohrožujících klimatický systém Země	2	A4 ZÚR MSK má danou prioritní oblast dokumentu řeší zprostředkovaně. Nová železniční trať napomůže zvýšení kapacity sítě železnice a tím i převedení dopravy ze

		silniční sítě s následným snížením emisí skleníkových plynů.
--	--	--

Tabulka 7: Vztah A4 ZÚR MSK ke Konceptu strategie ochrany přírody a krajiny Moravskoslezského kraje – aktualizace 2006

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
Koncepce strategie ochrany přírody a krajiny Moravskoslezského kraje – aktualizace 2006		
- zajištění obecné a zvláštní územní a druhové ochrany	0	A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu neřeší. Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B negativně ovlivní naplnění priority. V ploše vymezeného koridorů DZ27A a DZ27B dojde k zásahům do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří a k negativním vlivům na předměty jejich ochrany.
- vymezení a realizace ÚSES	0	A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu neřeší. Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B negativně ovlivní naplnění priority. Ve všech variantách dojde k dotčení prvků vyššího ÚSES.
- ochrana mokřadů	0	A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu neřeší. Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B negativně ovlivní naplnění priority. Ve všech variantách dojde k dotčení mokřadních systémů.
- doplnění soustavy přírodních parků	0	A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu neřeší. Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B nemůže ovlivnit naplnění priority. Nebude dotčen žádný přírodní park.
- likvidace invazivních druhů	0	A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu neřeší. Na zamezení šíření invazivních druhů nemá uplatnění koncepce vliv.
- vytvoření reprezentativní soustavy MZCHÚ a jejich managementu	0	A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu neřeší. Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B nemůže ovlivnit naplnění priority. MZCHÚ jsou vymezena mimo lokalitu záměru.
- obnova vodního režimu krajiny	0	A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu neřeší. Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B negativně ovlivní naplnění priority. Realizací koridoru může dojít k narušení vodního režimu krajiny.
- zvýšení lesnatosti	0	A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu neřeší. Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B neřeší zvýšení lesnatosti území ani do lesních porostů nezasahuje.

Tabulka 8: Vztah A4 ZÚR MSK ke Strategii rozvoje Moravskoslezského kraje 2019–2027

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019–2027		
Trvalé snižování rozlohy území kraje, v němž jsou překračovány limity koncentrací hlavních škodlivin v ovzduší a resuspenze prachových částic.	1	Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B zprostředkovaně přispívá k naplnění priority. Nová železniční trať napomůže zvýšení kapacity sítě železnice a tím i omezení silniční dopravy s následným snížením emisí ze spalování PHM a snížení resuspenze prachových částic.
Využití atraktivních a přírodně cenných území kraje při posilování pozitivní změny image kraje.	0	Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B negativně ovlivní naplnění priority. Realizaci kterékoliv z variant koncepce dojde k dotčení CHKO Poodří.
Adaptace většiny měst kraje, venkova i území pohornické krajiny na klimatickou změnu – snižování vlivu dopravy na klima.	1	Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B zprostředkovaně přispívá k naplnění priority. Nová železniční trať napomůže zvýšení kapacity sítě železnice a tím i omezení silniční dopravy s následným snížením emisí skleníkových plynů.

Tabulka 9: Vztah A4 ZÚR MSK k Programu snižování emisí -zóna Moravskoslezsko - CZ08Z aktualizace 2020 včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko - CZ08Z, aktualizace 2020 (dále jen PZKO 2020+) včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+		
- zvýšit pravděpodobnost plnění denního imisního limitu částic PM10, které je momentálně závislé na realizaci opatření v zahraničí a využitím nových opatření zajistit dosažení ročního imisního limitu částic PM2,5 platného od roku 2020 a imisního limitu pro benzo[a]pyren	1	Vzhledem k tomu, že PZKO Moravskoslezsko neobsahuje konkrétní opatření v oblasti dopravy, ale naopak cíleně přímo odkazuje na Podpůrná opatření k PZKO 2020+, je vztah k cílům obou koncepcí hodnoceny společně. A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentů řeší zprostředkovaně. Vymezení koridorů DZ27A a DZ27B přispívá zprostředkovaně k naplnění priority. Snížení silniční dopravní zátěže vlivem vymezení koridorů povede obecně ke snížení dopravy tedy zprostředkovaně i ke snížení imisního zatížení území prachovými částicemi a benzo(a)pyrenem.
- rozvoj a zatraktivnění veřejné hromadné dopravy prostřednictvím výstavby, rekonstrukce a zkapacitňování železničních, tramvajových a trolejbusových tratí, tak, aby byla schopná ve větším míře konkurovat a nahradit individuální automobilovou dopravu s aplikací: V oblasti železničních	2	A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu přímo řeší, vymezení železničního koridoru je její přímou náplní.

tratí je na úrovni obcí a krajů důležité poskytnout potřebnou součinnost investorovi při přípravných pracích (územně plánovací dokumentace, výkupy pozemků příp. poskytování/prodej vlastních pozemků apod.).		
---	--	--

Tabulka 10: Vztah A4 ZÚR MSK k Adaptační strategii Moravskoslezského kraje na dopady změny klimatu

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
Adaptační strategie Moravskoslezského kraje na dopady změny klimatu		
- zajistit bezpečnou, příjemnou a spolehlivou dopravní obslužnost v kraji pro všechny dopravní módy, preferovat nízkoemisní formy dopravy	3	A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu přímo řeší návrhem nového nízkoemisního koridoru dopravy, který napomůže zvýšení kapacity železnice a zlepší dopravní obslužnost řešeného území.

Tabulka 11: Vztah A4 ZÚR MSK ke Koncepci rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje		
- realizovat traťové spojky, které odstraňují nepříznivé úvratě v železničních stanicích	3	A4 ZÚR MSK danou prioritní oblast dokumentu přímo řeší návrhem nového nízkoemisního koridoru dopravy. A4 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro odstranění úvratových jízd nákladních vlaků do žst. Studénka, které dále pokračují ve směru Mošnov, čímž dojde ke zvýšení plynulosti železniční dopravy a zajištění účinného řízení dopravy.

Závěr

A4 ZÚR MSK nemění priority stanovené v platných ZÚR MSK, a tedy ani naplňování cílů v oblasti životního prostředí. A4 ZÚR MSK negativně ovlivňuje naplnění priorit a cílů ochrany EVL, PO a CHKO Poodří a předmětů jejich ochrany. Její uplatnění zasáhne do plochy ÚSES, nedotkne se ale lesních porostů, stanovení kulturních a historických hodnot a vymezení cílových charakteristik krajiny.

A4 ZÚR MSK přispívá zprostředkovaně k naplnění cílů v oblasti ochrany životního prostředí z hlediska kvality ovzduší a veřejného zdraví (snížení koncentrace škodlivin produkovaných silniční dopravou a resuspenze prachu, snížení hlukové zátěže ze silniční dopravy). A4 ZÚR MSK nezasahuje do ploch MZCHÚ ani přírodních parků. Silnou vazbu má A4 ZÚR MSK na prioritu týkající se podpory železniční dopravy.

A4 ZÚR MSK negativně ovlivňuje naplnění cílů v oblasti ochrany půdy a ochrany přírody z hlediska ochrany EVL, PO a CHKO Poodří, kdy v obou variantách může mít potenciální negativní vliv na předměty její ochrany.

3. Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna politika územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace.

3.1 Vymezení území

Řešené území, tj. Moravskoslezský kraj, sousedí s Olomouckým krajem na západě, Zlínským krajem na jihu, severní hranici má s Polskou republikou a východní hranici se Slovenskem.



Obrázek 5: Situace Moravskoslezského kraje (Zdroj: Google Maps, 2020)

Moravskoslezský kraj je jednou z nejprůmyslovějších oblastí ČR se značnými rozdíly mezi jednotlivými částmi kraje. Kraj se skládá z celkem 6 okresů (od západu Bruntál, Opava, Nový Jičín, Ostrava-město, Karviná a Frýdek-Místek) a území 22 obcí s rozšířenou působností. V kraji se nachází celkem 300 obcí, z toho 6 statutárních měst, 35 měst a 3 městyse. Zaujímá rozlohu 5 427 km² a žije v něm 1 203 299 obyvatel (údaj k 31. 12. 2018).

Kraj se rozprostírá od Jeseníků po Beskydy. Na západní hranici kraje se nachází Hrubý Jeseník s nejvyšší horou Pradědem (1491 m n. m.). Na jihovýchodě a východě, při hranicích se Slovenskem a Polskem, se nacházejí Moravskoslezské Beskydy s nejvyšším vrcholem Lysou horou (1 323 m n. m.), která je turisty velmi vyhledávaná. Jihozápadní část kraje tvoří nedotčené oblasti Nízkého Jeseníku a Oderských vrchů. Mezi horami leží i níže položené oblasti, konkrétně nejjižnější výběžek Slezské nížiny, který je tvořen Opavsko-ostravskou pánví. Na ni dále na jihu navazuje přirozený krajinný koridor Moravská brána. Nižšími polohami protékají řeky Odra, Opava, Ostravice, Olše atd.

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK je vymezení železničního koridoru, řešeného ve dvou variantách:

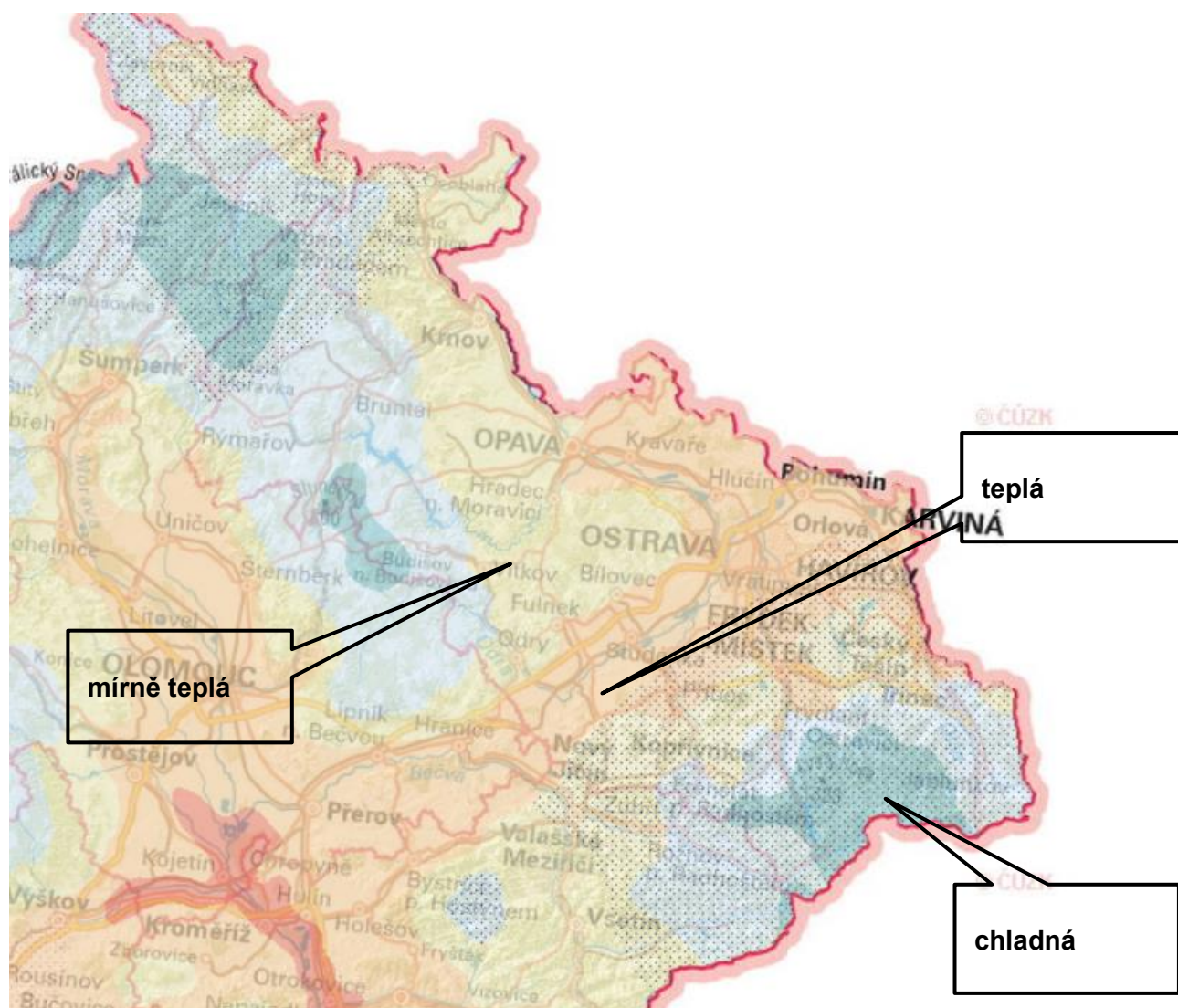
- **DZ27A – Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka");**
Koridor je vymezen jako jednokolejná spojka železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov, na k. ú. Butovice a k. ú. Pustějov.
- **DZ27B – Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka");**

Koridor je vymezen zčásti jako dvoukolejná (úsek železniční trať č. 270 – Pustějovský potok) a zčásti jako jednokolejná (Pustějovský potok – železniční trať č. 325) spojka železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov, na k. ú. Butovice a k. ú. Pustějov.

Na vymezení území nemá neuplatnění koncepce vliv.

3.2 Klimatické poměry

Moravskoslezský kraj zasahuje do několika klimatických oblastí, viz následující obrázek. Podnebí Moravskoslezského kraje je mírné s typickým střídáním čtyř ročních období. Roční průměrná teplota se pohybuje od 9,4°C do 4,4°C v závislosti na nadmořské výšce. Letní teploty se pohybují kolem 20°C (letní teploty mohou dosahovat až tropických teplot nad 30°C). Průměrné zimní teploty se pohybují kolem 0°C (zimní teploty často klesají pod -10°C). První sněhová pokrývka se v horách objevuje již v říjnu, v nížinách na přelomu listopadu a prosince. V nejvyšších polohách Jeseníků sněhová pokrývka přetrvává až do května. Roční úhrn srážek činí 650-1500 mm. Lysá hora v Beskydech je nejdeštivějším místem v ČR. Nejteplejším měsícem bývá červenec.



Obrázek 6: Klimatické oblasti v Moravskoslezském kraji (Zdroj: Národní geoportál INSPIRE, 2020)

Konkrétní část řešeného území prochází v oblasti MT9 a MT10 s charakteristikou (Zdroj: Quitt, 1971):

charakteristika	MT9	MT10
Počet letních dnů	40-50	40-50
Počet dnů s teplotou 10 °C a více	140-160	140-160
Počet mrazových dnů	110-130	110-130
Počet ledových dnů	30–40	30–40
Průměrná teplota v lednu (°C)	-3 až -4	-2 až -3
Bez realizacePrůměrná teplota v červenci (°C)	17-18	17-18
Průměrná teplota v dubnu (°C)	6-7	7-8
Průměrná teplota v říjnu (°C)	7-8	7-8
Počet dnů se srážkami 1 mm a více	100-120	100-120
Srážkový úhrn ve vegetačním období (mm)	400-450	400-450
Srážkový úhrn v zimním období (mm)	250-300	200-250
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	60-80	50-60
Počet dnů zamračených	120-150	120-150
Počet dnů jasných	40-50	40-50

Předpokládaný obecný vývoj klimatu

Výzkumem projevů a dopadů změny klimatu se v podmínkách ČR doposud nejpodrobněji věnovaly projekty „Zpřesnění dosavadních odhadů dopadů klimatické změny v sektorech vodního hospodářství, zemědělství a lesnictví a návrhy adaptačních opatření“ (Pretel a kol. 2011) a „Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR“ (Birklen a kol. 2015). Vývoj klimatu a jeho změny byly zhodnoceny především na základě dvou hlavních indikátorů, a to teploty vzduchu a srážkových úhrnů. Projekt se dále věnoval aktualizaci regionálních scénářů vývoje klimatu na území ČR pro období v časových horizontech 2010 – 2039, 2040 – 2069 a 2070 – 2099. V letech 2015 a 2016 probíhal projekt „CzechAdapt – System pro výměnu informací o dopadech změny klimatu, zranitelnosti a adaptačních opatřeních na území ČR“ (CzechAdapt 2019) s přispěním zahraničních grantů. Jeho výstupem je mimo jiné mapa dopadů změn klimatu na stránkách www.klimatickazmena.cz. Dle výstupů projektů lze konstatovat, že se předpokládají následující změny ve vývoji klimatu:

Vývoj teplot vzduchu

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

Vývoj srážek

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

Nerealizování A4 ZUR MSK by pravděpodobně významným způsobem výše uvedený předpokládaný vývoj neovlivnilo. Lze ale důvodně předpokládat, že by uplatnění A4 ZUR MSK v malém měřítku vedla ke snížení imisního zatížení území díky převedení části silniční dopravy na železnici, tím by mírně snížila i skleníkový efekt a tedy i růst teplot, a to zejména

na konci století. S ohledem na nepřesnost predikce vývoje je ale tento předpoklad vlivu realizování koncepce spíše spekulativní.

Na vývoj klimatu by neuplatnění koncepce mělo negativní vliv – zůstala by zachována stávající úroveň produkce oxidů dusíku a dalších skleníkových plynů ze spalování pohonných hmot v silniční dopravě.

3.3 Imisní charakteristika

Z hlediska imisní charakteristiky je situace ovlivňována jak emisemi z průmyslového Ostravska a Karvinska, tak dálkovým přenosem emisí z průmyslových oblastí Polska a také související dopravou.

To dokazují také mapy průměrných koncentrací znečištění ovzduší sledovaného ČHMÚ za roky 2014–2018, dostupné na stránkách www.chmi.cz, na jejichž základě lze stanovit koncentrace škodlivin v ovzduší ve čtvercích 101 km. Je zřejmé, že největším problémem zejména průmyslových oblastí, a tedy také řešené části území jsou zvýšené koncentrace PM₁₀, PM_{2,5}, NO_x a benzo(a)pyrenu.

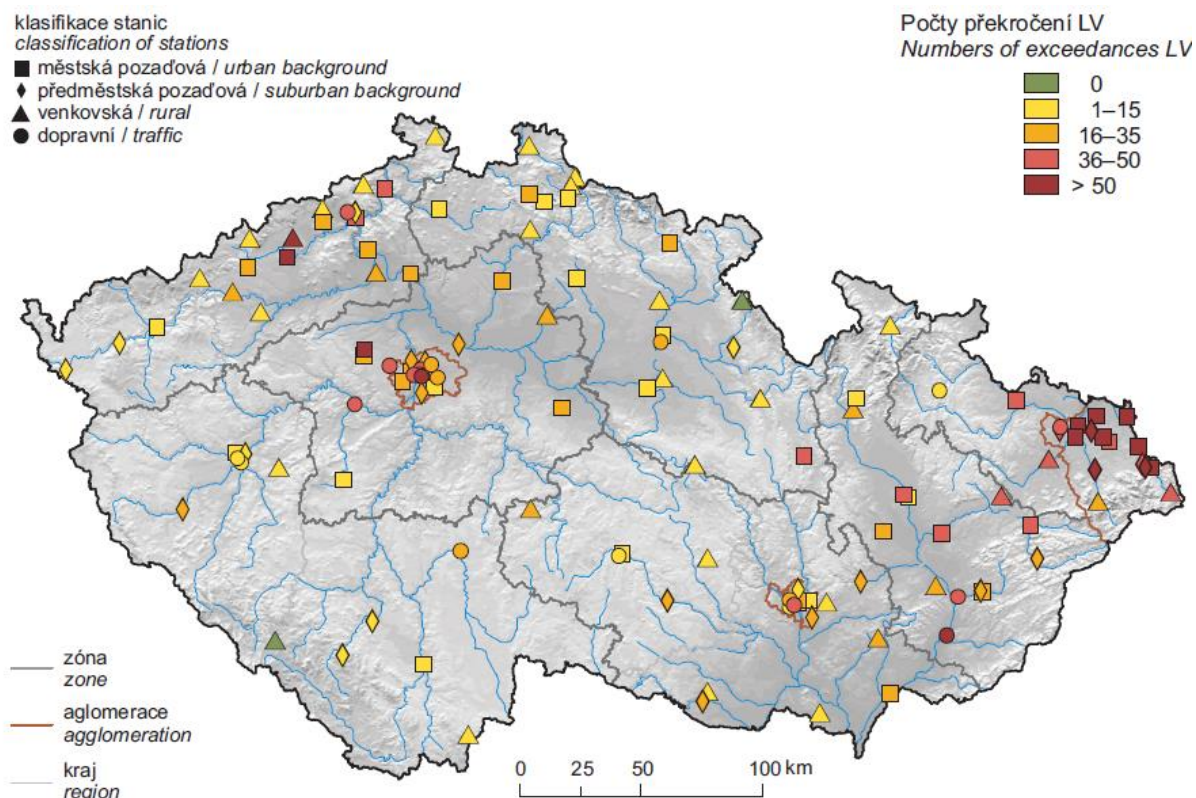
Z hlediska překračování imisních limitů náleží Moravskoslezský kraj k oblastem s vysokým imisním zatížením.

Průměrné lokální koncentrace jsou v řešené části Moravskoslezského kraje následující (Zdroj: ČHMÚ, 2020):

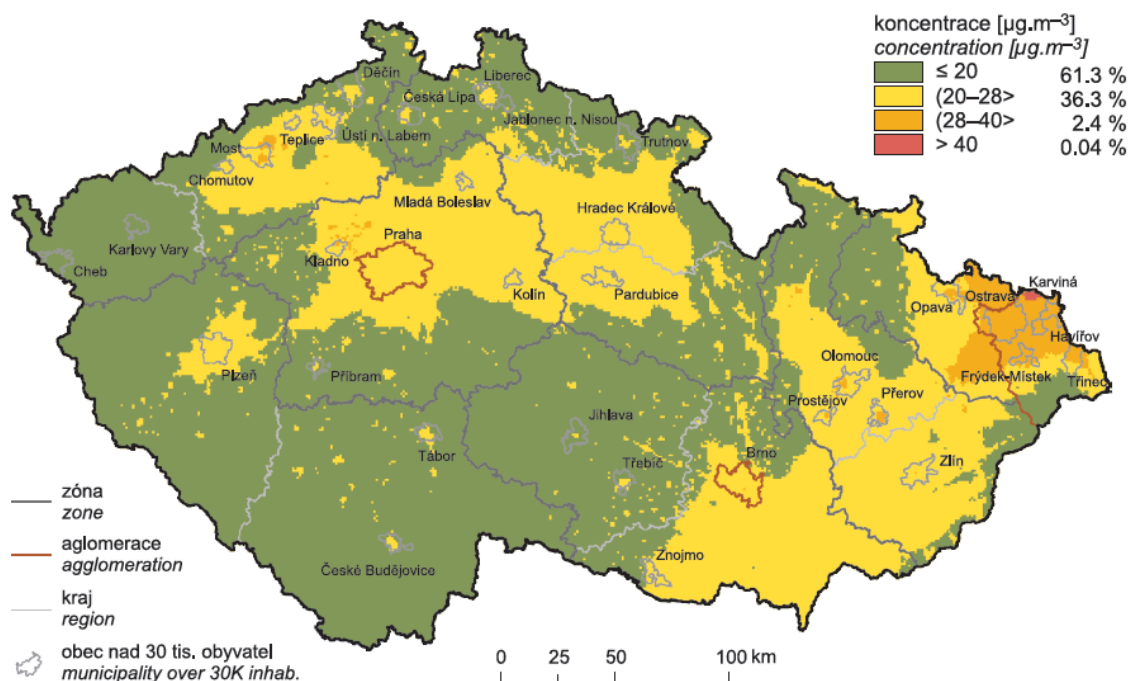
- NO₂: K překračování ročního imisního limitu NO₂ dochází pouze na omezeném počtu stanic (od 2 do 4 % lokalit v posledních pěti letech), a to na dopravně exponovaných lokalitách aglomerací a velkých měst mimo řešené území,
- PM₁₀: K překročení 24hodinového imisního limitu PM₁₀ došlo v roce 2018 na 31 % stanic. Nejvíce zatíženou souvislou oblastí byla, stejně jako v předešlých letech, aglomerace Ostrava-Karviná-Frydek-Místek (O/K/F-M), ve které byl denní imisní limit PM₁₀ v roce 2018 překročen na většině stanic. 24hodinový imisní limit PM₁₀ však bývá překračován i v dalších zónách a aglomeracích. V roce 2018 byly nadlimitní koncentrace naměřeny jak v aglomeraci O/K/F-M, tak i v Moravskoslezském kraji bez údajů z aglomerace O/K/F-M. Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM₁₀ byl v roce 2018 překročen na 2,1 % stanic, tj. na 3 z celkového počtu 146 stanic v ČR s dostatečným počtem dat pro hodnocení, a to na průmyslové lokalitě Ostrava-Radvanice ZÚ a Ostrava-Přívoz a na venkovské lokalitě Věřňovice (vše v aglomeraci Ostrava-Karviná-Frydek-Místek). Roční chod koncentrací PM₁₀ v roce 2018 měl typický průběh s jasnou dominancí podzimních a zimních měsíců, pro které je příznačný nejméně častý výskyt dobrých rozptylových podmínek.
- PM_{2,5} roční: Imisní limit pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} byl v roce 2018 překročen na 1,2 % území ČR s cca 6,1 % obyvatel. V roce 2017 se jednalo o 0,9 % plochy s 4,9 % obyvatel, v roce 2016 o 0,5 % plochy s 3 % obyvatel. Překročení imisního limitu bylo zaznamenáno na 13 stanicích (16 %) z celkového počtu 80, v roce 2017 na 10 stanicích (12,7 %) z celkového počtu 79 a v roce 2016 na 10 stanicích (12,3 %) z 81. Všechny stanice, u nichž došlo v roce 2018 k překročení ročního imisního limitu, leží na území Moravskoslezského kraje převážně v aglomeraci O/K/F-M,
- Benzo(a)pyren: Nejvyšší roční průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu jsou dlouhodobě zaznamenávány na celém území aglomerace Ostrava/Karviná/Frydek-Místek (O/K/F-M) v důsledku nejvyššího emisního zatížení v rámci ČR (z různých typů zdrojů) a vlivu přeshraničního přenosu z Polska. Stejně jako v minulých letech i v roce 2018 byla nejvyšší hodnota roční průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu (7,7 ng.m⁻³) zaznamenána na průmyslové lokalitě Ostrava-Radvanice ZÚ a hodnota imisního limitu byla tedy překročena více než sedminásobně. Nadlimitní hodnoty lze očekávat i v dalších obcích s vyšším podílem vytápění domácností pevnými palivy, kde se benzo(a)pyren rutinně neměří. Průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu na

lokalitách v posledních deseti letech kolísají a nevykazují výrazný trend, maxima se projevují v zimním období.

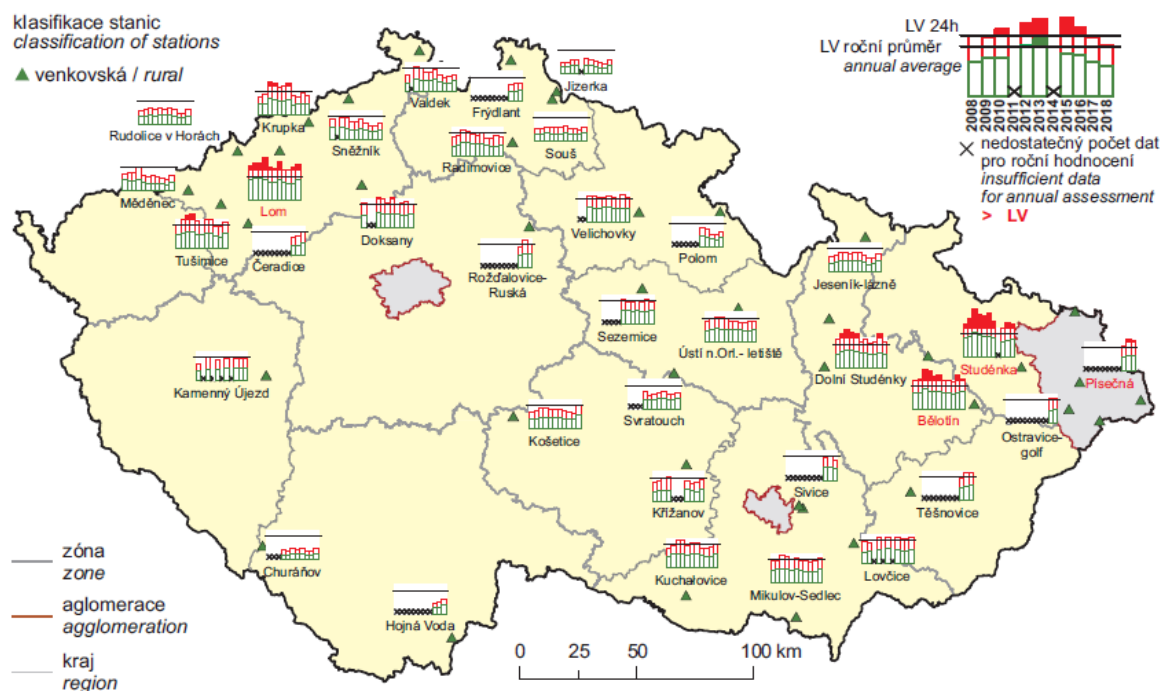
Koncentrace dosahované v roce 2018 a za pětiletí 2014–2018 lze odečíst z následujících map Ročenky ČHMÚ:



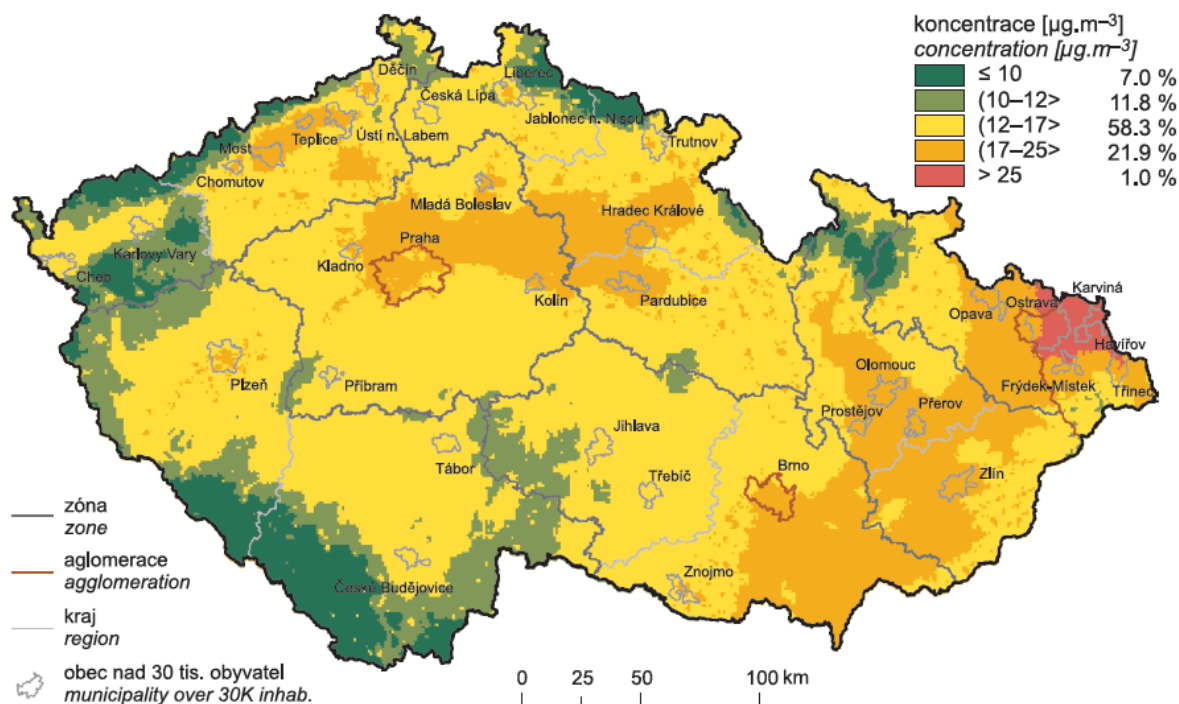
Obr. IV.1.12 Počty překročení hodnoty imisního limitu pro 24hod. koncentrace PM_{10} , 2018



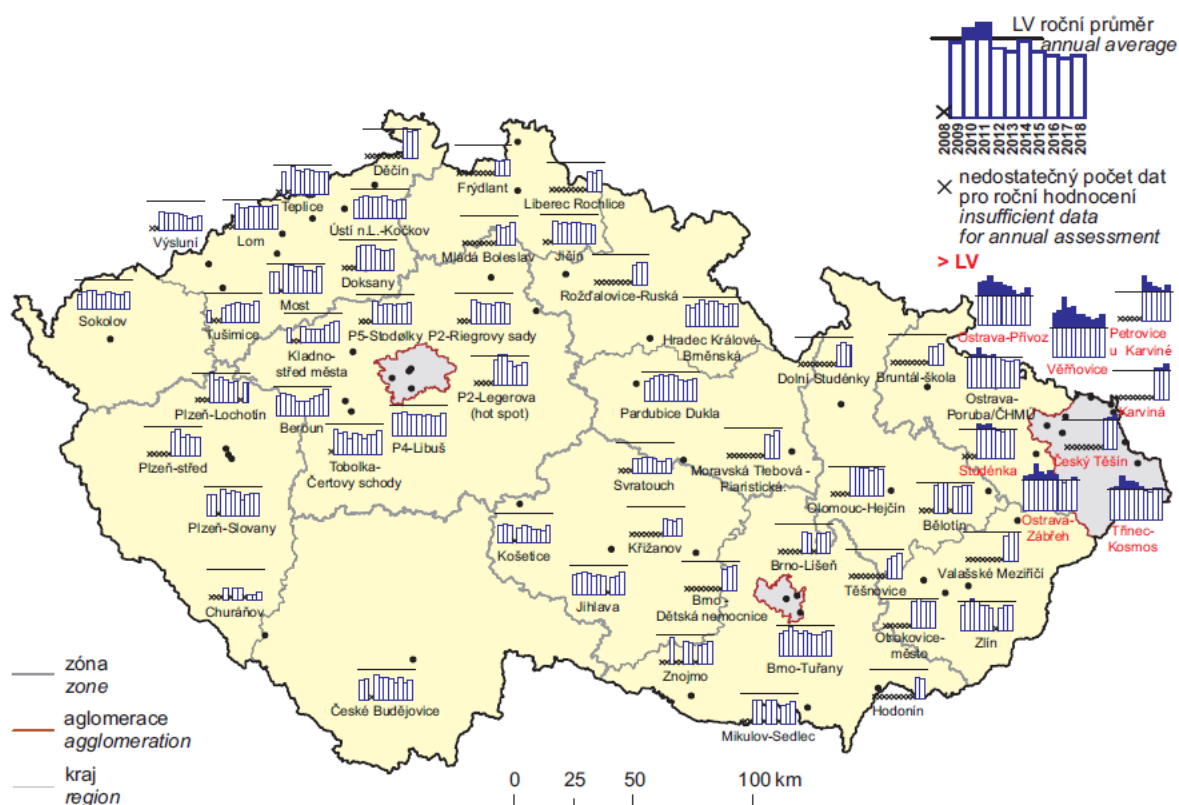
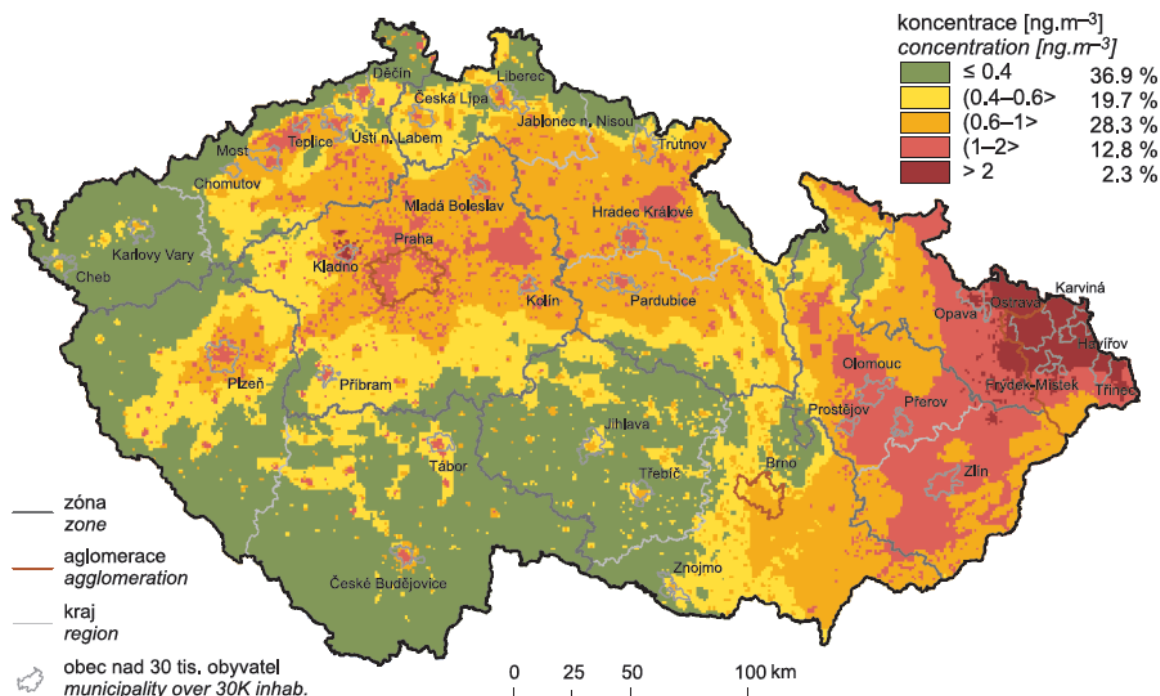
Obr. IV.1.7 Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací PM_{10} , 2014–2018



Obr. IV.1.10 36. nejvyšší 24hod. koncentrace a roční průměrné koncentrace PM_{10} na vybraných venkovských (R) stanicích, 2008–2018



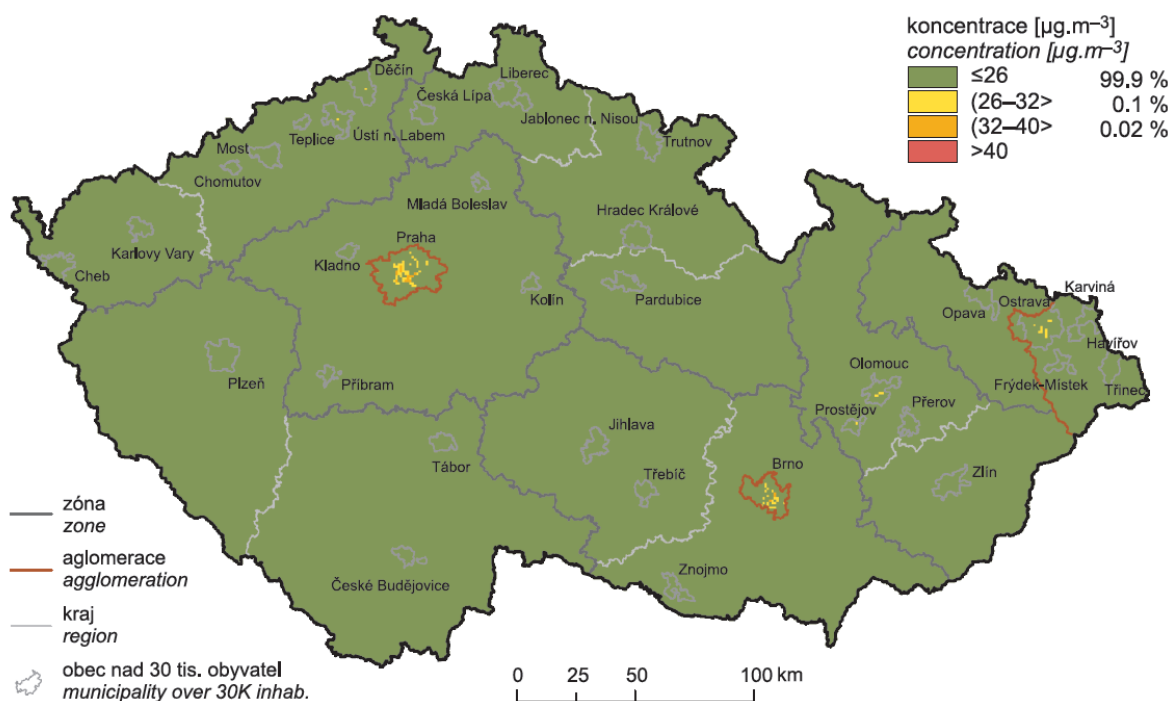
Obr. IV.1.8 Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací $PM_{2.5}$, 2014–2018


Obr. IV.1.11 Roční průměrné koncentrace PM_{2,5} v ovzduší na vybraných stanicích, 2008–2018


Obr. IV.2.3 Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací benzo[a]pyrenu, 2014–2018

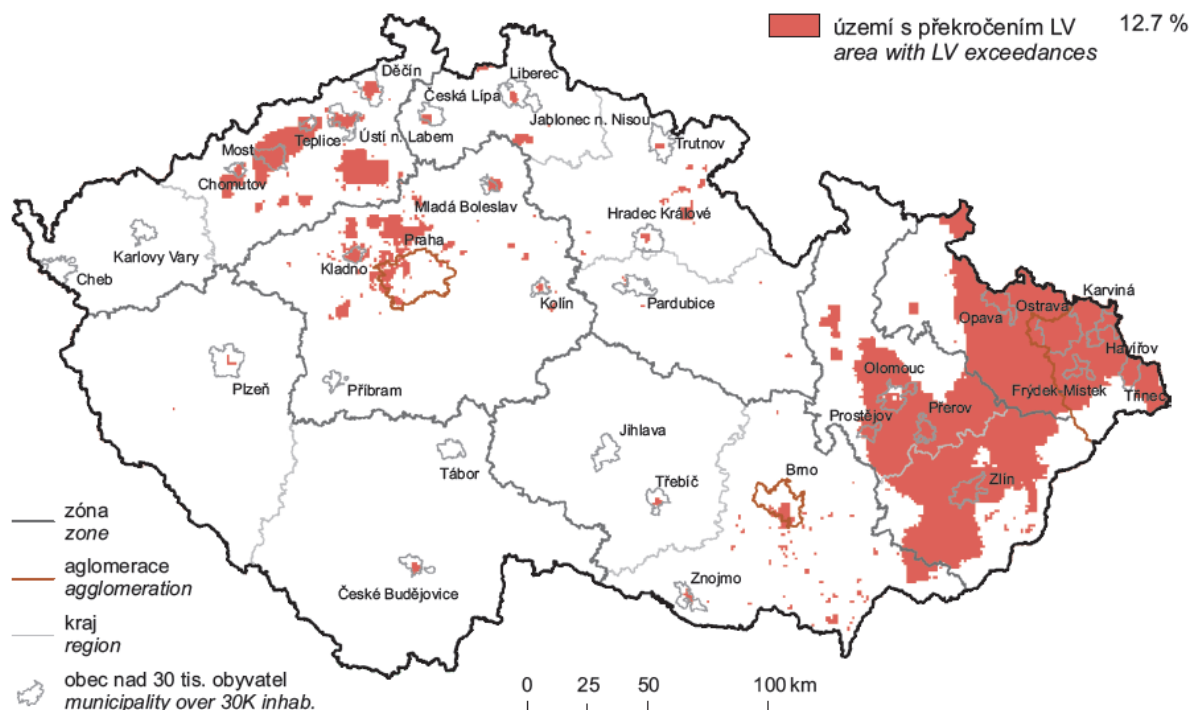


Obr. IV.2.4 Roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu v ovzduší na vybraných stanicích, 2008–2018

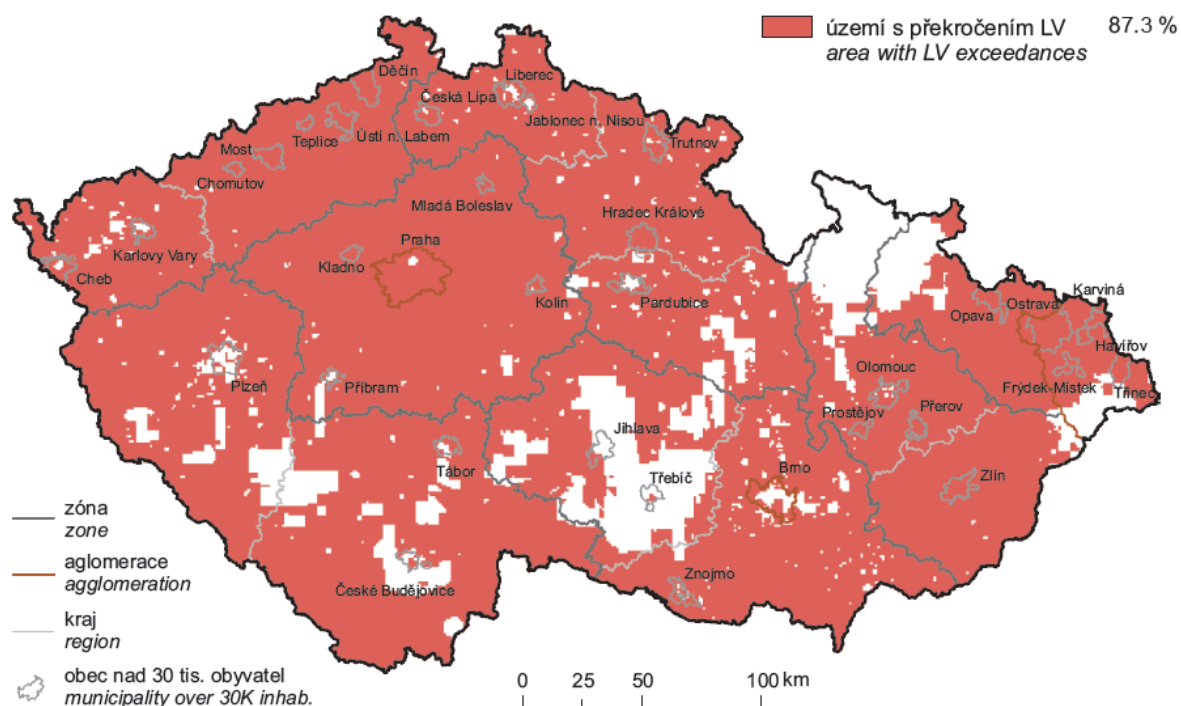

Obr. IV.3.4 Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací NO_2 , 2014–2018



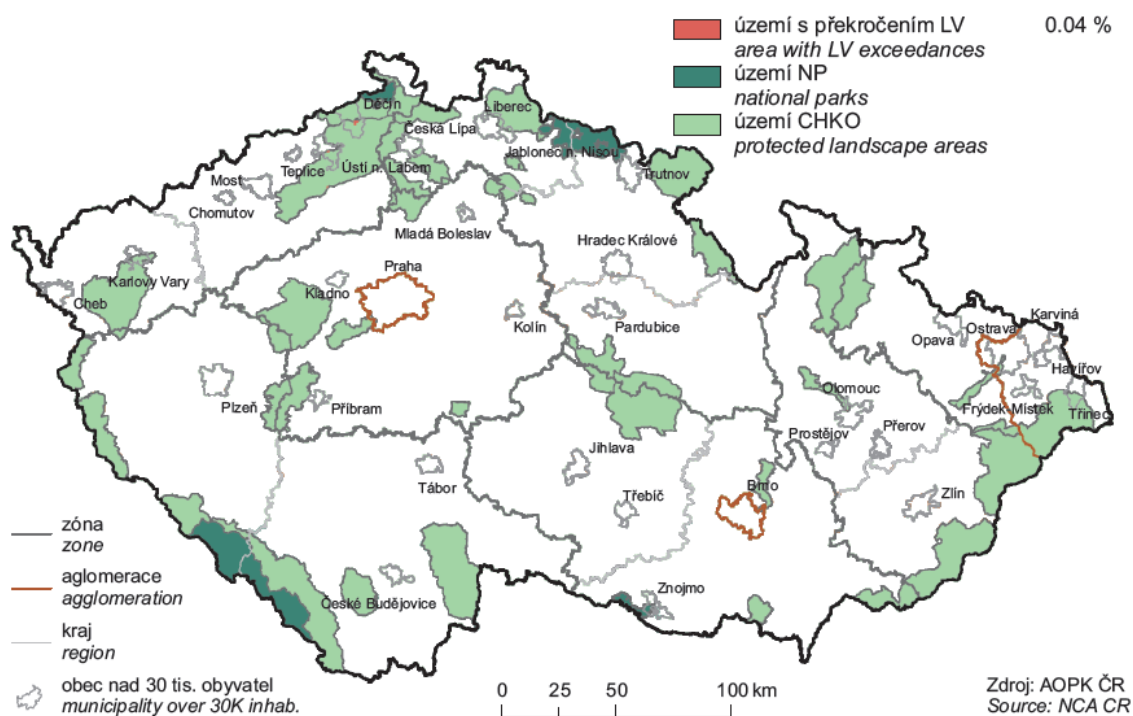
Obr. IV.3.5 19. nejvyšší hodinové koncentrace a roční průměrné koncentrace NO₂ na vybraných stanicích, 2008–2018



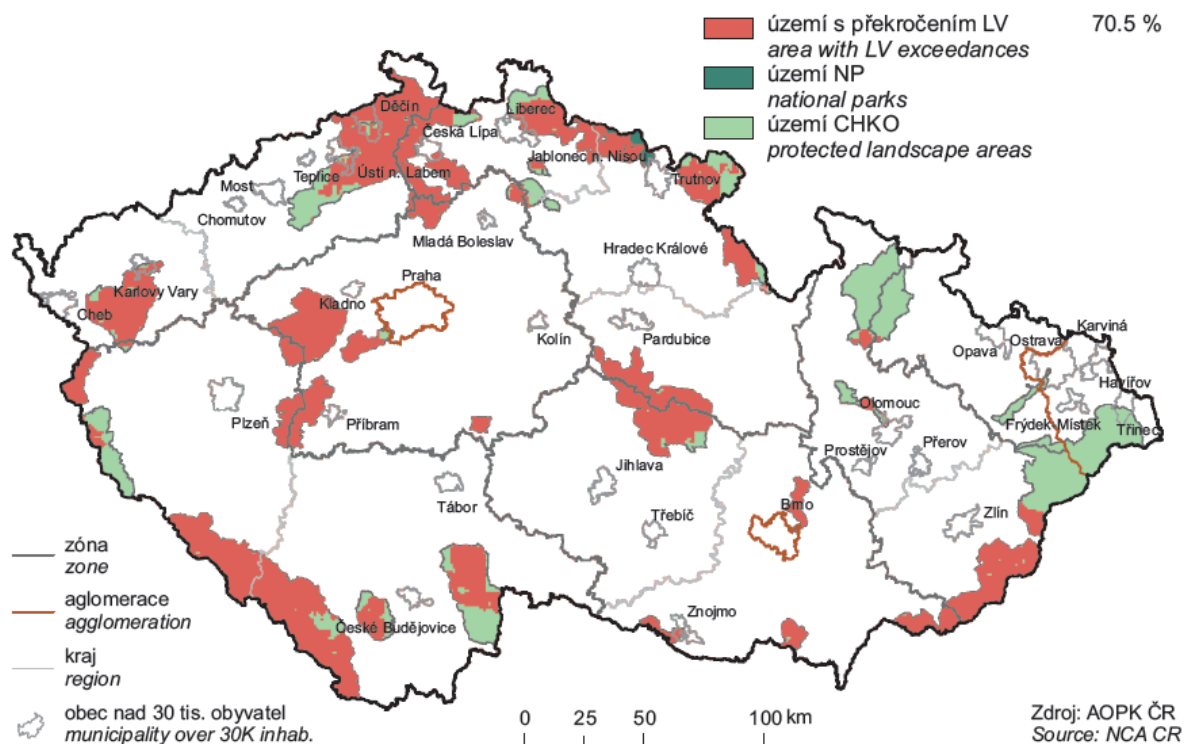
Obr. VII.1 Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu zdraví bez zahrnutí přízemního ozonu, 2018



Obr. VII.2 Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu zdraví se zahrnutím přízemního ozonu, 2018



Obr. VII.7 Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu ekosystémů a vegetace na území NP a CHKO bez zahrnutí přízemního ozonu, 2018



Obr. VII.8 Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu ekosystémů a vegetace na území NP a CHKO se zahrnutím přízemního ozonu, 2018

Jak vyplývá z výše uvedených grafických podkladů, prochází posuzovaný koridor oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší z hlediska PM₁₀ (průměrných ročních koncentrací), PM₁₀ (36. Nejvyšší 24hodinová koncentrace), PM_{2,5} (průměrné roční koncentrace) a benzo(a)pyrenu (průměrné roční imisní koncentrace). Vzhledem k tomu, že velká část imisní zátěže pochází ze silniční dopravy, je žádoucí, aby se intenzita silniční dopravy v území co nejvíce snížila. K tomu koncepte přispívá významným způsobem převedením části silniční dopravy na železnici.

Vývoj území bez uplatnění A4 ZÚR MSK by byl z hlediska ochrany ovzduší negativní – nedošlo by ke snížení intenzity průjezdů silničních nákladních vozidel z důvodu nevymezení železničního koridoru, u nějž se předpokládá částečná náhrada silniční nákladní přepravy za železniční bez spalování pohonných hmot. Zároveň výstavbou „bezúvrati Studénka“ dojde k výraznému posílení kapacity stávajících železniční sítě, která je v současné době na hranici svých kapacit, a to především v oblasti nákladní dopravy. Z toho plyne posílení role železniční ve srovnání s dopravou silniční.

Významné zdroje emisí v dotčeném území (Zdroj: ČHMÚ, SPE 2019)

Největšími zdroji znečišťování v dotčené části Moravskoslezského kraje jsou velké lakovny podniků v Mošnově – Cromodora Wheels s.r.o. (ročně 6 t NO_x, 12 t VOC), International Aerospace Coatings (ročně 42 t VOC), Plakor s.r.o. (ročně 33 t VOC). V jiných městech se nachází řada vyjmenovaných zdrojů, ale jejich produkce emisí je malá až zanedbatelná (drobné lakovny, zemědělské zdroje, podniky bývalé Vagonky Studénka – Pars Komponenty a MSV Metal s.r.o.). Významným zdrojem emisí tuhých znečišťujících látek je v širším území kamenolom Jakubčovice (ročně 87 t TZL).

Bez uplatnění konceptu se produkce emisí ze stacionárních zdrojů emisí v území nezmění.

3.4 Voda

Povrchová voda

Páteřním tokem celého území je řeka Odra (854 km dlouhá řeka, z toho 113 km je v Česku) se svými přítoky Opavou (s přítokem Moravicí), Ostravicí, Olší, Bílovkou, Lubinou, Husím potokem a dalšími. Na relevantních tocích jsou vyhlášena záplavová území. Vymezované varianty železničního koridorů DZ27A a DZ27B se dotýkají záplavového území řeky Odry.

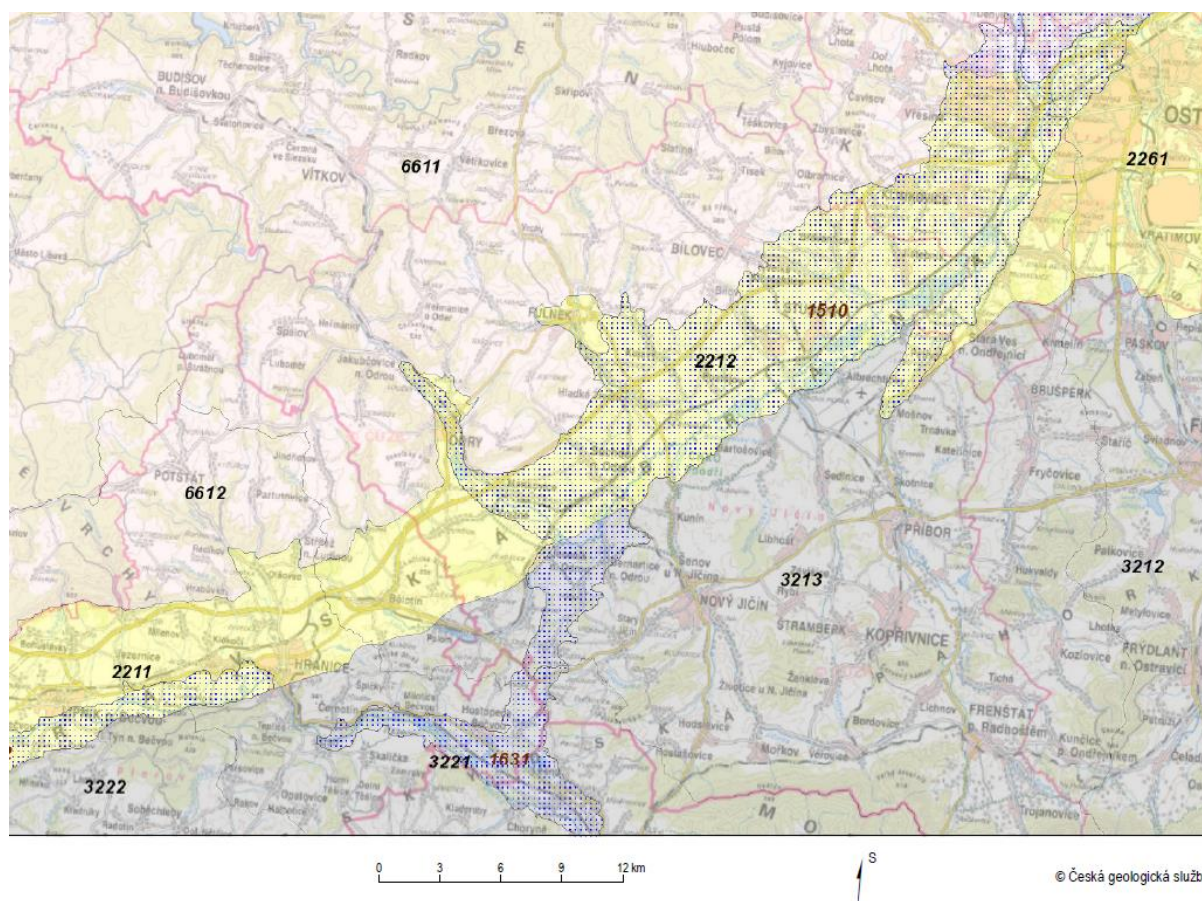
Kvalita vody v tocích se postupně pod většími sídlí zlepšuje díky postupující výstavbě a intenzifikaci ČOV.

Území, v němž má být realizován hodnocený koridor, nespadá do žádné CHOPAV a nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů ani zdrojů přírodních léčivých vod. Řešená část území MSK spadá do zranitelných a citlivých oblastí.

Podzemní voda

Koridor ve variantách DZ27A a DZ27B nezasahuje do žádného ochranného pásma zdrojů podzemních vod pro veřejné zásobování ani do ochranného pásma zdroje přírodních léčivých vod. Území, jímž prochází koridor, spadá po hydrogeologické stránce do rajonu:

Číslo	Název
1510	Kvartér Odry



Obrázek 7: Hydrogeologická rajonizace (Zdroj: Česká geologická služba, 2020)

Základní vrstva

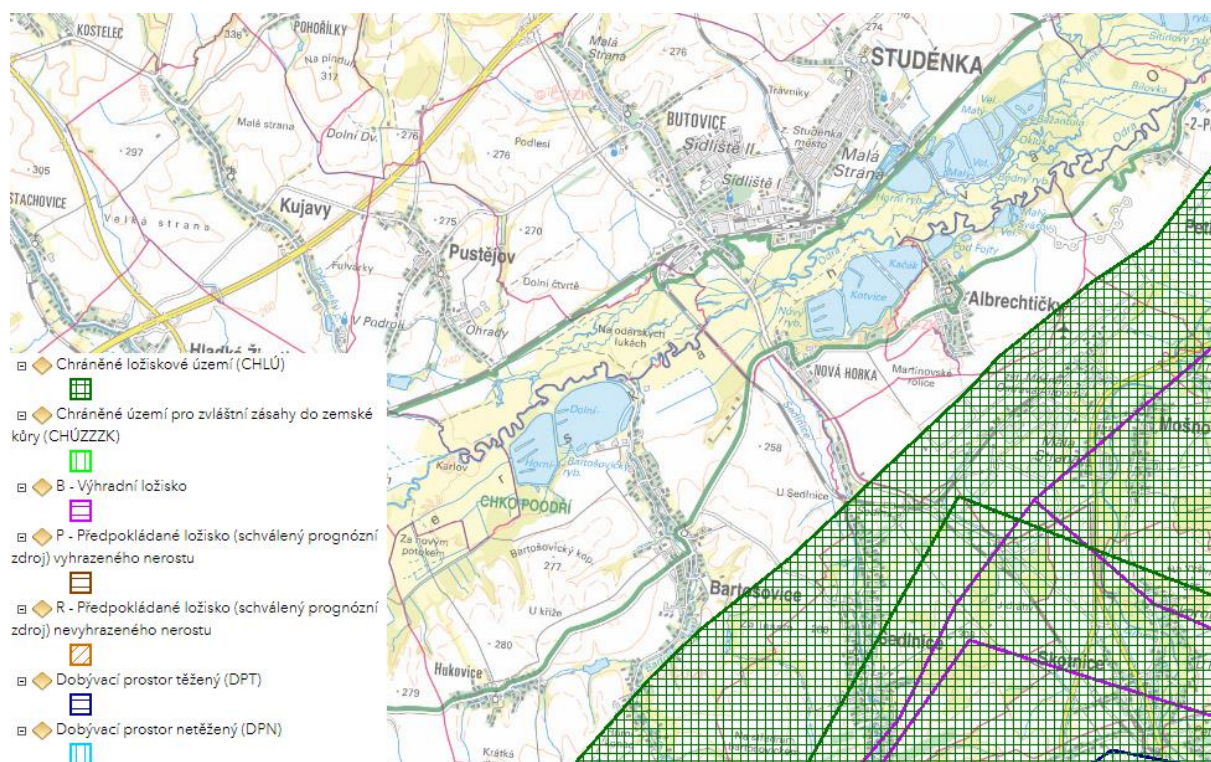
Číslo	Název
2212	Oderská brána

Vývoj území bez uplatnění A4 ZÚR MSK je v tomto ohledu pozitivní – nedošlo by ke zvýšení rizika znečištění povrchových nebo podzemních vod z případné havárie vlakové soupravy nebo vozidel a mechanismů v době výstavby trati. Na druhou stranu by nedošlo k poklesu rizika silniční havárie, který by v případě vymezení koridorů DZ27A a DZ27B nastal díky očekávanému poklesu intenzity silniční dopravy. Na kvalitě vody v tocích se za běžných podmínek (mimo případné havárie) nerealizování koridorů DZ27A a DZ27B neprojeví.

3.5 Nerostné suroviny a přírodní zdroje (horninové prostředí)

V řešené části území se nachází kromě ložisek černého uhlí jen ojedinělá ložiska jiných nerostných surovin. Hlavním zdrojem nerostného bohatství v této části území je černé uhlí v ložiscích kolem Ostravy a Karviné.

Žádná z navrhovaných variant není ve střetu s ložisky nerostných surovin.



Obrázek 8: Ilustrační zakres ložisek nerostných surovin v řešeném území (Zdroj: Česká geologická služba, 2020)

Vývoj území bez uplatnění A4 ZÚR MSK je v tomto ohledu v porovnání se současným stavem a trendem beze změny.

3.6 Poddolovaná a sesuvná území

Navrhovaný koridor v žádné z variant nezasahuje do poddolovaných a sesuvných území.

Vývoj území bez uplatnění A4 ZÚR MSK by byl v tomto ohledu se současným stavem a trendem beze změny.

3.7 Příroda a krajina

Řešené území spadá do Pooderského regionu:

2.4 Pooderský bioregion

Bioregion je tvořen nivami řeky Odry a jejích přítoků, je typicky nivní se stredoevropskou vlhkomilnou a mokřadní biotou. V současné době jsou zde hojně zastoupeny vlhké louky, rybniční soustavy a menší lužní lesy se zpravidla hodnotnou biotou. Flóra je zastoupena

především druhy vodních a bažinatých stanovišť. Fauna je díky zachovalému přírodnímu prostředí relativně bohatá.

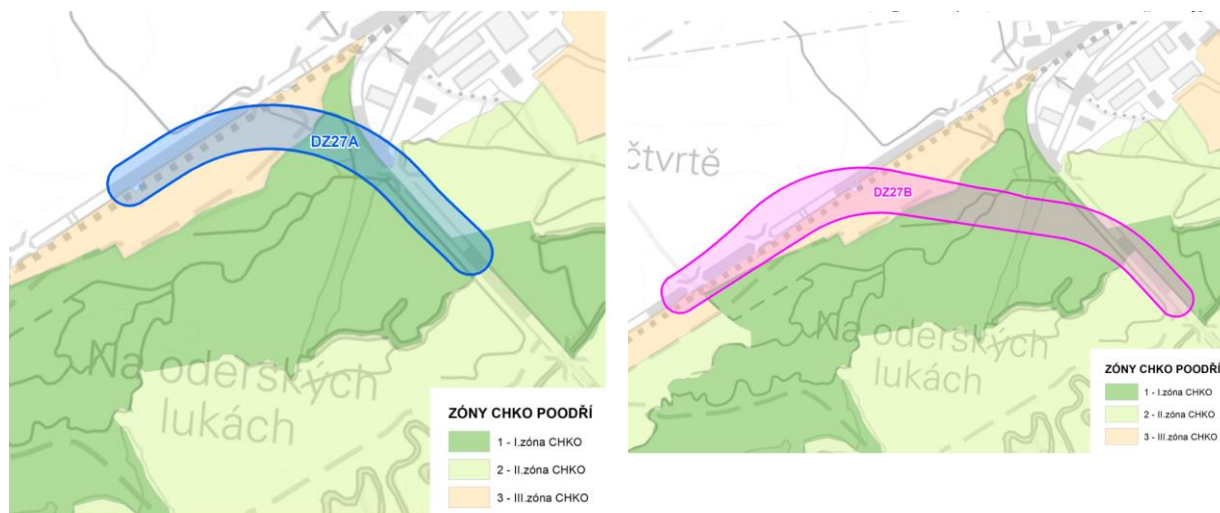
Velkoplošná zvláště chráněná území

Řešená část území zahrnuje velkoplošné ZCHÚ (CHKO Poodří), které je současně lokalitou Natura 2000 – EVL a PO Poodří, bez zásahu do maloplošných ZCHÚ.

Obě navržené varianty koridorů DZ27A a DZ27B prochází přes území CHKO Poodří. Varianta DZ27A s ohledem na podstatně menší délku zasahuje do tohoto zvláště chráněného území výrazně méně než varianta DZ27B.

Území CHKO Poodří se nachází v severovýchodní části Moravské brány mezi obcemi Mankovice a Vražné nedaleko Oder a jižním okrajem města Ostravy (k. ú. Svinov). Plošná výměra činí zhruba 81,5 km². Jádrou částí je rovinatá niva řeky Odry, na kterou navazují zvýšené okraje říčních teras a terasových plošin. Nadmořská výška se pohybuje v rozpětí mezi 212 m n. m. (Odra u PR Rezavka) a 310 m n. m. (na komunikaci mezi Šenovem u Nového Jičína a Bernarticemi nad Odrou, SSV od vrchu Salaš).

Na území CHKO Poodří se nachází 10 maloplošných zvláště chráněných území.



Obrázek 9: Ilustrační zakres zásahu do CHKO Poodří v jednotlivých variantách koridoru DZ27A, DZ27B, (Zdroj: zpracovatelský tým SEA, 2020)

Předmětem ochrany CHKO Poodří je harmonicky utvářená krajina nivy řeky Odry a jejích přítoků se zachovanými přírodními procesy přirozeného nivního ekosystému, s typickým krajinným rázem tvořeným mozaikou enkláv lučních aluviálních porostů, porostů lužního lesa, se značným zastoupením dřevin rostoucích mimo les, se starými rameny vodních toků, trvalými a periodickými tůňemi, prameništi ve svazích říčních teras a rybníky s druhově pestrá florou a faunou s funkcí významné tahové zastávky vodních ptáků a s přírodními hodnotami krajiny spočívajícími v zachovalé dynamice přirozených říčních procesů meandrujících toků a režimu povrchových rozlivů.

Předmětem ochrany jsou také mokřadní společenstva a na ně vázané vzácné a zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, rozmístění a urbanistická struktura obcí, včetně dochovaných památek historického osídlení.

Lokality soustava Natura 2000

Základní popis Ptačí oblasti Poodří (PO Poodří)

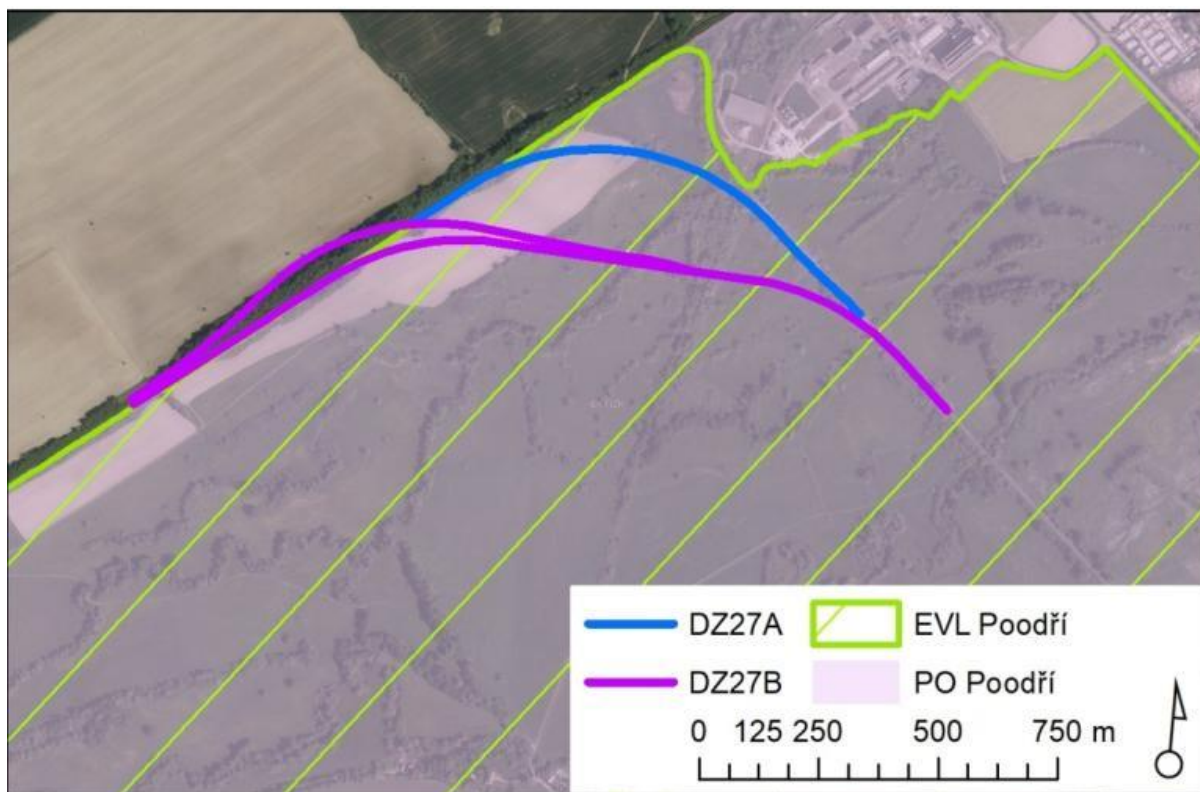
PO Poodří (kód: CZ0811020) byla vyhlášena Nařízením vlády ČR č. 25/2005 Sb. na ploše 8042 ha. Území se nachází mezi obcemi Ostrava a Jeseník nad Odrou. Hranice ptačí oblasti

jsou totožné s hranicemi CHKO Poodří, území tvoří úzký pruh podél řeky Odry, který je 32 km dlouhý a 4 km široký.

Předmětem ochrany ptačí oblasti jsou populace těchto druhů ptáků: bukač velký (*Botaurus stellaris*), kopřivka obecná (*Anas strepera*), ledňáček říční (*Alcedo atthis*), moták pochop (*Circus aeruginosus*) a jejich biotop (§ 1 nařízení vlády ČR).

Cílem ochrany ptačí oblasti je zachování a obnova ekosystémů významných pro druhy ptáků, pro které je oblast vyhlášena, v jejich přirozeném areálu rozšíření a zajištění podmínek pro zachování populací těchto druhů ve stavu příznivém z hlediska ochrany (§ 1 nařízení vlády ČR).

Mokřadní charakter EVL Poodří nabízí řadu vhodných stanovišť pro vodní a mokřadní druhy ptáků jak v době hnízdění, tak při tahu. Při jarním tahu se jako významný potravní zdroj uplatňují mělce zaplavené louky v nivě Odry (až 20 km²). Na vodních tocích, zejména na meandrujícím toku řeky Odry po celé délce v oblasti (45 říčních kilometrů), se nachází výborné podmínky ledňáček říční (*Alcedo atthis*). Na rybnících s rozsáhlejšími porosty rákosu nebo orobince hnízdí bukač velký (*Botaurus stellaris*), další z předmětů ochrany – moták pochop (*Circus aeruginosus*) neobsazuje jen rybníky se zachovalým tvrdými porosty vodních rostlin, ale také louky s drobnými mokřady s rákosinami nebo odvodňovací kanály s ostrovy rákosu i obilná pole. Z početných druhů na tahu je jedním z nejvýznamnějších druhů kopřivka obecná (*Anas strepera*), tento druh v oblasti rovněž hnízdí (zdroj: AOPK ČR).



Obrázek 10: Zákres lokalizace jednotlivých variant železničního koridoru (DZ27A, DZ27B) ve vztahu k lokalitám soustavy Natura 2000 (převzato z části B VVURÚ, Banaš, 2020)

Základní popis EVL Poodří

EVL Poodří (kód: CZ0814092) byla vyhlášena Nařízením vlády ČR č.132/2005 Sb. na ploše 5 235 ha. Jedná se o údolní nivu řeky Odry jihovýchodně od Ostravy v úseku Jistebník – Studénka – Mankovice, včetně jejích říčních teras.

Předmětem ochrany EVL jsou následující přírodní stanoviště:

3130 – Oligotrofní až mezotrofní stojaté vody nížinného až subalpínského stupně kontinentální a alpínské oblasti a horských poloh a jiných oblastí, s vegetací tříd *Littorelletea uniflorae* nebo *Isoëto-Nanojuncetea*

3140 – Tvrdé oligo-mezotrofní vody s benthickou vegetací parožnatek

3150 – Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition*

6510 – Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*)

9170 – Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*

91E0* – Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)

91F0 – Smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), j. habrolistým (*Ulmus minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo j. úzkolistým (*F. angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmion minoris*)

Poznámka: symbol * označuje prioritní typy přírodních stanovišť

Mezi další předměty ochrany EVL Poodří patří následující evropsky významné druhy živočichů:

svinutec tenký (*Anisus vorticulus*)

kuňka ohnivá (*Bombina bombina*)

ohniváček černočárny (*Lycaena dispar*)

modrásek bahenní (*Maculinea nausithous*)

piskoř pruhovaný (*Misgurnus fossilis*)

páchník hnědý (*Osmoderma eremita* *)

čolek velký (*Triturus cristatus*)

velevrub tupý (*Unio crassus*)

hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*)

klínatka rohatá (*Ophiogomphus cecilia*)

Poznámka: symbol * označuje prioritní typy přírodních stanovišť

Při realizaci A4 ZÚR MSK je možno v místě vedení jednotlivých koridorů DZ27A a DZ27B očekávat výskyt a dotčení následujících zvláště chráněných druhů a stanovišť:

Tabulka 12: Výskyt a dotčení zvláště chráněných druhů a stanovišť v trase koridoru DZ27

předmět ochrany	možné dotčení hodnocenou koncepcí
3130	- ne, v místě navržených ploch změn využití území se tento typ přírodního stanoviště nevyskytuje
3140	- ne, v místě navržených ploch změn využití území se tento typ přírodního stanoviště nevyskytuje
3150	- ne, v místě navržených ploch změn využití území se tento typ přírodního stanoviště nevyskytuje
6510	- ne, v místě navržených ploch změn využití území se tento typ přírodního stanoviště nevyskytuje
9170	- ne, v místě navržených ploch změn využití území se tento typ přírodního stanoviště nevyskytuje
91E0*	- ano , tento typ přírodního stanoviště se vyskytuje v trase koridorů DZ27A a DZ27B v obou navržených variantách. Nelze tedy vyloučit jeho negativní ovlivnění realizací hodnocené koncepce.

	Varianta DZ27B generuje plošně větší zábor tohoto stanoviště než varianta DZ27A.
91F0	- ne, v místě navržených ploch změn využití území se tento typ přírodního stanoviště nevyskytuje
čolek velký (<i>Triturus cristatus</i>)	- ano , nálezy v místě koridorů sice nejsou v databázi NDOP udávány, ale v prostoru navrženého koridoru v obou předložených variantách se nachází potenciálně vhodné biotopy pro tento druh
hořavka duhová (<i>Rhodeus sericeus amarus</i>)	- ne, v místě navržených ploch změn využití území se tento druh nevyskytuje
klínatka rohatá (<i>Ophiogomphus cecilia</i>)	- ne, v místě navržených ploch změn využití území se tento druh nevyskytuje
kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>)	- ano , nálezy v místě koridorů sice nejsou v databázi NDOP udávány, ale v prostoru navrženého koridoru v obou předložených variantách se nachází potenciálně vhodné biotopy pro tento druh
modrásek bahenní (<i>Maculinea nausithous</i>)	- ano , v prostoru navrženého koridoru ve variantě DZ27B je v nálezové databázi NDOP udáván výskyt tohoto druhu. V prostoru navrženého koridoru v obou předložených variantách se nachází potenciálně vhodné biotopy pro tento druh
ohniváček černočárný (<i>Lycaena dispar</i>)	- ano , nálezy v místě koridorů sice nejsou v dostupných databázích udávány, ale v prostoru navrženého koridoru v obou předložených variantách se nachází potenciálně vhodné biotopy pro tento druh
páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i> *)	- ano , v místě navržených ploch změn využití území se tento druh aktuálně nevyskytuje, nicméně v prostoru navržené varianty DZ27B se nachází potenciálně vhodné dřeviny – potenciální biotop pro tento předmět ochrany
piskoř pruhovaný (<i>Misgurnus fossilis</i>)	- ne, v místě navržených ploch změn využití území se tento druh nevyskytuje
svinutec tenký (<i>Anisus vorticulus</i>)	- ne, v místě navržených ploch změn využití území se tento druh nevyskytuje
velevrub tupý (<i>Unio crassus</i>)	- ne, v místě navržených ploch změn využití území se tento druh nevyskytuje

Maloplošná ZCHÚ, území dle Ramsarské úmluvy

Maloplošná ZCHÚ nejsou v dosahu vlivů koridorů DZ27A a DZ27B vymezena. Celkem je na území CHKO Poodří vyhlášeno 12 MZCHÚ. Přírodní rezervace Koryta se nachází cca 1,7 km a přírodní rezervace Kotvice cca 2 km od lokality navrhovaného koridoru.

Oblast, v níž má být koridor DZ27A a DZ27B realizován, byla zařazena mezi mokřadní území dle Ramsarské úmluvy.

Významné krajinné prvky, památné stromy

V širším území se vyskytuje řada významných krajinných prvků „ze zákona“, jako jsou vodoteče a jejich nivy (Pustějovský potok, ve větší vzdálenosti pak Odra), vodní plochy (rybníky Kotvice, Kačák, Nový Rybník, Horní a Dolní Bartošovický rybník) nebo liniová společenstva (porosty kolem tratí, remízky).

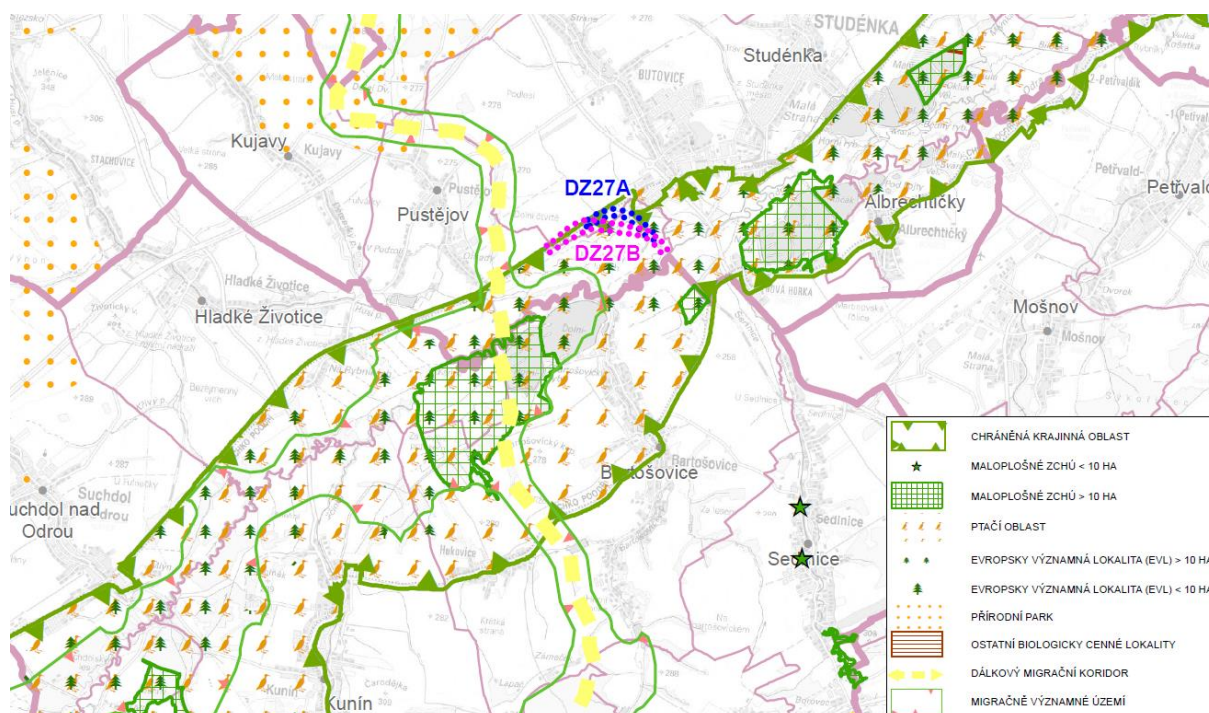
V trase koridorů DZ27A a DZ27B se nevyskytují žádné památné stromy.

Přírodní parky

Navržené varianty koridorů DZ27A a DZ27B nezasahují do území přírodních parků. Nejblíže přírodní park Oderské vrchy se rozkládá západně od řešené části území zcela mimo vlivy uplatnění koncepce.

ÚSES a migrační prostupnost území

Ani jedna z navržených variant nezasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců a nekoliduje s migračními koridory vymezenými AOPK ČR. Nejblíže se migrační koridor vymezený v rámci biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců nachází 920 m jižně od varianty DZ27A a 230 m jižně od varianty DZ27B.



Obrázek 11: Migračně významná území a varianty koridorů DZ27A a DZ27B (Zdroj: grafická část SEA, C.5 Výkres vlivů na přírodu a krajinu)

Pro zajištění územního systému ekologické stability jsou vymezeny v řešeném území nadregionální i regionální prvky ÚSES v souladu s Územně technickým podkladem Nadregionální a regionální ÚSES ČR (MMR, MŽP, 1996). U obou variant koridorů DZ27A a DZ27B dochází k plošnému překryvu s plochou pro nadregionálním biocentrum Oderská niva, ve větším rozsahu u varianty DZ27B.

Řešená část území spadá do typů krajiny:

D-01 Klimkovice – Suchdol, D-02 Poodří a přechodového pásma 47, v němž platí přiměřeně charakteristické znaky a podmínky stanovené pro obě krajiny.

D-01 Klimkovice – Suchdol

Charakteristické znaky krajiny

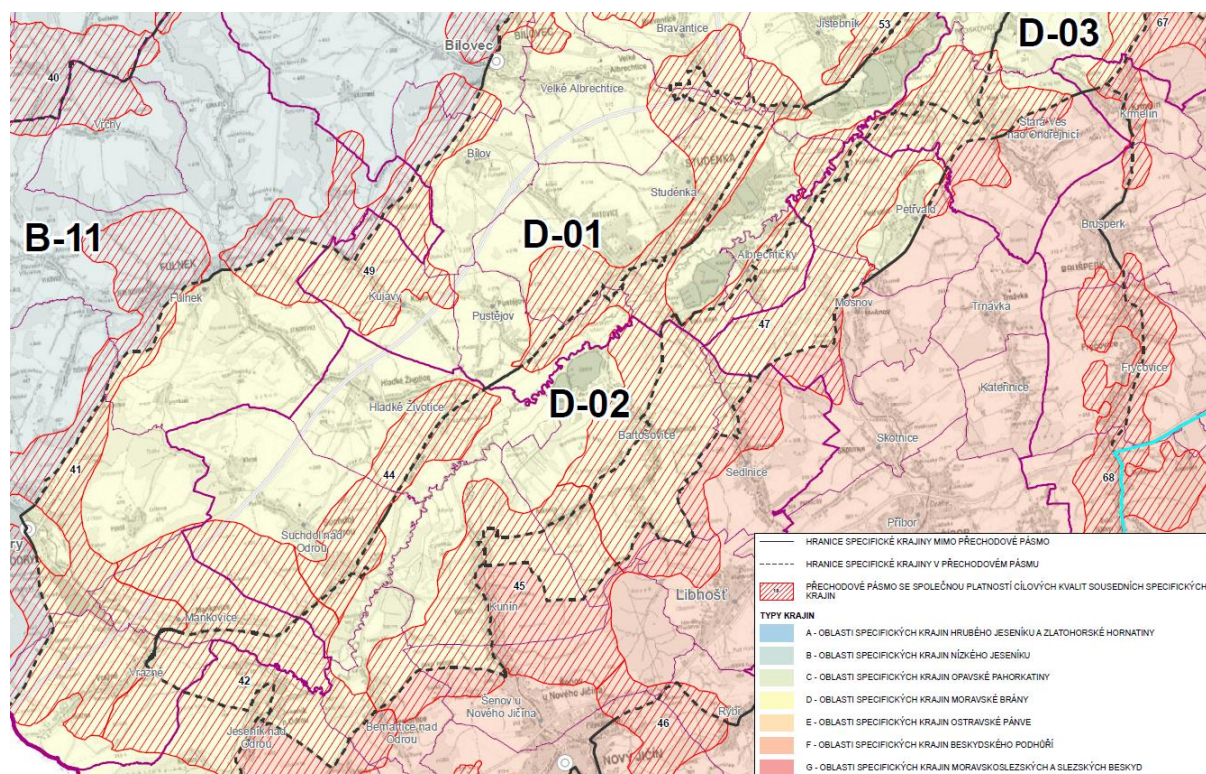
- Údolí Odry se soustavou rybníků u Oder, Životický vrch (284 m n. m.).
- Zemědělská a urbanizovaná krajina velkého měřítka v kontaktu s cennou krajinou Poodří a s vizuálními vazbami na panorama Vítkovské vrchoviny, údolní nivu Odry a západní okraj Moravskoslezských Beskyd.

Specifická struktura osídlení v podobě sídelních pásů, paralelně s liniemi vodních toků, rovnoměrně členící levobřežní svah sníženiny Oderské brány.

D-02 Poodří

Charakteristické znaky krajiny

- Meandrující tok Odry, vysychavé tůně, lužní lesy, systémy mrtvých ramen.
- Krajinná osa Oderského úvalu s významnou funkcí údolní nivu jako plochy přirozené inundace (záplavová území).
- Jedinečné scenérie meandrujícího toku Odry s vegetačními doprovody a partiiemi lužního lesa, jedinečné scenérie historických rybníků s břehovými porosty a dalším vegetačním doprovodem, kontrast otevřených a neprostupných ploch v krajině scéně.



Obrázek 12: Typy krajiny a přechodová pásma dle platných ZÚR MSK ve znění Aktualizace č. 1, 2018

Bez uplatnění A4 ZÚR MSK by vývoj území z hlediska krajinového rázu byl pozitivní. Nedošlo by k dotčení krajiny z pohledu vytvoření nové migrační bariéry, k zásahu do CHKO/EVL/Poodří, a také k vytvoření nového prvku způsobujícího fragmentaci území. Celé území dotčené realizací koncepce je součástí mokřadních území dle Ramsarské úmluvy, bez uplatnění A4 ZÚR MSK by nedošlo k jejich dotčení. Nedošlo by k zásahu do významných krajinových prvků a biotopů zvláště chráněných druhů fauny a flóry. Nezhoršila by se prostupnost území podél ÚSES, do něhož bude zasahováno. U památných stromů a přírodních parků zůstane stav nezměněn.

3.8 Nemovité kulturní památky, archeologická naleziště, hmotné statky

Moravskoslezský kraj v trase koridoru v žádné z variant neobsahuje nemovité kulturní památky a neočekává se ani jejich negativní vizuální dotčení.

Z hlediska vlivu na tuto oblast mohou být teoreticky obecně dotčeny:

- památkové rezervace a zóny;
- národní kulturní památky;
- území s archeologickými nálezy;
- lázeňská místa;
- linie předválečného opevnění;
- urbanizovaná území (hmotné statky).

Ovlivnění historického a kulturního dědictví lze předpokládat spíše nepřímo, tzn. nikoliv přímými územními zásahy, ale spíše estetickým narušením charakteru místa bude-li záměr umístěn v blízkosti předmětu ochrany nebo v místě s ním vizuálně kontrastujícím. Možnou výjimkou mohou být území archeologických nalezišť, jejich ochrana je však zajištěna záchranným archeologickým výzkumem.

Kumulace kulturního, architektonického a archeologického dědictví se zpravidla nacházejí v historických centrech sídel. Podporou vymisťování tranzitní silniční dopravy mimo stávající zastavěná území lze předpokládat snížení potenciálních negativních vlivů na předměty ochrany.

Z hlediska vlivů na tuto oblast by se neuplatnění koncepce projevila pozitivně díky vyloučení rizika poškození objektů a ploch případných archeologických nalezišť a negativně z důvodu zachování stávající silniční nákladní dopravy procházející centry sídel.

3.9 Půda, lesy

Výměra jednotlivých druhů pozemků a celkové rozlohy kraje jsou patrné z následujícího přehledu.

Tabulka 13: Úhrnné hodnoty druhů pozemků v členění po obcích s rozšířenou působností k 31. 12. 2019 (v hektarech) pro Moravskoslezský kraj (Zdroj: Souhrnné přehledy o půdním fondu z údajů katastru nemovitostí ČR, ČÚZK, 2020)

Obec s rozšířenou působností	orná půda	chmelnice	vinice	zahrad	ovocný sad	trvalý travní porost	zeměd. pozemky	lesní pozemek	vodní plocha	zastav. plocha a nádvoří	ostatní plocha	Celková výměra
Bilovec	8 875	0	0	568	37	1 951	11 431	2 011	761	328	1 714	16 245
Bohumín	3 425	0	0	540	26	378	4 369	546	638	417	1 324	7 293
Bruntál	11 102	0	0	540	28	16 154	27 824	29 505	1 311	569	3 776	62 985
Český Těšín	1 617	0	0	400	13	675	2 704	734	87	198	719	4 442
Frenštát pod Radhoštěm	2 290	0	0	572	2	1 656	4 521	4 275	110	195	772	9 872
Frýdek-Místek	12 743	0	0	2 196	64	7 341	22 343	18 617	1 266	1 137	4 659	48 023
Frýdlant nad Ostravicí	1 920	0	0	858	19	4 629	7 426	21 804	609	343	1 561	31 743
Havířov	2 859	0	0	792	75	813	4 540	1 522	514	442	1 801	8 819
Hlučín	8 099	0	0	583	26	1 196	9 903	4 164	532	450	1 483	16 532
Jablunkov	1 494	0	0	457	2	3 759	5 712	10 477	168	236	1 017	17 610
Karviná	2 982	0	0	674	9	578	4 243	1 607	856	454	3 403	10 562
Kopřivnice	5 571	0	0	782	15	1 481	7 849	1 780	212	417	1 872	12 130
Kravaře	6 843	0	0	272	1	658	7 774	1 061	125	270	831	10 061
Krnov	16 230	0	0	1 121	52	10 769	28 171	24 212	617	628	3 817	57 445
Nový Jičín	14 034	0	0	1 164	55	3 494	18 746	5 314	497	578	2 402	27 536
Odry	10 362	0	0	540	31	2 551	13 483	6 950	275	270	1 423	22 402
Opava	30 106	0	0	1 463	115	4 182	35 866	14 844	817	1 220	3 957	56 704
Orlová	1 029	0	0	574	110	222	1 935	778	206	255	1 334	4 508
Ostrava	10 145	0	0	2 547	63	2 600	15 355	5 400	1 165	2 226	9 007	33 153
Rýmařov	1 782	0	0	243	2	12 365	14 393	16 900	162	258	1 521	33 234
Třinec	4 459	0	0	1 124	67	4 051	9 700	10 755	323	579	2 110	23 466
Vitkov	9 565	0	0	325	4	4 892	14 786	11 162	422	259	1 661	28 290
Celkem za kraj	167 529	0	0	18 334	814	86 395	273 073	194 418	11 674	11 728	52 161	543 054

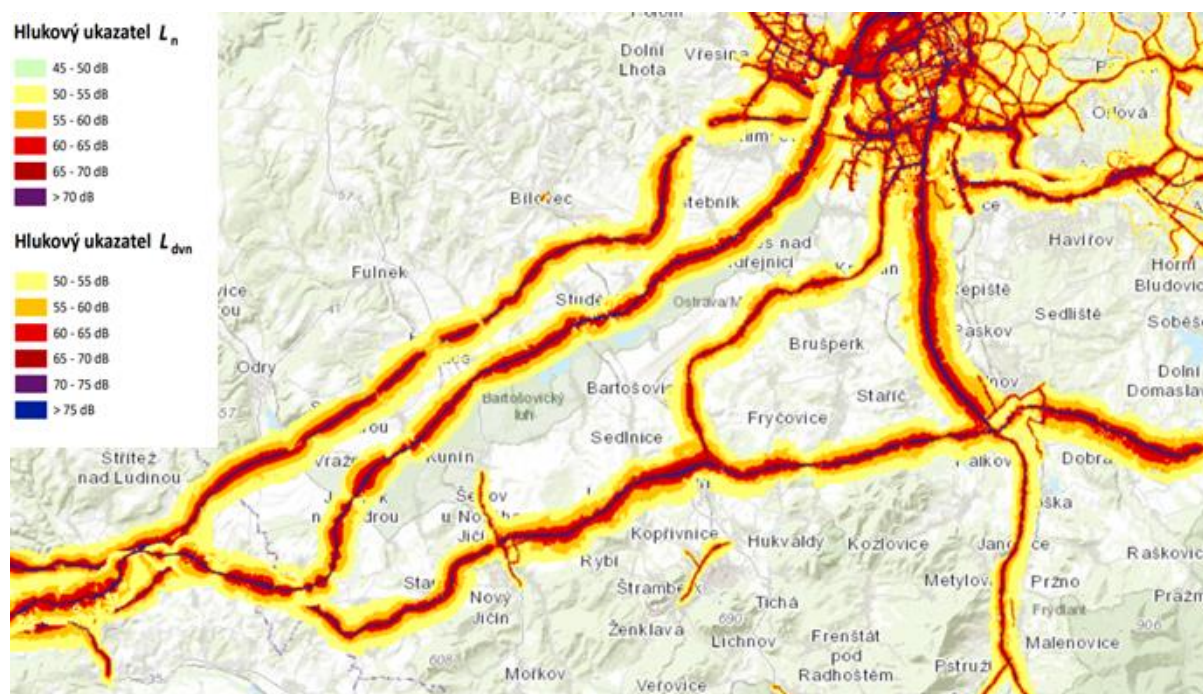
Vliv neuplatnění koncepce v této oblasti by byl pozitivní z důvodu upuštění od záboru půdy.

Z hlediska lesních pozemků (PUPFL) bude dopad nerealizování A4 ZÚR MSK neutrální, vymezením obou variant koridorů DZ27A a DZ27B nedochází k dotčení PUPFL.

3.10 Hygiena životního prostředí – hluk, vibrace, pohoda bydlení, inženýrské sítě

Sídla podél dopravních cest, ať už se jedná o silnice nebo železnice, jsou u významných komunikací vysoce zatížena hlukem a lokálně i vibracemi z dopravy. Zatímco se daří průběžně zajišťovat odhlučnění průmyslových areálů, u silniční a železniční dopravy se jedná o složitá a nákladná řešení, nebo nelze taková opatření vůbec realizovat. Realizace protihlukových opatření v zástavbě sídel je prakticky nemožná, přitom i zatížené silniční systémy dále často vedou centry měst a obcí. Jednou z cest, jak zajistit snížení hlukové zátěže, je převedení části dopravy na železnici. U koridorů DZ27A a DZ27B lze očekávat, že protihluková opatření i vlastní konstrukce stavby budou vhodně zvoleny a celková hluková zátěž území sídel se pak sníží, aniž by nadměrně vzrostla hluková zátěž v trase koridoru.

Jak vyplývá z dostupných hlukových map, jsou nejvíce hlukově zatíženými oblastmi v řešené části kraje území podél dálnice D1. Na tomto místě je níže prezentován výřez z Hlukové mapy silnic a železnic.



Obrázek 13: Hluková mapa silnic a železnic (Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví, Hlukové mapy 2017)

Spolu s hlukem a vibracemi se na snížení pohody bydlení a veřejném zdraví podél významných dopravních silničních tahů podílí i zvýšená imisní zátěž oxidy dusíku, prachu a benzo(a)pyrenem, který přispívá k růstu počtu onemocnění. Tyto jevy působí na veřejné zdraví synergicky, tzn., že jejich výsledná míra působení je vyšší než prostý součet působení jednotlivých faktorů. Neustálé působení hluku v denních i nočních hodinách je i psychosomatickým faktorem, zvyšuje nervozitu, nevyspání a únavu. Proto je v každém případě žádoucí i nutné, aby intenzita silniční dopravy byla snížena, což následně sníží úhrnné množství produkovaných emisí z dopravy.

De ÚAP MSK je v místech nejvíce zatížených úseků tratí (nad 60 tisíc vlaků za rok) – zde trať Ostrava – Přerov – překračován hlukový limit pro železnici 60 dB pro den a 55 dB pro noc. Podle uvedeného podkladu je limit 60 dB pro denní hluk překračován v zastávě následujících obcí:

- Jeseník nad Odrou
- **Suchdol nad Odrou**
- **Pustějov**

- **Studénka**
- Jistebník
- Polanka nad Odrou
- Svinov.

U všech lokalit se však jedná o zasažení velmi malého počtu domů (řádově jednotky) v těsné blízkosti dráhy.

Z hlediska nerealizování A4 ZÚR MSK by byl dopad negativní, a to jak z důvodu nesnížení imisního a hlukového zatížení, tak z hlediska nezajištění konkurenceschopnosti území.

4. Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny.

Cílem této části posouzení je identifikovat jevy a charakteristiky řešeného území, které mohou být uplatněním koncepce významně ovlivněny. Charakteristika složek životního prostředí, je uvedena v kapitole 3 tohoto vyhodnocení.

Pro účely hodnocení byla provedena:

- složková analýza – analýza vlivů, které mohou být vyvolány naplňováním výroků A4 ZÚR MSK na sledované složky životního prostředí a rámcový odhad vlivů jednotlivých ploch a koridorů na posuzované složky životního prostředí;
- prostorová analýza – analýza vlivů vzniklých koncentrací navrhovaných ploch a koridorů na prostorově omezené části řešeného území. Ze své povahy mohou mít tyto vlivy jak synergické, tak kumulativní účinky.

Složková analýza

Půda

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- velmi kvalitní půdy v I. a II. třídě ochrany;
- kvalitativně průměrně až podprůměrně cenné půdy v III. – V. třídě ochrany;

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

Pozemky určené k plnění funkce lesa

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

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

Z hlediska zásahů do lesních porostů a pásma 50 m od okraje nelze vyloučit potenciální ovlivnění z důvodu fragmentace lesních porostů, omezení lesnické činnosti, i z důvodu snížení ekologické stability, biodiverzity, snížení sorpční kapacity území, vlivu na krajinný ráz apod. U daného koridoru se nepředpokládá vliv významný, ale na základě principu předběžné opatrnosti je tato složka zařazena do hodnocení.

Flóra, fauna, biologická rozmanitost

K potenciálnímu významnému (pravděpodobně negativnímu) ovlivnění flóry, fauny a ekosystémů v důsledku naplňování koncepce může dojít z důvodu předpokládaného ovlivnění stanovištních podmínek rostlin a živočichů včetně zvláště chráněných druhů.

Ke vzniku potenciálně významných (pravděpodobně negativních) vlivů může dojít při předpokládaném zásahu do zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, skladebných částí ÚSES, přírodních parků, památných stromů, či významných krajinných prvků (ze zákona a registrovaných) nebo migračních koridorů.

- koridory pro železniční dopravu bývají ve střetu s migračními koridory a přispívají k fragmentaci krajiny

- vymezení koridorů dopravní staveb způsobuje zmenšení rozlohy stanovišť a potravních biotopů druhů;
- vymezení koridorů dopravní staveb ovlivňuje vlastnosti biotopů (např. nárůst eutrofizace prostředí, ovlivnění vodního režimu, nárůst rušení);
- vymezení koridorů dopravní staveb způsobují změny druhového složení (např. šíření nepůvodních druhů);
- vymezení koridorů dopravní staveb snižuje ekologickou stabilitu území.

Voda

Realizací koncepce mohou být potenciálně významně ovlivněny, a to i do větší vzdálenosti od koridoru:

- záplavová území Q100 a aktivní zóny záplavového území;
- vodní plochy a vodní toky.
- vodní režim krajiny, kvantita a jakost povrchových a podzemních vod;
- odtokové poměry;
- retenční schopnost území;
- produkce odpadních vod a spotřeba vody
- ochranná pásma vodních zdrojů.

U daného koridoru se nepředpokládá vliv významný, ale na základě principu předběžné opatrnosti je tato složka zařazena do hodnocení.

Horninové prostředí

A4 ZÚR MS může mít potenciální významný vliv především na základní sledované jevy horninového prostředí, kterými jsou:

- sesuvná a poddolovaná území.
- ložiska nerostných surovin;
- chráněná ložisková území;
- dobývací prostory.

Realizací koridoru železniční dopravy může být ovlivněna možnost vydobyti zásob ložisek nerostných surovin přímým dotčením nebo nepřímým znemožněním přístupu k ložisku. Naopak vymezení koridoru může být ovlivněna existencí poddolovaných a sesuvných území, což může následně ztížit zakládání staveb a negativně ovlivnit jejich životnost a ekonomickou náročnost. U daného koridoru se nepředpokládá vliv významný, ale na základě principu předběžné opatrnosti je tato složka zařazena do hodnocení.

Krajina a krajinný ráz

Možné významné vlivy koncepce ve vztahu ke krajině a krajinnému rázu mohou potenciálně nastat ve vztahu ke sledovaným jevům:

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

Uplatnění A4 ZUR MSK potenciálně může významně ovlivnit prostupnost krajiny pro faunu i pro člověka, její fragmentaci a tvorbu migračních bariér s ohledem na jeho vedení ve volné krajině.

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

Ovzduší a klima

Uplatnění koridoru železniční dopravy může potenciálně vést k potenciálnímu ovlivnění kvality ovzduší. V daném případě toto ovlivnění může být sekundární, kdy vlivem převedení emisně náročné silniční dopravy na dopravu železniční se zanedbatelnými emisemi dojde k poklesu imisního zatížení území.

Z hlediska ovlivnění klimatu je vhodné zhodnotit potenciální příspěvek uplatnění koridoru na riziko zvýšení délky sucha, změnu koncentrací skleníkových plynů, riziko vzniku požárů aj.

U daného koridoru se nepředpokládá vliv na ovzduší a klima významný, ale na základě principu předběžné opatrnosti je tato složka zařazena do hodnocení.

Hluková zátěž

V rámci hodnocení koridorů DZ27A a DZ27B může být sledována významná změna rozsahu obyvatelstva zasaženého nadlimitním hlukem zejména ve vztahu k potenciální obytné zástavbě podél trasy koridoru, ať již pozitivní nebo negativní.

U daného koridoru se nepředpokládá vliv na hlukovou zátěž významný, ale na základě principu předběžné opatrnosti je tato složka zařazena do hodnocení.

Veřejné zdraví

Základní skupiny determinantů zdraví jsou:

determinanty vnější

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

determinanty vnitřní

- biologický (genetický) základ.

Veřejné zdraví je ovlivněno:

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

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

Posuzované determinanty životního prostředí je dále možno rozdělit na:

- faktory kvality složek životního prostředí, kam patří znečištění ovzduší a hluková zátěž;
- faktory determinující vnímání kvality života v dané lokalitě, kam patří ovlivnění celkového stavu lokality, pohoda bydlení, průchodnost území, obtěžování prašností a hlukem;

- faktor dopravní bezpečnosti jakožto zásadní faktor ochrany zdraví (i života) obyvatel;
- faktory sociálně ekonomické, kam patří vliv na nezaměstnanost a příjmovou situaci obyvatel.

U daného koridoru se nepředpokládá vliv významný, ale na základě principu předběžné opatrnosti je tato složka zařazena do hodnocení.

Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

Potenciálně významný vliv železničního koridorů DZ27A a DZ27B se může projevit u následujících jevů:

- městské a vesnické památkové zóny a rezervace;
- nemovitě kulturní památky;
- území s archeologickými nálezy;
- hmotné statky (existující zástavba).

Ovlivnění historického dědictví se obvykle projevuje buď přímým narušením archeologických nalezišť, v krajním případě poškození nemovitých památek nebo zástavby vibracemi z dopravy, nebo nepřímo estetickým narušením charakteru místa v případě lokalizace koridoru v blízkosti předmětu ochrany nebo v místě s ním vizuálně kontrastujícím.

U daného koridoru se nepředpokládá vliv významný, ale na základě principu předběžné opatrnosti je tato složka zařazena do hodnocení.

Prostorová analýza

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

Z analýzy Výkresu ploch a koridorů grafické části návrhu A4 ZÚR MSK vyplývá, že v území, v němž je vedena trasa koridorů DZ27A a DZ27B, není navržen jiný koridor nebo plocha, s jehož vlivy by mohlo dojít ke kumulaci. Územím v místě koridorů DZ27A a DZ27B prochází pouze koridor pro vysokotlaký plynovod, viz výkres C.6 v příloze vyhodnocení SEA a výřez z výkresu C.6 v následující kapitole.

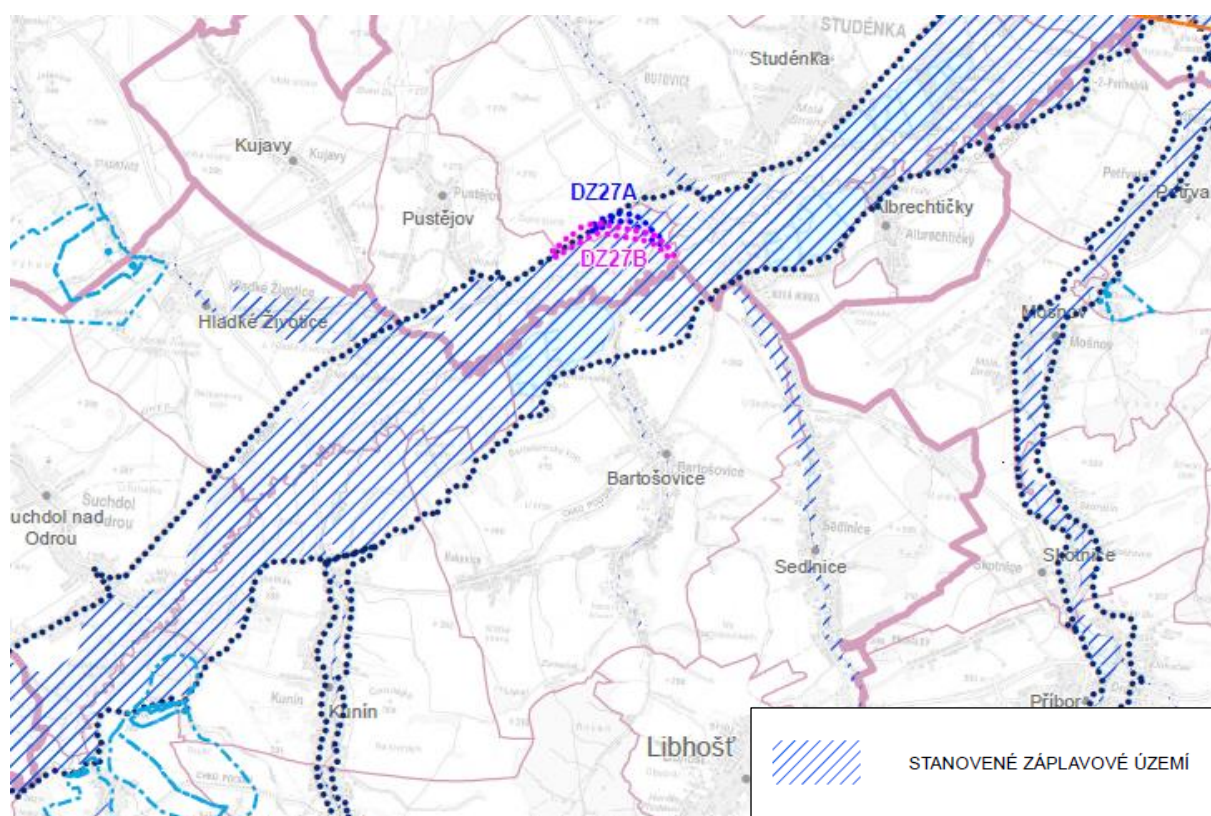
5. Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti.

Na základě obsahu kapitol 3 a 4 a na základě ÚAP Moravskoslezského kraje (aktualizace 2017) byly detekovány hlavní současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním A4 ZÚR MSK významně ovlivněny.

Povrchové a podzemní vody

a) vybřežování vodotečí při dlouhotrvajících deštích a bleskové povodně při příválových deštích

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



Obrázek 14: Sřet variant koridorů DZ27A a DZ27B se záplavovými územími (Zdroj: grafická část SEA, C.2 Výkres vlivů na vodní prostředí, 2020)

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

b) riziko znečištění a úbytku povrchových a podzemních vod

Velká část malých sídel s počtem obyvatel 1000 až 2000 nemá zajištěno vhodné čištění splaškových odpadních vod. Při jejich vypouštění do povrchových vod dochází k jejich

znečišťování, které zprostředkovaně může vyústit až do ohrožení kvality zdrojů podzemních vod využívaných pro zásobování pitnou vodou. Dalším problémem je v případě Moravskoslezského kraje odvádění důlních vod (probíhá mimo řešenou část území).

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

Půda

a) klesající výměra a kvalita zemědělské půdy a lesů

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

b) nevhodné nakládání s půdou

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

Imisní zatížení škodlivinami

Přes postupné významné zlepšování kvality ovzduší zůstávají v kraji k řešení lokálně i koncentračně významné problémy v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší, způsobenou v blízkosti větších měst průmyslem (Ostrava, Třinec, Bohumín aj.), ale také silniční dopravou podél významných dopravních tepen včetně dálnice D1, a přenosem škodlivin z Polska. Míra přeshraničního přenosu závisí na meteorologických podmínkách, a to zejména na směru proudění vzduchu, ale i na aktuálních rozptylových poměrech (např. hromadění znečištění v nížinné rovině Ostravské pánve během inverzních situací) a dalších faktorech.

Nejvýznamnějším problémem jsou zvýšené imisní koncentrace prachových částic PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo(a)pyrenu. Zasažená oblast kraje zahrnuje kromě širšího území Ostravské aglomerace i Novojičínsko, Podbeskydí a částečně i Beskydy a Osoblažsko. Jedná se o oblast s nejvyšší hustotou obyvatel v kraji, celkový počet obyvatel v oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší je více než milion.

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

Hluková zátěž

Hlavním zdrojem hluku v území obecně je doprava, především doprava automobilová, ale i železniční. Komunikace i železnice působí jako liniový zdroj hluku. Na základě hlukové emise jednotlivých úseků silnic byla vypočtena vzdálenost, do níž zasahuje limitní izofona pro denní a pro noční hluk, a na základě výsledku tohoto výpočtu byly sestaveny hlukové mapy.

Železniční doprava velmi významným zdrojem hluku, zejména v úsecích tzv. koridorů, kde se velké dopravní zatížení spojuje 42 s rychlostmi vlaků až 160 km/h. Hluk z železniční dopravy je méně vyrovnaný než hluk z dopravy automobilové, průjezdy vlaku mají menší frekvenci, o to však vyšší špičkové hladiny hluku. Kromě hluku působí železniční doprava

i významnější vibrace. V oblasti železniční dopravy je podkladem pro hodnocení hluku strategická hluková mapa železniční dopravy, kterou vypracoval Zdravotní ústav Ostrava. Podle uvedeného podkladu je limit 60 dB pro denní hluk překračován mimo jiné v zástavbě Studénky a Pustějova, ale pouze u malého počtu domů v blízkosti trati.

Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Výše zmíněné vysoké imisní a hlukové zatížení vedoucí k poškození veřejného zdraví je v řešeném území dalším problémem, který se projevuje v obytné zástavbě sídel situovaných podél významných dopravních tras a v průmyslových městech a jejich okolí. Hlukové vlivy stacionárních zdrojů jsou v řešeném území problémem pouze lokálně a převážně v noční době. Z dostupných podkladů vyplývá, že část hlukově zatížených míst je ovlivněna hlukem z železniční dopravy, část hlukové zátěže pochází z dopravy silniční.



Obrázek 15: Hluková mapa ČR (Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví, Hlukové mapy 2017)

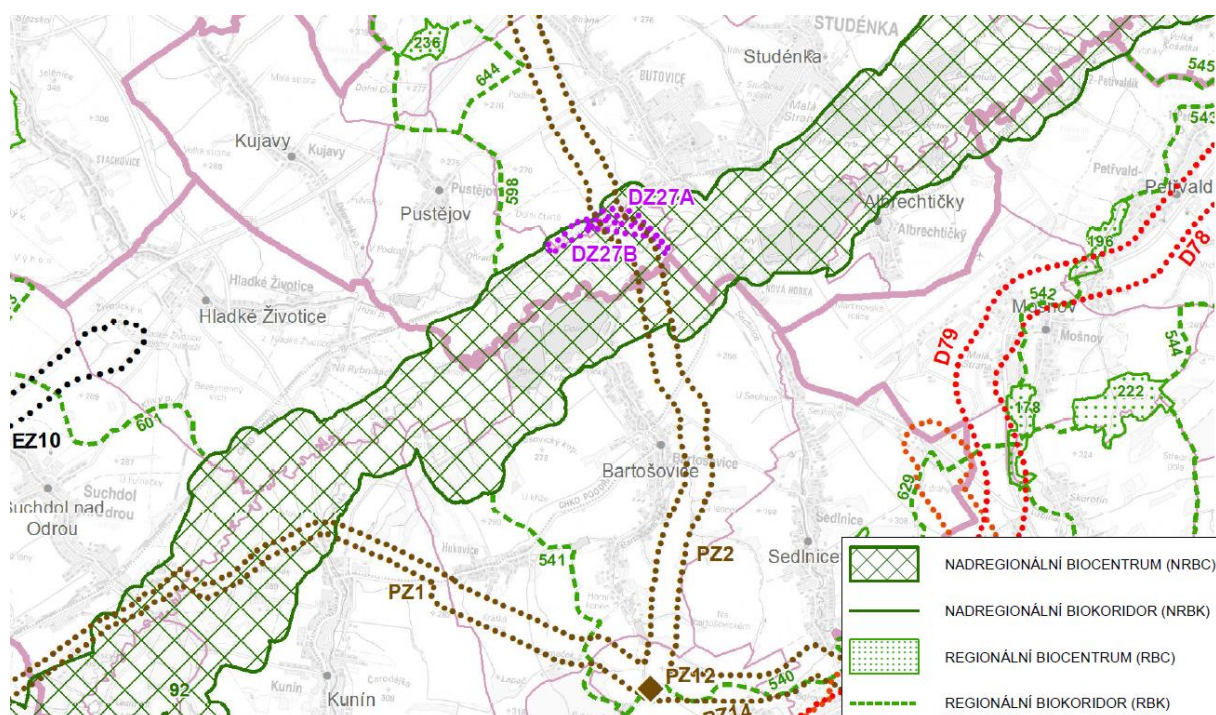
Krajina

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

Bariérami v území jsou také velké půdní celky.

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

Jak vyplývá z následujícího obrázku, obě varianty koridoru jsou situovány v nadregionálním biocentru Oderská niva (NRBC 92 dle platných ZUR MSK).



Obrázek 16: Situace vyššího ÚSES v řešené části území (Zdroj: grafická část A4 ZÚR MSK, B.4 SROVNÁVACÍ VÝKRES: Výkres veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření, 2020)

Fauna, flóra, biologická rozmanitost

V území již v minulosti došlo k fragmentaci krajiny železničními tratěmi a silničním systémem včetně dálnice D1. Tím došlo k vytvoření bariér, které jsou pro řadu druhů žijících v území nepropustné (zejména pro velké savce), a došlo tak k jejich částečné izolaci jak z hlediska populací navzájem, tak z hlediska obtížné dostupnosti potravy. Problematicky působí v tomto ohledu také velké půdní bloky, které působí jako neprostupná bariéra pro některé živočišné druhy.

Problémem je také lokální narušení funkčnosti skladebných prvků ÚSES liniovými stavbami a zástavbou. V případě umístění staveb dopravní infrastruktury do území může dojít ke zhoršení podmínek jejich budoucí realizace.

Do řešeného území zasahuje CHKO/EVL/PO/Poodří, v jejichž hranicích se nacházejí biotopy řady zvláště chráněných druhů flóry a fauny (podrobněji viz Část B VVURÚ). Vymezení těchto ochranných významných území a lokalizace potravních biotopů těchto zvláště chráněných druhů významně omezuje umísťování a provozování antropogenních aktivit včetně dopravních systémů, což rovněž poznamenalo vymezování trasy koridorů DZ27A a DZ27B. Střet trasy obou koridorů s biotopy předmětů ochrany Natura 2000 může významně negativně narušit hnízdní podmínky sledovaných druhů avifauny a vést k tak rozsáhlému narušení biotopů dalších ochranných významných druhů, že by se plocha území jimi využívaného významně zmenšila. To by mohlo narušit ekologickou rovnováhu území a vést k omezení jeho biodiverzity. Ochranné významné území CHKO/EVL/PO/Poodří a předměty jejich ochrany jsou navíc velmi úzce vázány na vodu v mokřadech, vodotečích a při občasném vyběžování, a při nevhodném osazení staveb v koridorech do terénu a do podloží by mohly vést k narušení proudění vod a tím rovněž negativně ovlivnit druhy fauny a flóry na vodu vázané. Pohyby železničních souprav mohou vést i ke zvýšení mortality zvláště chráněných druhů fauny, a to přímé dané srážkou se soupravou, nebo nepřímé, dané významnou změnou potravní a hnízdních podmínek nebo izolací části území liniovou stavbou.

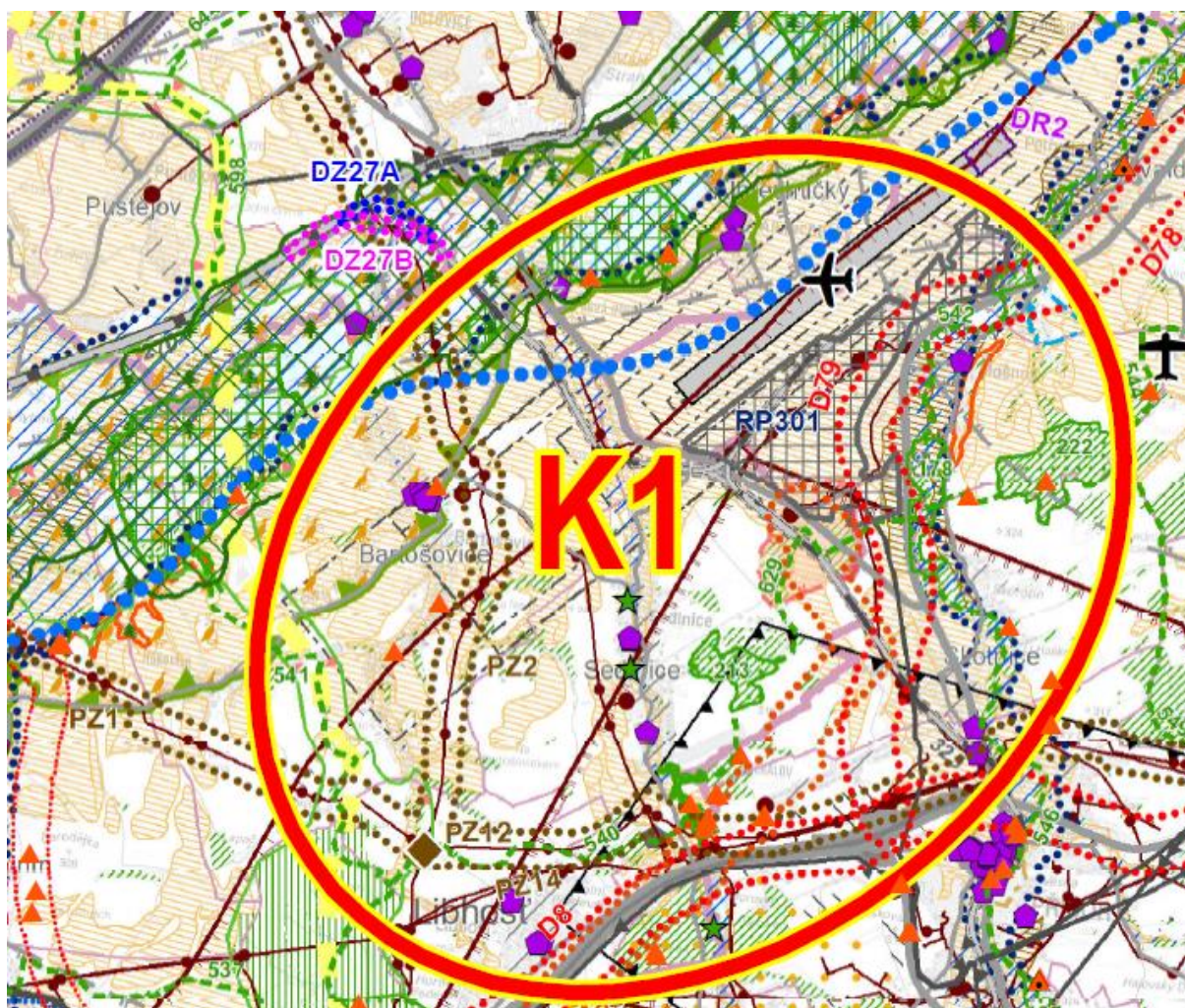
Dalším obecným problémem je šíření nepůvodních, agresivních druhů rostlin i živočichů, velmi často dochází vlivem antropogenních zásahů v době provádění staveb. Stavební činnost v území tak vede k odstranění nebo oslabení původních druhů vegetace

a napomáhá k šíření druhů konkurenčně silnějších. K tomu může dojít i ve fázi realizaci A4 ZÚR MSK.

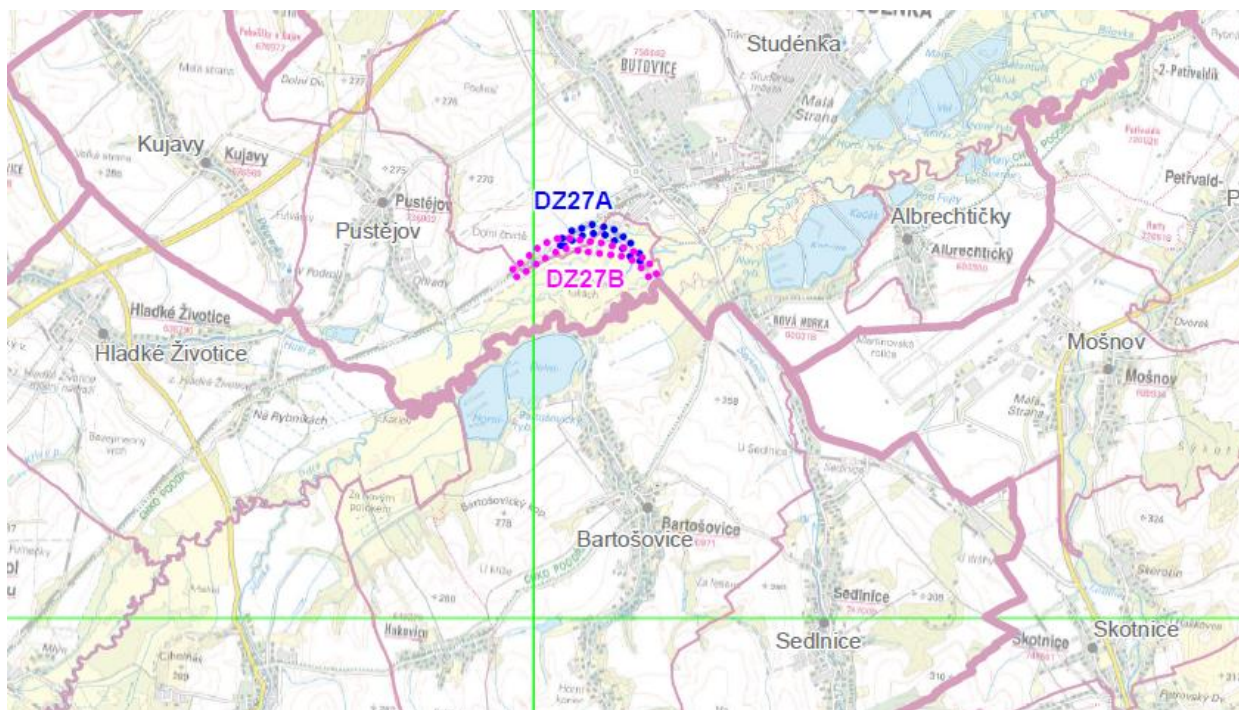
Oblasti se zvýšeným rizikem možných negativních kumulativních a synergických vlivů

V blízkosti koridoru DZ27A a DZ27B byla vymezena oblast zvýšených možných kumulativních a synergických vlivů K1, která je již nyní nadlimitně zatížena kumulací několika významných negativních vlivů a jevů (zhoršená kvalita ovzduší, zatížení hlukem nad úroveň hygienických limitů, rozsáhlá záplavová území, vysoká dopravní zátěž) a ve které je současně navrhováno více ploch nebo koridorů vnášejících další negativní vlivy. Zákres a popis oblasti byl uveden v předchozí kapitole 4.

Na základě analýzy Výkresu ploch a koridorů v grafické části Aktualizace č. 4 ZÚR MSK, zhodnocení předpokládaného vývoje využití území, průmětu navrhovaných ploch a koridorů v platných ZÚR MSK ve znění aktualizace č. 1, současného stavu využití území uvedeného v kapitole 3 tohoto vyhodnocení, podkladových dat ČHMÚ, geoportálu Cenia, Geofondu aj. a na základě zhodnocení stavu a kvality složek životního prostředí byla vymezena nejbližší oblast s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů ve vztahu ke krajině.



Obrázek 17: Vymezení oblasti s rizikem vzniku kumulativních vlivů (Zdroj: grafická část SEA, C.6 Výkresu kumulativních a synergických vlivů, 2020)



Obrázek 18: Zákres koridorů DZ27A a DZ27B v mapě ZM50 (Zdroj: tým SEA, 2021)



Obrázek 19: Zákres koridorů DZ27A a DZ27B ve fotomapě (Zdroj: tým SEA, 2021)

Koridor DZ27A a DZ27B je vymezen v obou variantách mimo kontakt se zástavbou a mimo území, kterým prochází jiné navrhované dopravní a technické koridory nebo kde se nacházejí významné průmyslové plochy. Proto se zde neočekává kumulace vlivů s hlukovými nebo imisními vlivy průmyslových podniků ve městě Studénce a jeho okolí.

Koridor DZ27A a DZ27B je vymezen jako spojka mezi stávajícími tratěmi č. 270 a č. 325, které jsou v území liniovými zdroji hluku a které krajinu fragmentovaly, narušily kvalitu krajinného prostředí a ovlivnily zvláště chráněné území - CHKO (EVL a PO) Poodří. Lze předpokládat, že s provozem na těchto tratích bude koridor DZ27A a DZ27B vykazovat kumulativní a synergické vlivy na hlukovou situaci v území (bez dosahu k obytné zástavbě), sekundární vlivy na kvalitu ovzduší (dané snížením intenzity silniční dopravy vlivem zlepšení provozu a zvýšení objemu přepravovaného zboží na uvedených železničních tratích), vlivy

na fragmentaci území a na EVL, PO a CHKO Poodří, které jsou blíže vyhodnoceny v kapitole č. 6 této SEA.

Z výkresu C.6 Kumulativní a synergické vlivy v grafické části SEA lze vyčíst, že tato oblast významných kumulativních a synergických vlivů nazvaná K1 je situována jihovýchodně od koridorů DZ27A a DZ27B a zahrnuje především oblast Mošnova. Zde se kromě železnice a silniční sítě nachází letiště a velká průmyslová zóna Mošnov zahrnující prakticky všechny významné producenty škodlivin v blízkosti hodnoceného koridoru. Železniční koridor DZ27A a DZ27B se nachází za jejím okrajem a kumulace vlivů s aktivitami v oblasti K1 je s ohledem na vzdálenost hlavních zdrojů negativních vlivů velmi nepravděpodobná.

6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant územně plánovací dokumentace, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení.

6.1 Postup při hodnocení vlivů

6.1.1 Rozsah hodnocení vlivů A4 ZÚR MSK z hlediska charakteristik, problémů a jevů ŽP

V následujícím textu je hodnocení rozděleno na dvě hlavní oblasti, v nichž jsou záměry a změny uvedené v A4 ZÚR MSK posouzeny ve vztahu k jednotlivým složkám a k jejich vzájemným vztahům:

Příroda a krajina celkem

- vlivy na zvláště chráněná území a lokality NATURA 2000, přírodní parky;
- vlivy na flóru, faunu a migrační koridory;
- vlivy na ekologickou stabilitu krajiny, ÚSES, biodiverzitu;
- vlivy na krajinný ráz, fragmentaci krajiny;
- vlivy na ZPF;
- vlivy na PUPFL;
- vlivy na prostředí související s vodou,
- vlivy na nerostné bohatství a horninové prostředí.

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.

6.1.2 Postup hodnocení

Hodnocení vlivů A4 ZÚR MSK je provedeno ve třech krocích:

- A. Identifikace podstatných vlivů;
- B. Charakteristika vlivů jednotlivých variant koridorů DZ27A a DZ27B obsaženého v A4 ZÚR MSK včetně odhadu jejich významu;
- C. Vyhodnocení vlivu změny či úpravy.

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

6.1.3 Hodnocení vlivů z hlediska charakteru a rozsahu dopadu

I. Přímé vlivy

Hodnoceny jsou dopady na ŽP související s realizací záměru, pro který A4 ZÚR MSK vytváří předpoklad. Vyhodnocení vychází ze znalosti území a z analýz střetů záměru s hodnotami a limity v území.

II. Nepřímé vlivy

Hodnoceny jsou vlivy s kauzálním vztahem ke změně definované v A4 ZÚR MSK, např. vlivy, které se projeví uplatněním požadavků na rozhodování v území či úkolů pro územní plánování nebo se mohou v území projevit zprostředkovaně.

III. Sekundární vlivy

Zvažovány jsou důsledky realizace záměru a činnosti, pro kterou A4 ZÚR MSK vytváří předpoklad. Zde se jedná např. o vlivy související s rozvojem území vyvolaným dopravní stavbou.

IV. Synergické vlivy

Jako synergické vlivy se označují vlivy vznikající působením vlivů různého druhu a původu na danou složku životního prostředí, které při souběhu několika vlivů nebo vlivů několika záměrů působí obvykle silněji, než je pouhý součet jednotlivých vlivů.

Je analyzována možnost posilování dopadů na ŽP jednotlivých změn a úprav s dopady jiných záměrů případných dalších změn v území na úrovni ZÚR. Zjištěné synergie jsou zahrnuty do hodnocení.

V. Kumulativní vlivy

Kumulativní vliv je dán součtem vlivů stejného druhu (např. emise jednoho polutantu) z různých zdrojů, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv mohl být nulový nevýznamný.

Zjištěné kumulace jsou zahrnuty do hodnocení.

VI. Vlivy z hlediska času

Při stanovení významnosti vlivu (viz dále) je zvážena délka působení záměrů či činností, pro jejichž realizaci vytváří A4 ZÚR MSK předpoklady, tedy zda jde o vlivy krátkodobé, střednědobé či dlouhodobé.

VII. Vlivy z hlediska trvalosti

Hodnotí se, zda daný vliv přetrvává po celou dobu existence záměru.

VIII. Vlivy z hlediska lokalizace - oblasti zvýšených kumulativních a synergických vlivů

Při hodnocení vlivů jsou sledovány specifické vlivy vyplývající z hlediska umístění ploch a koridorů, jsou-li identifikovány.

VIII. Vlivy z hlediska podrobnosti

V souladu s ustanovením stavebního zákona jsou sledovány pouze vlivy, které lze předvídat v měřítku a podrobnosti ZÚR, na vlivy případně zřejmé v nižších podrobnostech je v textu upozorněno.

IX. Nejistoty hodnocení

Hodnocení je v tomto dokumentu provedeno bez použití speciálních výpočtových metod. Nejistota hodnocení je dána zejména neznalostí konkrétního technického řešení (výměry zpevněných a zastavěných ploch, využití mostů nebo mimoúrovňového křížení, počty

a výšky sloupů el. vedení apod.). Ty lze na základě znalosti obdobných záměrů v hrubých obrysech odhadnout, ale nikoliv přesně určit – to se týká zejména umístění konkrétní stavby v poměrně širokém koridoru, který okrajově zasahuje řadu jevů (limitů), aniž by konkrétní záměr do těchto jevů musel nutně zasáhnout. A4 ZÚR MSK vytváří právní podmínky pro upřesnění lokalizace koridoru nadmístního významu v územních plánech obcí. Tyto stavby a činnosti budou teprve následně povoleny v řízeních podle stavebního zákona na základě podrobných dokumentací. Přitom záměr bude následně podléhat projektové EIA, v níž bude možno na základě podrobného technického řešení stanovit konkrétní podmínky realizace záměrů.

K otázce stanovení opatření pro eliminaci, minimalizaci a případně kompenzaci negativních vlivů ploch a koridorů a stanovení monitoringu:

Opatření pro zamezení vzniku negativních vlivů záměru včetně kumulativních a synergických vlivů nebo návrhy jejich kompenzace jsou zahrnuty do kapitol č. 6 a 10, v případě, že je to možné, také do tabulek u hodnocení jednotlivých ploch a koridorů. Vzhledem k tomu, že možné kumulativní a synergické vlivy vycházejí primárně z vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí, budou opatření stanovená pro eliminaci a minimalizaci vlivů na detekované složky působit rovněž z hlediska zmírnění možného kumulativního a synergického působení.

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

Při vyhodnocení A4 ZÚR MSK se dále vychází ze skutečnosti, že **v měřítku zásad územního rozvoje nemůže být přihlíženo ke konkrétnímu technickému řešení staveb** umístovaných v plochách a koridorech ani je nařizovat (jednalo by se o nadbytečnou podrobnost, která by byla v legislativním rozporu s účelem ZÚR, a o podrobnost řešitelnou nižšími správními akty, kterou tedy nelze, a to i na základě řady soudních precedentů, do územně plánovací dokumentace závazně stanovit). Konkrétní technické řešení ani ve většině případů není v době hodnocení známo. Na taková případná možná opatření je možno v textu SEA případně pouze upozornit, aniž by se jednalo o opatření vymahatelná, která je možno uvádět ve stanovisku k vyhodnocení SEA. Obdobně je postupováno u opatření vyplývajících ze zákonných předpisů, která rovněž nelze do stanoviska z procesu SEA stanovit.

Výše uvedené se promítá rovněž do návrhu monitoringu, který je dále stanoven rovněž jako společný pro vlivy koncepce na jednotlivé složky životního prostředí a pro vlivy kumulativní a synergické. Stavební zákon v § 36 odst. 3 definuje požadavek: „Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.“ Z tohoto důvodu jsou opatření směřující v tomto vyhodnocení brána jen jako doporučující a upozorňující, nikoliv jako opatření závazná.

6.1.4 Hodnocení vlivů z hlediska jejich významu

Pro hodnocení A4 ZÚR MSK byla použita následující stupnice hodnocení:

- +2 významný pozitivní vliv**
- +1 slabý (mírný) pozitivní vliv**
- 0 bez vlivu, vliv není detekován nebo je zanedbatelný**
- 1 slabý (mírný) negativní vliv**
- 2 významný negativní vliv**
- ?? vliv nelze hodnotit s ohledem na neznalost konkrétního řešení**

Vlivy v textu jsou hodnoceny obecným slovním hodnocením. Vlivy návrhu koridorů DZ27A a DZ27B jsou hodnoceny tabulkově s komentářem nejvýznamnějších vlivů pod tabulkou a s doporučením pro stanovisko MŽP, slovní komentář vlivů pod tabulkovým hodnocením je společný i pro hodnocení možných kumulativních a synergických vlivů.

Použité číslování variant koridorů DZ27A a DZ27B odpovídá číslování použitému v návrhu A4 ZÚR MSK.

Konkrétní návrhy koridoru jsou doprovázeny podle potřeby (a je-li to z hlediska jejich rozsahu možné) výřezem koordinačního výkresu pro lepší orientaci a možnost zvážení souvislostí (výřez je podle potřeby zmenšen nebo zvětšen bez stanovení měřítka, pouze se zachováním proporcí zobrazených jevů).

Poznámka:

Uváděné hodnoty záboru půdy jsou převzaty z odůvodnění A4 ZÚR MSK, kapitoly *H) Kvalifikovaný odhad záborů půdy pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu*.

Kvalifikovaný odhad záborů ZPF vychází z následujících předpokladů:

- **Modrá varianta:** šířka zemního tělesa jednokolejné traťové spojky bude cca 25 m.
- **Fialová varianta:** šířka zemního tělesa jižní větve traťové spojky (úsek železniční trať č. 270 – železniční trať č. 325) bude cca 25 m.
- **Fialová varianta:** šířka zemního tělesa severní větve traťové spojky (úsek železniční trať č. 270 – Pustějovský potok) bude cca 40 m (násep).
- **Fialová varianta:** traťová spojka bude ve vybraných úsecích vedena mimoúrovňově – po mostní konstrukci (např. v místě křížení s Pustějovským potokem). V tomto případě bude zábor ZPF vyvolán pouze plochou pro umístění základacích pilotů při okrajích příslušné mostní konstrukce. Vedení traťové spojky po mostní konstrukci nepředstavuje zábor ZPF.

6.2 Vyhodnocení vlivů jednotlivých variant koridorů DZ27A a DZ27B

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

- A. Metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů
- B. Zjištění současného stavu životního prostředí v řešeném území
- C. Popis charakteristik životního prostředí, které by mohly být možnými kumulativními a synergickými vlivy výrazně ovlivněny,
- D. Vymezení lokalit, v nichž existuje riziko vzniku a působení možných kumulativních a synergických vlivů,

- E. Zhodnocení možných kumulativních a synergických vlivů při posuzování variant řešení
- F. Návrh opatření, která by bránila vzniku nebo omezovala působení možných kumulativních a synergických vlivů,
- G. Stanovení pravidel monitorování možných kumulativních a synergických vlivů.

K jednotlivým bodům postupu hodnocení možných kumulativních a synergických vlivů:

A. Metodologie hodnocení možných kumulativních a synergických vlivů

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

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

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

B. Zjištění současného stavu životního prostředí v řešeném území

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

- ovzduší,
- obyvatelstvo a hlukové a imisní vlivy,
- povrchové a podzemní vody,
- půdy (ZPF, PUPFL),
- horninové prostředí,
- flóru, faunu, ekosystémy, migrační koridory, zvláště chráněná území a ÚSES,
- kulturní a archeologické dědictví a hmotné statky.

Současný stav v území je zjištěn na základě pochůzek v řešeném území a dále z dostupných sledování v rámci ÚAP MSK, Ročenky MŽP, Českého statistického úřadu, Českého hydrometeorologického ústavu, Krajské hygienické stanice, CHKO Poodří a dalších zdrojů.

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

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

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

Na základě vyhodnocení údajů o současném stavu území a o charakteristikách složek životního prostředí, které by mohly být uplatněním posuzované koncepce významně uplatněny, bylo v kapitole 4 a 5 vymezeno území s potenciálním rizikem negativního ovlivnění složek životního prostředí více záměry. Tato oblast pracovním názvem K1 je zakreslena ve výkrese C.6 Výkres zvýšených kumulativních a synergických vlivů. Do této

oblasti koridory DZ27A a DZ27B nezasahují. V rámci kapitoly 6 jsou ale vyhodnoceny běžné kumulativní a synergické vlivy koridoru DZ27A a DZ27B s působením stávajících a navrhovaných ploch a koridorů v řešené části území.

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

A4 ZÚR MSK vymezuje 2 varianty navrženého koridoru DZ27A a DZ27B. Popis variant byl uveden v kapitole 1. Každá z variant je hodnocena samostatně v celém rozsahu a poté je uvedeno porovnání variant mezi sebou.

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

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

G. Stanovení pravidel monitorování možných kumulativních a synergických vlivů

Při hodnocení kumulativních a synergických vlivů A4 ZUR MSK nebyla navržena samostatná zvláštní monitorování zjištěných vlivů. Monitorování vlivů na životní prostředí je navrženo v kapitole 10. Jedná se o návrh monitorování, který je společný pro sledování vlivů koncepce na jednotlivé složky životního prostředí a pro vlivy kumulativní a synergické, což je na úrovni ZÚR jako sledování vlivu koncepčního dokumentu v měřítku kraje jediným možným řešením.

Návrh ukazatelů pro sledování vlivů A4 ZUR MSK je dostatečný i pro monitorování možných kumulativních a synergických vlivů.

Hodnocení varianty DZ27A

Označení koridoru: DZ27A

Dotčené obce: Pustějov, Studénka

Popis koridoru (převzato z výrokové části návrhu A4 ZÚR MSK):

DZ27A – Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka")

Koridor je vymezen jako jednokolejná spojka železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov, na k. ú. Butovice a k. ú. Pustějov.

Šířka koridoru se stanovuje

⇒ 120 m v celém rozsahu vymezení.

Požadavky na využití území

- ⇒ Vytvořit územní podmínky pro zkvalitnění kolejového napojení logistického centra Mošnov v souvislosti s jeho plánovaným rozvojem a nárůstem objemu nákladní dopravy a pro převedení vyšší intenzity přepravních proudů na vlakovou dopravu odstraněním úvratových jízd do žst. Studénka ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov.
- ⇒ Vytvořit územní podmínky pro propojení sídel v dotčené části MSK.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru

- ⇒ Minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří.

Úkoly pro územní plánování

- ⇒ V rámci upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí:
 - minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří;
 - řešit prostorovou koordinaci s ostatními koridory vymezenými v ZÚR MSK.

Modře znázorněný text týkající se koridoru DZ27A je již součástí výrokové části návrhu A4 ZÚR MSK.

Tabulka 14: Hodnocení míry vlivů na jednotlivé složky životního prostředí – DZ27A

	Přímé	Nepřímé	Sekundární	Krátkodobé	Střednědobé	Dlouhodobé	Přechodné	Trvalé	hodnocení míry vlivů
Příroda a krajina									
ZCHÚ, Natura 2000, přírodní parky, VKP	-2	0	0	-2	0	-2	0	-1	-2
flóra, fauna, biodiverzita	-2	0	0	-2	0	0	0	-2	-2
Migrační koridory, ÚSES	-1	0	0	0	0	0	0	-1	-1
Krajinný ráz, fragmentace krajiny, ekologická stabilita	-1	0	0	0	0	0	0	-1	-1
ZPF	-1	0	0	0	0	0	0	-1	-1
PUPFL	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prostředí související s vodou	-1	0	0	0	0	0	0	-1	-1
Nerostné bohatství a horninové prostředí	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Veřejné zdraví									
Kvalita ovzduší*, klima	0/+1	0	+1	0	0	0/+1	0	0	0/+1
Kvalita a kvantita vodních zdrojů a povrchových vod	-1	0	0	0	0	0	0	-1	-1
Riziko povodní a jejich následků	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hluková zátěž*	-1	+1	0	0	0	-1/+1	0	0	-1/+1
Kulturní dědictví a hmotné statky	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Přeshraniční vlivy	0	0	0	0	0	0	0	0	0

* podél nové trasy navrhovaného koridoru/ podél stávajících tras silničních komunikací

Komentář ke zjištěným hodnotám je uveden níže za tabulkou č. 15.

Tabulka 15: Možné kumulativní a synergické vlivy – DZ27A

A. Popis stávajících funkcí, hodnot a limitů ve vymezeném koridoru						
Hlavní funkce	Specifikace					
Zastavěné území	Pustějov, Studénka					
Dopravní infrastruktura	stávající železniční trati č. 270 a č. 325, není zde zahrnut koridor pro vysokorychlostní trať obsažený v dosud neschválené A3 ZÚR MSK					
Technická infrastruktura	koridor PZ2 - VTL plynovod Libhošť – Děhylov					
ZPF	I.	II.	III.	IV.	V.	Odhad reálného záboru ZPF celkem [ha]
	0	0,5	1,0	0	0,8	2,3
PUPFL	není dotčen					
Hodnoty a limity	Specifikace					
Kvalita ovzduší	koridor leží v oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší					
Povrchové a podzemní vody	koridor neprochází CHOPAV ani nezasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů a zdrojů léčivých vod, je v kolizi s vodním tokem Pustějovského potoka a je situován v záplavovém území Odry					
Horninové prostředí	není v kolizi s ložisky nerostných surovin, s poddolovaným ani sesuvným územím					
Příroda včetně ZCHÚ a krajina	koridor není v kolizi s migračním koridorem, zasahuje do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří, je v kolizi s nadregionálním ÚSES (NRBC 92)					
Kulturní památky	neovlivňuje kulturní, historické, archeologické nebo architektonické památky					
B. Předpokládané kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí a odhad jejich významnosti						
Potenciálně ovlivněná složka	Specifikace způsobu ovlivnění					Míra kumul. a syn. vlivů
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluk) podél koridoru DZ27A a podél stávající silniční sítě	kumulace vlivů potenciálně nastane se stávajícím provozem na železniční trati č. 270 a č. 325, možné synergické vlivy jsou dány znečištěním ovzduší a hluku se silnicemi nižších tříd a železniční trati č. 270 a 325					-1/1*
Ovzduší podél koridoru DZ27A a podél stávající silniční sítě	kumulace vlivů nenastane, možné synergické vlivy jsou dány znečištěním ovzduší a hluku se silnicemi nižších tříd a železniční trati č. 270 a 325					0/+1*
Povrchové a podzemní vody	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány					0
ZPF	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány					0
PUPFL	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány					0
Horninové prostředí	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány					0

Flóra, fauna, biologická rozmanitost, ZCHÚ, ÚSES	Kumulativní vlivy se stávající železniční sítí a silniční sítí se projeví významným narušením migračního potenciálu území, synergické vlivy nebyly shledány.	-2
Krajina	kumulativní vlivy se stávajícími tratěmi č. 270 a 325 vedou k negativnímu ovlivnění krajinného rázu a fragmentaci území, synergické vlivy nebyly shledány	-1
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	kumulace vlivů ve sledovatelné míře nenastane, synergické vlivy nebyly shledány	0

** podél nové trasy navrhovaného koridoru/ podél stávajících tras silničních komunikací*

Komentář k deklarovaným hodnotám:

ZCHÚ, Natura 2000, přírodní parky, VKP

Přírodní parky nejsou v území dotčeném realizací koridoru vymezeny.

Koridor DZ27A neprochází žádným maloplošným ZCHÚ, prochází ale CHKO Poodří. Jedná se o chráněné území o rozloze 82 km² založené v roce 1991 za účelem ochrany zachovalého říčního toku se slepými rameny, druhově bohatých rybníků, lužních lesů a nivních luk, rozprostírající se podél toku řeky Odry. Nachází se zde řada vzácných vodních rostlin a živočichů, oblast je také významným hnízdištěm ptáků. Zdejší mokřady patří mezi světově významná mokřadní území Ramsarské konvence. Negativní vlivy na CHKO Poodří se dále krátkodobě zhorší v době výstavby objektů v koridoru, kdy bude do CHKO zasahováno ve zvýšené míře zemními pracemi a hlukem z provozu stavebních mechanismů.

Dle střetové analýzy dojde k reálnému délkovému průchodu CHKO Poodří v následujícím rozsahu:

varianta	délka průchodu zónami ochrany CHKO Poodří (m)			
	I.	II.	III.	IV.
DZ27A	344	212	545	0

Realizací koridoru DZ27A dojde k následujícímu ovlivnění předmětů ochrany EVL a PO Poodří:

předmět ochrany EVL Poodří	DZ27A*	předmět ochrany PO Poodří	DZ27A*
91E0	-1	ledňáček říční	0 až -1
čolek velký	-1	moták pochop	-2
kuňka ohnivá	-1		
modrásek bahenní	-1		
ohniváček černočárný	-1		
páchník hnědý	0		

celkový vliv	-1	celkový vliv	-2
---------------------	-----------	---------------------	-----------

* číselné vyjádření míry vlivu je převzato z posouzení vlivu na lokality Natura 2000 v části B VVURÚ

Stanoviště 91E0*	
plocha záboru variantou DZ27A	0,9549 ha, tj. 0,25 % rozlohy EVL
plocha záboru včetně kumulativních vlivů	max. 2,44 ha, tj. 0,63 %
celkový vliv na předmět ochrany*	-1

*číselné vyjádření míry vlivu je převzato z posouzení vlivu na lokality Natura 2000 v části B VVURÚ

Z výše uvedených tabulek vyplývá, že varianta DZ27A generuje trvalé přímé mírně negativní vlivy na EVL Poodří a trvalé přímé významně negativní vlivy na PO Poodří. Ostatní předměty ochrany EVL a PO Poodří nebudou realizací koncepce negativně ovlivněny. Negativní vlivy na lokality Natura 2000 se krátkodobě zhorší v době výstavby objektů v koridoru, kdy bude do EVL a PO zasahováno ve zvýšené míře zemními pracemi a hlukem z provozu stavebních mechanismů.

V případě uplatnění hodnocené koncepce ve variantě DZ27A pravděpodobně dojde k **významnému negativnímu ovlivnění** důležitých ekologických funkcí na území EVL i PO Poodří – výstavba železničního tělesa v centrální části EVL a PO ovlivní mimo jiné průtok povodňových vod a splaveninový režim v nivě. Dojde k významnému narušení hnízdních podmínek motáka pochopa a narušení prostoru mezi hnízdištěm a potravními biotopy motáka pochopa. Mohlo by dojít k významnému snížení početnosti výskytu motáka pochopa. V místě průchodu přes CHKO (EVL a PO) Poodří se projeví rovněž kumulativní vliv s provozem na stávajících železničních tratích č. 270 a č. 325 na zvláště chráněné druhy fauny včetně jejich potravní základny (moták pochop).

V případě uplatnění A4 ZÚR MSK by se projevil mírně až významně negativní kumulativní vlivy na celistvost EVL a PO Poodří a na předměty jejich ochrany: přírodní stanoviště 91E0, modrásek bahenní, ohniváček černočárny, kuňka ohnivá, páchník hnědý, čolek velký, ledňáček říční, moták pochop.

Na základě zpracované analýzy v části B VVURÚ lze konstatovat, že v případě uplatnění varianty DZ27A lze vyloučit významné negativní kumulativní a synergické vlivy na tyto dotčené předměty ochrany: kuňku ohnivou, čolka velkého, páchníka hnědého, ohniváčka černočárneho a modráška bahenního.

předmět ochrany	DZ27A*	Komentář
čolek velký	-1	Přímý střet s biotopy významnými pro rozmnožování není pravděpodobný. Nelze očekávat významné ovlivnění migrace druhu. Lze očekávat částečný zásah do periodických vodních biotopů (drobné tůně a kaluže) a zejména do terestrických biotopů druhu v důsledku stavby (částečné odlesnění a odstranění stávající vegetace a části půdního profilu apod.). Dojde k částečné fragmentaci biotopu druhu.
kuňka ohnivá	-1	Přímý střet s biotopy významnými pro rozmnožování není pravděpodobný. Nelze očekávat významné ovlivnění migrace druhu. Lze očekávat částečný zásah do periodických vodních

		biotopů (drobné tůně a kaluže) a zejména do terestrických biotopů druhu v důsledku stavby (částečné odlesnění a odstranění stávající vegetace a části půdního profilu apod.). Dojde k částečné fragmentaci biotopu druhu.
modrásek bahenní	-1	Dochází k zásahu do biotopu druhu a jeho fragmentaci. V případě varianty DZ27A se jedná o okrajový zásah, mírně negativního rozsahu (vlivu).
ohniváček černočárný	-1	Dochází k zásahu do biotopu druhu a jeho částečné fragmentaci. Nejedná se však o zásah do významné oblasti výskytu druhu. Druh je navíc v prostoru EVL dostatečně početný.
páchník hnědý	0	U varianty DZ27A je vliv vyloučen. Nedochází k překryvu trasy traťové spojky a biotopů s výskytem druhu.

* Číselné vyjádření míry vlivu je převzato z posouzení vlivu na lokality Natura 2000 v části B VVURÚ

Kromě výše uvedených předmětů ochrany EVL a PO Poodří mohou být potenciálně mírně až významně negativně ovlivněny další zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, zejména ty, které náleží k vlhkomilným společenstvům, jako jsou obojživelníci.

Pro omezení negativních vlivů na motáka pochopa existují možná opatření spočívající v revitalizaci některých lokalit EVL a PO Poodří. Tato opatření by byla realizovatelná a kromě zmírnění negativního vlivu na motáka pochopa by mohla mít potenciální pozitivní vliv na další předměty ochrany a EVL/PO Poodří jako celek. Obdobně existují některá možná opatření pro minimalizaci negativních vlivů na další zvláště chráněné druhy, viz část B VVURÚ, kde je uvedeno podrobné vyhodnocení vlivů vymezení koridoru DZ27A na Naturu 2000 včetně výčtu možných opatření pro minimalizaci negativních vlivů.

Tato opatření ale nejsou v současné době zahrnuta do hodnocené koncepce, vliv na výše uvedené druhy fauny je proto nutno i nadále u varianty DZ27A považovat za významně negativní a variantu tak nelze doporučit k realizaci. Souhlas s realizací koncepce v případě detekovaného významně negativního vlivu na lokality soustava Natura 2000 by bylo možno navrhnout pouze v případě, že by veřejný zájem na realizaci koncepce převažoval nad zájmem ochrany přírody, což odůvodnění A4 ZÚR MSK uvádí následovně:

„Hlavní přínosy A4 ZÚR MSK spočívají ve vytvoření územních podmínek pro:

- Posílení hospodářského rozvoje MSK spočívající ve vytvoření podmínek pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční dopravy;*
- Racionální využití železniční infrastruktury pro přepravu zboží a surovin a bezkolizní fungování MLC Mošnov (odstranění úvratových jízd vlaků do žst. Studénka);*
- Převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť – environmentálně šetrnou formu dopravy; snížení podílu silniční nákladní dopravy, snížení emisí;*
- Snížení nákladů na přepravu (při velkých objemech nákladu a vzdálenosti výchozí a cílové destinace jsou náklady na železniční přepravu nižší, než je tomu u dopravy silniční);*
- Podpora rozvoje mezinárodní nákladní vlakové dopravy, mj. logistické propojení MSK s druhým největším námořním přístavem v Evropě v Antverpách;*

- *Vytvoření podmínek pro bezpečný a harmonický provoz železniční sítě a účinné řízení dopravy vč. predikce přepravního času (zejména odstraněním úvratových jízd vlaků do žst. Studénka);*
- *Nezávislost na konkrétní intenzitě dopravního provozu na silnici.“*

Zvážit převahu veřejného zájmu ale může pouze předkladatel koncepce. Přestože se zpracovatelka SEA k převaze veřejného zájmu v tomto případě přiklání, jedná se pouze o její odborný názor, který musí být předkladatelem řádně odůvodněn. Do doby takového potvrzení je nutno vycházet z předpokladu převahy zájmu ochrany přírody.

VKP: trasa koridoru DZ27A zasahuje do prostoru VKP „ze zákona“, zejména vodotečí a jejich niv. Tento střet bude doprovázen trvalým přímým mírně negativním ovlivněním dotčených VKP.

Vlivy nepřímé, sekundární a střednědobé na ZCHÚ, Natura 2000, přírodní parky a VKP nebyly detekovány.

Zásah do mokřadních systémů a do ploch Natura 2000 a CHKO Poodří povede ke krátkodobému (v době stavby v koridoru) i dlouhodobému (po celou dobu provozu stavby v koridoru) významnému negativnímu **ovlivnění fauny, flóry a biodiverzity** v trase koridoru. Může docházet k usmrcení jednotlivců zvláště chráněných druhů (moták pochop, obojživelníci, entomofauna) a dojde také k významnému negativnímu ovlivnění jejich biotopů. Významný negativní vliv se projeví v době stavebních prací, bude ale částečně přetrvávat i v době provozu. Tyto negativní vlivy na faunu a flóru mohou potenciálně vést až k lokálnímu snížení biodiverzity v dotčené části území vlivem vymizení vlhkomilné flóry a fauny. To se ve zvýšené míře projeví v době stavby koridoru, ale do původního stavu se nevrátí ani po ukončení stavebních prací. Výše zmíněná možná opatření vedoucí k náhradě dotčených biotopů zvláště chráněných druhů by mohla přinést i zmírnění negativního vlivu na faunu a flóru a tedy i na biodiverzitu území.

Migrační koridory, ÚSES: Daná varianta nezasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců a nekoliduje s migračními koridory vymezenými AOPK ČR. Nejblíže se migrační koridor vymezený v rámci biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců nachází 920 m jižně od varianty DZ27A.

Při realizaci koridoru DZ27A ale dojde k potenciálnímu přímému trvalému mírnému omezení průchodnosti územím. Vytvoření nové stopy železniční trati bude znamenat, že se plocha rákosin nacházející se ve stávajícím spojení tratí č. 270 a 325 uzavře mezi stávající a novou větev trati a může tak dojít ke změně hydrologických podmínek této plochy a degradaci porostu.

Koridor DZ27A je okrajově ve střetu s nadregionálním biocentrem Oderská niva. Realizací koridoru DZ27A dojde pravděpodobně k ovlivnění hydrických poměrů v území a tím k související redukci přírodních a přírodě blízkých biotopů, což v důsledku může vést k negativnímu ovlivnění zachovalých přírodních a přírodě blízkých biotopů a následně k mírně negativnímu ovlivnění potenciálu nivních stanovišť, k rozvoji nivních společenstev v ploše fragmentu (mezi tratěmi), i k nežádoucímu ovlivnění ekologických vazeb uvnitř biocentra zajišťujících jeho vnitřní integritu. S ohledem na zcela okrajové dotčení plochy nadregionálního biokoridoru Oderská niva budou potenciální vlivy uplatnění koncepce ve variantě DZ27A mírně negativní.

Vlivy na migrační koridory a ÚSES nepřímé, sekundární, krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé nebyly detekovány.

Krajinný ráz, fragmentace krajiny, ekologická stabilita: Vymezením koridoru DZ27A dojde k přímému mírně negativnímu ovlivnění krajinného rázu daného vnosem nového technicistního prvku, který ale nebude patrný z dálkových pohledů a krajinný ráz významně nenaruší.

Vytvoření nové stopy železniční trati bude znamenat další fragmentaci území, která ale s ohledem na existenci stávajících železničních tratí nebude významná a bude znamenat mírně negativní vliv. Rovněž nově zpevněná výměra pozemků nebude velká, proto je vliv na ekologickou stabilitu území považován za trvalý mírně negativní.

Vlivy na krajinný ráz, fragmentaci území a ekologickou stabilitu nepřímé, sekundární, krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé nebyly detekovány.

ZPF: je vyžadován zábor půdy v rozsahu 2,3 ha, z toho 0,5 ha půdy II. třídy ochrany. Jedná se o trvalý mírně negativní vliv. Zábor vysoce kvalitních půd je minimalizován výběrem trasy koridoru, obecně se při výstavbě trati není možno záboru půdy vyhnout, ale v tomto případě převažuje obecný zájem na realizaci koridoru daný potřebou snížení intenzity silniční dopravy a zlepšením kvality ovzduší v kraji.

PUPFL: zábor PUPFL není vyžadován, vliv vymezení koridoru DZ27A je nulový.

Vlivy na ZPF a PUPFL nepřímé, sekundární, krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé nebyly detekovány.

Prostředí související s vodou: Koridor neprochází ochrannými pásmy vodních zdrojů pro veřejné zásobování ani ložisky nerostných surovin a nenachází se v CHOPAV. Koridor přechází vodní tok – Pustějovský potok, vliv na povrchové vody je vyhodnocen jako přímý trvalý mírně negativní. K ovlivnění hydrogeologických poměrů a hydrogeologických charakteristik horninového prostředí bezprostředně dotčeného stavbou může docházet v souvislosti se zásahem do podložních hornin, které v dané oblasti mají funkci kolektoru podzemní vody, případně v místech zářezů, u nichž nelze vyloučit drenážní účinek s následným snížením hladiny podzemní vody v okolí koridoru nebo zrychleným odtokem podzemních vod, případně lokální změnou směru proudění podzemní vody.

Záměr nevyžaduje odběr podzemní vody ani vypouštění odpadních nebo srážkových vod do vod podzemních, vlivy na hydrogeologické charakteristiky v důsledku čerpání nebo dotace podzemních vod jsou vyloučeny. Nelze vyloučit budování násypů, případně zvyšování terénu a/nebo provádění zářezů, a je potřebné založení mostního objektu.

Obecně lze konstatovat, že významná pro posouzení změny proudění podzemní vody je realizace zářezů. Zářezy budou fungovat jako drenáž podzemní vody přitékající z horních částí hydrogeologického masívu s následným poklesem hladiny podzemní vody na úroveň dna zářezu. K poklesu hladiny ve směru i proti směru proudění podzemní vody a ke zrychlenému odvodnění území dojde trvale. Nelze tedy vyloučit provádění prací pod stávající hladinou podzemní vody. Pokud ano, pak dojde ke drénování mělké podzemní vody. Velikost přítoků podzemní vody do zářezu bude ovlivněna filtračními vlastnostmi horninového prostředí a lokálními podmínkami. Koridor je ale krátký, změny nebudou velkého rozsahu, a proto tyto vlivy budou jen mírně negativní.

Vlivy na prostředí související s vodou nepřímé, sekundární, krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé nebyly detekovány.

Nerostné bohatství a horninové prostředí: tato složka nebude ovlivněna. V trase koridoru se nenacházejí poddolovaná ani sesuvná území ani ložiska nerostných surovin.

Z hlediska **vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví** lze konstatovat, že realizací koridoru DZ27A nedojde ke zhoršení kvality života obyvatel, protože umístění koridoru umožňuje technické řešení dopravní stavby v tomto koridoru tak, aby ochrana zdraví a kvality života obyvatel byly zajištěny. Koridor navíc není v kolizi s obytnou zástavbou. Vymezení koridoru přinese potenciální snížení intenzity silniční dopravy spojené s obsluhou MLC Mošnov jejím

převedením na železnici jako ekologičtější způsob dopravy. Kromě snížení hladiny hluku kolem významných silničních tahů v území dojde také ke snížení imisní zátěže, která ve významné míře pochází ze spalování pohonných hmot.

Kvalita ovzduší, klima, hluková zátěž, veřejné zdraví: Z hlediska vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze konstatovat, že realizací koridoru DZ27A nedojde ke zhoršení kvality života obyvatel, protože umístění koridoru umožňuje technické řešení dopravní stavby v tomto koridoru tak, aby ochrana zdraví a kvality života obyvatel byly zajištěny. Koridor navíc není v kolizi s obytnou zástavbou. Vymezení koridoru přinese sekundární potenciální snížení intenzity silniční dopravy spojené s obsluhou MLC Mošnov jejím převedením na železnici jako ekologičtější způsob dopravy. Kromě snížení hladiny hluku podél významných silničních tahů v území dojde také ke snížení imisní zátěže, která ve významné míře pochází ze spalování pohonných hmot, a také emisí skleníkových plynů. Vlivy vymezení koridoru DZ27A tak budou v trase koridoru přímé, z hlediska ovzduší nulové, z hlediska hluku přímé, dlouhodobé, mírně negativní; vlivy vymezení koridoru v zástavbě podél stávajících silničních tahů budou nepřímé, mírně pozitivní, dlouhodobé, což koresponduje také s mírně pozitivními vlivy na veřejné zdraví. Vlivy nepřímé, krátkodobé, střednědobé, přechodné a trvalé jsou hodnoceny jako nulové.

Kvalita a kvantita vodních zdrojů a povrchových vod: Koridor je navržen mimo ochranná pásma vodních zdrojů. Neočekává se, že by za běžného provozu docházelo ke znečištění povrchových nebo podzemních vod, nelze ale vyloučit znečištění vlivem úniku provozních kapalin nebo nákladů při havarijních stavech (např. kolize na trati). Tyto negativní vlivy jsou přímé, trvalé, mírně negativní. Vlivy nepřímé, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé a přechodné jsou hodnoceny jako nulové.

Riziko povodní a jejich následků: koridor je navržen v kolizi se záplavovým územím Odry, kde může způsobit zhoršené proudění povodňové vlny. Překračuje vodoteč Pustějovský potok, u něhož je nutno v navazující projektové přípravě volit vhodný způsob řešení přemostění z hlediska kapacity průtoku vody při zvýšených stavech. Tento vliv lze minimalizovat v následné projektové přípravě vhodnou konstrukcí železničního tělesa. Tyto negativní vlivy jsou přímé a trvalé, mírně negativní. Vlivy nepřímé, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé a přechodné jsou hodnoceny jako nulové.

Kulturní dědictví a hmotné statky: tyto vlivy nenastanou

Přeshraniční vlivy: Přeshraniční vlivy koridoru DZ27A byly vyloučeny, stejně jako vlivy na území sousedních krajů.

Možné kumulativní a synergické vlivy: Koridor je navržen mimo oblast zvýšených možných kumulativních a synergických vlivů. **Kumulace** vlivů se projeví jen se stávající železniční sítí a silniční sítí, a to narušením migračního potenciálu území, mírně negativním ovlivněním krajinného rázu a mírně negativně působící fragmentací území vlivem nové liniové stavby. Vlivy na krajinný ráz s ohledem na neovlivnění dálkových pohledů a situováním v návaznosti na obdobné liniové stavby budou mírně negativní.

Možné kumulativní vlivy na flóru, faunu a ZCHÚ byly vyhodnoceny jako významně negativní z důvodu významně negativního ovlivnění ZCHÚ a Natura 2000 a jejich předmětů ochrany a zvláště chráněné druhy fauny včetně potravní základny (moták pochop). Tyto vlivy se projeví v místě průchodu přes CHKO (EVL a PO) Poodří s provozem na stávajících železničních tratích č. 270 a č. 325. V případě uplatnění A4 ZÚR MSK by se také projevil významně negativní potenciální kumulativní vlivy na celistvost EVL a PO Poodří a na předměty jejich ochrany: přírodní stanoviště 91E0, modrásek bahenní, ohniváček černočárný, kuřka ohnivá, páchník hnědý, čolek velký, ledňáček říční, moták pochop. Na základě zpracované analýzy v části B VVURÚ lze konstatovat, že v případě uplatnění varianty DZ27A nelze vyloučit významně negativní kumulativní a synergické vlivy na motáka pochopa jako předmět ochrany PO Poodří, u něhož byl detekován významný negativní vliv - 2. U ostatních předmětů ochrany lze dle nastavených limitů v metodické části hodnocení části B konstatovat celkově mírně negativní kumulativní vliv (-1). Zpracovatel hodnocení části B VVURÚ upozornil, že existují možná opatření pro zmírnění negativního vlivu na motáka

pochopa, při jejichž realizaci by došlo ke zmírnění negativního vlivu na tento předmět ochrany. Tato opatření ale nejsou v koncepci obsažena, proto je nutno s touto variantou vyslovit nesouhlas.

Kumulativní vlivy na ÚSES jsou hodnoceny jako významně negativní, protože do NRBC Oderská niva zasahují již stávající trati č. 270 a 325 a snižují tak jeho průchodnost. Kumulativní vlivy koridoru DZ27A a stávajících tratí na biologickou rozmanitost jsou z důvodu uvedeného významného negativního ovlivnění CHKO/PO/EVL Poodří a jejich předmětů ochrany hodnoceny jako významně negativní.

Do tohoto hodnocení nejsou zahrnuty kumulativní vlivy aktuálně projednávané Aktualizace č. 3 ZÚR MSK, jejímž předmětem je variantní návrh koridoru vysokorychlostní železniční trati (VRT) – koridory VR1A, VR1B, VR1C a VR1D. V době hodnocení A4 ZÚR MSK nebyl tento koridor do výrokové části zahrnut, je ale zřejmé, že bude-li schválen, dojde v oblasti hlukové a imisní zátěže ke kumulaci vlivů, které se dále projeví také v oblasti vlivů na krajinný ráz, ÚSES, zábor půdy, flóru, faunu, prostředí související s vodou a u vlivů na Naturu 2000.

Synergické vlivy znečištění ovzduší a hluku se v širším kontextu projeví s dopravou na silnicích nižších tříd a železniční trati č. 270 a 325, a to ve spolupůsobení emisí a hluku, a budou jak mírně pozitivní, tak mírně negativní. Mírně pozitivní vliv bude vycházet ze snížení dopravy na silniční síti po zprovoznění stavby v koridoru DZ27A, mírně negativní vliv vychází z hlukového přetížení novou tratí. Vlivy mírně negativní nebudou mít dosah k obytné zástavbě, která se nachází v dostatečné vzdálenosti od koridoru DZ27A.

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

C. Závěry a doporučení	
Závěr:	Koridor DZ27A není doporučeno realizovat s ohledem na významně negativní vlivy na předmět ochrany lokalit soustavy Natura 2000 motáka pochopa.

Hodnocení varianty DZ27B

Označení koridoru: DZ27B

Dotčené obce: Pustějov, Studénka

Popis koridoru (převzato z výrokové části návrhu A4 ZÚR MSK):

DZ27B – Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka")

Koridor je vymezen zčásti jako dvoukolejná (úsek železniční trať č. 270 – Pustějovský potok) a zčásti jako jednokolejná (Pustějovský potok – železniční trať č. 325) spojka železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov, na k. ú. Butovice a k. ú. Pustějov.

Šířka koridoru se stanovuje

- ⇒ Proměnlivá šíře 120–180 m pro úsek železniční trať č. 270 – Pustějovský potok,
- ⇒ 120 m pro úsek Pustějovský potok – železniční trať č. 325.

Požadavky na využití území

- ⇒ Vytvořit územní podmínky pro zkvalitnění kolejového napojení logistického centra Mošnov v souvislosti s jeho plánovaným rozvojem a nárůstem objemu nákladní dopravy a pro převedení vyšší intenzity přepravních proudů na vlakovou dopravu odstraněním úvratových jízd do žst. Studénka ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov.
- ⇒ Vytvořit územní podmínky pro propojení sídel v dotčené části MSK.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru

- ⇒ Minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří.

Úkoly pro územní plánování

- ⇒ V rámci upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí:
 - minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří;
 - řešit prostorovou koordinaci s ostatními koridory vymezenými v ZÚR MSK.

Fialově znázorněný text týkající se koridoru DZ27B je již součástí výrokové části návrhu A4 ZÚR MSK.

Tabulka 16: Hodnocení míry vlivů na jednotlivé složky životního prostředí – DZ27B

	Přímé	Nepřímé	Sekundární	Krátkodobé	Střednědobé	Dlouhodobé	Přechodné	Trvalé	hodnocení míry vlivů
Příroda a krajina celkem									
ZCHÚ, Natura 2000, přírodní parky	-2	0	0	-2	0	-2	0	-1	-2
flóra, fauna, biodiverzita	-2	0	0	-2	0	0	0	-2	-2
Migrační koridory, ÚSES	-2	0	0	0	0	0	0	-2	-2
Krajinný ráz, fragmentace krajiny, ekologická stabilita	-2	0	0	0	0	0	0	-2	-2
ZPF	-1	0	0	0	0	0	0	-1	-1
PUPFL	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prostředí související s vodou	-1	0	0	0	0	0	0	-1	-1
Nerostné bohatství a horninové prostředí	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Veřejné zdraví celkem									
Kvalita ovzduší, klima*	0/+1	0	+1	0	0	0/+1	0/+1	0	0/+1
Kvalita a kvantita vodních zdrojů a povrchových vod	-1	0	0	0	0	0	0	-1	-1
Riziko povodní a jejich následků	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hluková zátěž	-1/+1	0	+1	0	0	-1/+1	0	0	-1/+1
Kulturní dědictví a hmotné statky	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Přeshraniční vlivy	0	0	0	0	0	0	0	0	0

* podél nové trasy navrhovaného koridoru/ podél stávajících tras silničních komunikací

Komentář k uvedeným hodnotám je uveden níže za tabulkou č. 17.

Tabulka 17: Kumulativní a synergické vlivy – DZ27B

A. Popis stávajících funkcí, hodnot a limitů ve vymezeném koridoru							
Hlavní funkce	Specifikace						
Zastavěné území	Pustějov, Studénka						
Dopravní infrastruktura	stávající železniční trati č. 270 a č. 325, není zde zahrnut koridor pro vysokorychlostní trať obsažený v dosud neschválené A3 ZÚR MSK						
Technická infrastruktura	koridor PZ2 - VTL plynovod Libhošť – Děhylov						
ZPF	I.	II.	III.	IV.	V.	větev	Odhad reálného záboru ZPF celkem [ha]
	0	1,4	2,0	0	0	severní	6,9
	0	1,0	1,2	0	1,3	jižní	
PUPFL	není dotčen						
Hodnoty a limity	Specifikace						
Kvalita ovzduší	koridor leží v oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší						
Povrchové a podzemní vody	koridor neprochází CHOPAV ani nezasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů a zdrojů léčivých vod, je v kolizi s vodním tokem Pustějovského potoka a je situován v záplavovém území Odry						
Horninové prostředí	není v kolizi s ložisky nerostných surovin, s poddolovaným ani sesuvným územím						
Příroda včetně ZCHÚ a krajina	koridor není v kolizi s migračním koridorem, zasahuje ve značné míře do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří, je v prostorové kolizi s nadregionálním ÚSES (NRBC 92)						
Kulturní památky	neovlivňuje kulturní, historické, archeologické nebo architektonické památky						
B. Předpokládané kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí a odhad jejich významnosti							
Potenciálně ovlivněná složka	Specifikace způsobu ovlivnění						Míra kumul. a syn. vlivů
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluk)	kumulace vlivů potenciálně nastane se stávajícím provozem na železniční trati č. 270 a č. 325, možné synergické vlivy jsou dány znečištěním ovzduší a hluku se silnicemi nižších tříd a železniční trati č. 270 a 325						-1/+1*
Ovzduší	kumulace vlivů nenastane, možné synergické vlivy jsou dány znečištěním ovzduší a hluku se silnicemi nižších tříd a železniční trati č. 270 a 325						-1/+1*
Povrchové a podzemní vody	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány						0
ZPF	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány						0

PUPFL	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	
Horninové prostředí	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost, ZCHÚ, ÚSES	Kumulativní vlivy se stávající železniční sítí a silniční sítí se projeví významným narušením migračního potenciálu území, synergické vlivy nebyly shledány.	-2
Krajina	kumulativní vlivy se stávající železnicí vedou k negativnímu ovlivnění krajinného rázu – fragmentaci území, synergické vlivy nebyly shledány	-2
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	kumulace vlivů ve sledovatelné míře nenastane, synergické vlivy nebyly shledány	0

* podél nové trasy navrhovaného koridoru/ podél stávajících tras silničních komunikací

Komentář k deklarovaným hodnotám:

ZCHÚ, Natura 2000, přírodní parky, VKP

Přírodní parky a maloplošná ZCHÚ nejsou v území dotčeném realizací koridoru vymezeny. Památné stromy nebudou negativně ovlivněny.

Koridor DZ27B neprochází žádným maloplošným ZCHÚ, prochází ale CHKO Poodří, v němž se nachází zachovalý říční tok se slepými rameny, druhově bohaté rybníky, lužní lesy a nivních louky, s řadou vzácných vodních rostlin a živočichů a významných hnízdišť ptáků. Zdejší mokřady patří mezi světově významná mokřadní území Ramsarské konvence. Negativní vlivy na CHKO Poodří se dále krátkodobě zhorší v době výstavby objektů v koridoru, kdy bude do CHKO zasahováno ve zvýšené míře zemními pracemi a hlukem z provozu stavebních mechanismů.

Dle střetové analýzy dojde k reálnému délkovému průchodu CHKO Poodří v následujícím rozsahu:

varianta	délka průchodu zónami ochrany CHKO Poodří (m)			
	I.	II.	III.	IV.
DZ27B	743	218	935	0

Realizací koridoru DZ27B dojde k následujícímu ovlivnění předmětů ochrany EVL a PO Poodří:

předmět ochrany EVL Poodří	DZ27B*	předmět ochrany PO Poodří	DZ27B*
91E0	-1	ledňáček říční	0 až -1
čolek velký	-1	moták pochop	-2
kuňka ohnivá	-1		
modrásek bahenní	-2		
ohniváček černočárný	-1		

páchník hnědý	0		
celkový vliv	-1	celkový vliv	-2

**číselné vyjádření míry vlivu je převzato z posouzení vlivu na lokality Natura 2000 v části B VVURÚ*

Stanoviště 91E0*	
plocha biotopu v EVL Poodří	389,2194 ha
limit záboru pro stanovení významného vlivu	2 %
plocha záboru variantou DZ27B	1,4824 ha, tj. 0,38 %
plocha záboru včetně kumulativních vlivů	max. 2,97 ha (0,76 %)
celkový vliv na předmět ochrany	-1*

**číselné vyjádření míry vlivu je převzato z posouzení vlivu na lokality Natura 2000 v části B VVURÚ*

Z výše uvedených tabulek vyplývá, že varianta DZ27B generuje trvalé přímé významně negativní vlivy na EVL Poodří a trvalé přímé významně negativní vlivy na PO Poodří. Jiné předměty ochrany EVL a PO Poodří, než jsou uvedeny v předchozích tabulkách, nebudou realizací koncepce negativně ovlivněny. Negativní vlivy na lokality Natura 2000 se krátkodobě zhorší v době výstavby objektů v koridoru, kdy bude do EVL a PO zasahováno ve zvýšené míře zemními pracemi a hlukem z provozu stavebních mechanismů.

V případě uplatnění hodnocené koncepce ve variantě DZ27B pravděpodobně dojde k **významnému negativnímu ovlivnění** důležitých ekologických funkcí na území EVL i PO Poodří – výstavba železničního tělesa v centrální části EVL a PO ovlivní mimo jiné průtok povodňových vod a splaveninový režim v nivě, a to s ohledem na lokalizaci a délku koridoru v míře větší než varianta DZ27A. Dojde k významnému narušení hnízdních podmínek motáka pochopa a narušení prostoru mezi hnízdištěm a potravními biotopy motáka pochopa. Mohlo by dojít k významnému snížení početnosti výskytu motáka pochopa. V místě průchodu přes CHKO (EVL a PO) Poodří se projeví rovněž kumulativní vliv s provozem na stávajících železničních tratích č. 270 a č. 325 na zvláště chráněné druhy fauny včetně jejich potravní základny (moták pochop).

V případě uplatnění A4 ZÚR MSK by se projevil významné negativní kumulativní vlivy na celistvost EVL a PO Poodří a na předměty jejich ochrany: přírodní stanoviště 91E0, modrásek bahenní, ohniváček černočárný, kuňka ohnivá, páchník hnědý, čolek velký, ledňáček říční, moták pochop.

Na základě zpracované analýzy v části B VVURÚ lze konstatovat, že v případě uplatnění varianty DZ27B lze vyloučit významně negativní kumulativní a synergické vlivy na tyto dotčené předměty ochrany: kuňku ohnivou, čolka velkého, páchníka hnědého a ohniváčka černočárného.

předmět ochrany	DZ27B*	Komentář
čolek velký	-1	Přímý střet s biotopy významnými pro rozmnožování není pravděpodobný. Nelze očekávat významné ovlivnění migrace druhu. Lze očekávat částečný zásah do periodických vodních biotopů (drobné tůně a kaluže) a zejména do terestrických biotopů

		druhu v důsledku stavby (částečné odlesnění a odstranění stávající vegetace a části půdního profilu apod.). Dojde k částečné fragmentaci biotopu druhu.
kuňka ohnivá	-1	Přímý střet s biotopy významnými pro rozmnožování není pravděpodobný. Nelze očekávat významné ovlivnění migrace druhu. Lze očekávat částečný zásah do periodických vodních biotopů (drobné tůně a kaluže) a zejména do terestrických biotopů druhu v důsledku stavby (částečné odlesnění a odstranění stávající vegetace a části půdního profilu apod.). Dojde k částečné fragmentaci biotopu druhu.
modrásek bahenní	-2	Dochází k zásahu do biotopu druhu a jeho fragmentaci. V případě varianty DZ27A se jedná o okrajový zásah, mírně negativního rozsahu (vlivu). V případě varianty DZ27B je předpokládán rozsáhlejší zásah do populace druhu a biotopů v cenné oblasti výskytu v oblasti Oderských (Pustějovských) luk. Významná fragmentace biotopu druhu.
ohniváček černočárný	-1	Dochází k zásahu do biotopu druhu a jeho částečné fragmentaci. Nejedná se však o zásah do významné oblasti výskytu druhu. Druh je navíc v prostoru EVL dostatečně početný.
páchník hnědý	0	U varianty DZ27A je vliv vyloučen. Nedochází k překryvu trasy traťové spojky a biotopů s výskytem druhu.

**číselné vyjádření míry vlivu je převzato z posouzení vlivu na lokality Natura 2000 v části B VVURÚ*

Kromě výše uvedených předmětů ochrany EVL a PO Poodří mohou být potenciálně významně negativně ovlivněny další zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, zejména ty, které náleží k vlhkomilným společenstvům, jako jsou obojživelníci.

Pro omezení významných negativních vlivů na motáka pochopa existují možná opatření spočívající v revitalizaci některých lokalit EVL a PO Poodří. Tato opatření by byla realizovatelná a kromě zmírnění negativního vlivu na motáka pochopa by mohla mít potenciální mírně pozitivní vliv na další předměty ochrany a EVL/PO Poodří jako celek. Nejsou ale nalezena žádná možná opatření pro zmírnění negativního vlivu na modráška bahenního, u kterého tak bude ve variantě DZ27B vždy vyhodnocen významně negativní vliv. Obdobně jako u motáka pochopa existují některá možná opatření pro minimalizaci negativních vlivů na další zvláště chráněné druhy, viz část B VVURÚ, kde je uvedeno podrobné vyhodnocení vlivů vymezení koridoru DZ27B na Naturu 2000 včetně výčtu možných opatření pro minimalizaci negativních vlivů.

Tato opatření ale nejsou v současné době zahrnuta do hodnocené koncepce, vliv na výše uvedené druhy fauny je proto nutno i nadále u varianty DZ27B považovat za významně negativní a variantu tak nelze doporučit k realizaci. Souhlas s realizací koncepce v případě detekovaného významně negativního vlivu na lokality soustava Natura 2000 by bylo možno navrhnout pouze v případě, že by veřejný zájem na realizaci koncepce převažoval nad zájmem ochrany přírody, což odůvodnění koncepce uvádí následovně:

„Hlavní přínosy A4 ZÚR MSK spočívají ve vytvoření územních podmínek pro:

- Posílení hospodářského rozvoje MSK spočívající ve vytvoření podmínek pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční dopravy;*

- *Racionální využití železniční infrastruktury pro přepravu zboží a surovin a bezkolizní fungování MLC Mošnov (odstranění úvratových jízd vlaků do žst. Studénka);*
- *Převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť – environmentálně šetrnou formu dopravy; snížení podílu silniční nákladní dopravy, snížení emisí;*
- *Snížení nákladů na přepravu (při velkých objemech nákladu a vzdálenosti výchozí a cílové destinace jsou náklady na železniční přepravu nižší, než je tomu u dopravy silniční);*
- *Podpora rozvoje mezinárodní nákladní vlakové dopravy, mj. logistické propojení MSK s druhým největším námořním přístavem v Evropě v Antverpách;*
- *Vytvoření podmínek pro bezpečný a harmonický provoz železniční sítě a účinné řízení dopravy vč. predikce přepravního času (zejména odstraněním úvratových jízd vlaků do žst. Studénka);*
- *Nezávislost na konkrétní intenzitě dopravního provozu na silnici.“*

Zvážit převahu veřejného zájmu ale může pouze předkladatel koncepce, což dosud nebylo doloženo. Přestože se zpracovatelka SEA k převaze veřejného zájmu v tomto případě přiklání, jedná se pouze o její odborný názor, který musí předkladatel řádně odůvodnit. Do doby takového odůvodnění je nutno vycházet z předpokladu převahy zájmu ochrany přírody.

Realizací záměru budou dotčeny významné krajinné prvky, jejichž ochrana je obecně stanovena zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Zásah do významných krajinných prvků ze zákona (dále VKP), tj. vodní toky a údolní nivy, les se projeví přímým zábohem biotopu údolní nivy (břehových porostů) či lesa (okrajově), s možností narušení stabilizační funkce. Přesný rozsah a význam dotčení není s ohledem na šíři posuzovaného koridoru (200 m) kvantifikován. Podmínky ochrany budou řešeny v následné fázi projektové EIA v detailnějších úrovních (ochrana přírodních stanovišť a druhů, mimolesní zeleně atd.), v rámci tohoto vyhodnocení byl odhodnocen vliv trvalý, přímý, mírně negativní.

Krátkodobé, střednědobé, přechodné a sekundární vlivy na zvláště chráněná území, lokality Natura 2000 a přírodní parky budou nulové.

Flóra, fauna, biodiverzita: Zásah do mokřadních systémů a do ploch Natura 2000 a CHKO Poodří povede krátkodobému (v době stavby v koridoru) i dlouhodobému (po celou dobu provozu stavby v koridoru) významnému negativnímu ovlivnění **fauny a flóry** v ploše koridoru. Může docházet k usmrcení jednotlivců zvláště chráněných druhů (moták pochop, obojživelníci, entomofauna) a dojde také k negativnímu ovlivnění jejich biotopů. Významný negativní vliv se zvýšenou měrou projeví v době stavebních prací, bude ale přetrvávat i v době provozu. Zmíněná možná opatření vedoucí k náhradě dotčených biotopů zvláště chráněných druhů mohou vést ke zmírnění tohoto negativního vlivu.

Významné negativní vlivy na faunu a flóru mohou potenciálně vést až ke snížení biodiverzity v dotčené části území vlivem vymizení vlhkomilné flóry a fauny, což se ve zvýšené míře projeví v době stavby koridoru, ale do původního stavu se nevrátí ani po ukončení stavebních prací. Vliv je hodnocen jako významný negativní, přímý, dlouhodobý.

Vlivy nepřímé, přechodné, sekundární, střednědobé a trvalé na flóru, faunu a biodiverzitu budou zanedbatelné nebo nulové.

Migrační koridory a ÚSES: Varianta DZ27B není ve střetu s dálkovými migračními koridory, ale při její realizaci dojde k potenciálnímu významnému omezení průchodnosti územím. Vytvoření nové stopy železniční trati bude znamenat významný negativní vliv na fragmentaci území, díky čemuž se pro druhy obývající vlhká stanoviště stane část území nedostupná. S ohledem na stávající technickou infrastrukturu (protihlukové stěny železničních tratí) je

omezen výlet motáka pochopa, a výstavba nové trati s poměrně velkou šířkou (s ohledem na zdvojkolejnění v severní části) a délkou bude znamenat znehodnocení značné části EVL a PO Poodří.

Koridor DZ27B prochází nadregionálním biocentrem Oderská niva. Realizací koridoru DZ27B dojde pravděpodobně k ovlivnění hydrických poměrů v území a tím k související redukci přírodních a přírodě blízkých biotopů, což v důsledku může vést k negativnímu ovlivnění zachovalých přírodních a přírodě blízkých biotopů a následně i k negativnímu ovlivnění potenciálu nivních stanovišť, nivních společenstev v ploše fragmentu (mezi tratěmi) a k nežádoucímu ovlivnění ekologických vazeb uvnitř biocentra zajišťujících jeho vnitřní integritu. Zpracovatelka vyhodnocení je názoru, že s ohledem na rozsah překryvu plochy nadregionálního biokoridoru Oderská niva s plochou koridoru budou potenciální negativní vlivy uplatnění koncepce ve variantě DZ27B přímé, trvalé, významně negativní.

Krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé, přechodné a sekundární vlivy na migrační koridory a ÚSES nenastanou (budou nulové).

Krajinný ráz, fragmentace krajiny, ekologická stabilita: Narušení krajinného rázu realizací koridoru ve významné míře nenastane. Varianta DZ27B nezasahuje do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců a nekoliduje s migračními koridory vymezenými AOPK ČR. Nejblíže se migrační koridor vymezený v rámci biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců nachází 230 m jižně od varianty DZ27B. Tato varianta ale významně negativně ovlivní fragmentaci území, kdy při vymezení železničního koridoru v této poloze dojde k vyčlenění a uzavření celé enklávy a znepřístupní ji, nebo minimálně významně omezí přístup do této části území řadě ochranných významných druhů. Vliv na ekologickou stabilitu území bude mírně negativní, daný úbytkem půdy a přírůstkem zpevněných ploch. Uvedené vlivy jsou hodnoceny jako přímé a trvalé.

Krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé, nepřímé, přechodné a sekundární vlivy budou nulové.

ZPF: je vyžadován zábor půdy v rozsahu 6,9 ha, z toho 2,4 ha půdy II. třídy ochrany. Jedná se pro stavbu takového rozsahu o mírně negativní přímý a trvalý vliv, zábor vysoce kvalitních půd je minimalizován výběrem trasy koridoru. Obecně se při výstavbě trati není možno záboru půdy vyhnout, ale v tomto případě převažuje obecný zájem na realizaci koridoru daný potřebou snížení intenzity silniční dopravy a zlepšením kvality ovzduší v kraji a vliv je proto považován za akceptovatelný. Krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé, nepřímé, přechodné a sekundární vlivy budou nulové.

PUPFL: zábor PUPFL není vyžadován, vlivy na tuto složku životního prostředí jsou nulové.

Prostředí související s vodou: Koridor neprochází ochrannými pásmy vodních zdrojů pro veřejné zásobování ani ložisky nerostných surovin a nenachází se v CHOPAV. Záměr přechází vodní tok – Pustějovský potok a je situován v celém rozsahu v záplavovém území Odry. Vlivy na prostředí související s vodou jsou hodnoceny jako přímé, trvalé, mírně negativní. Krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé, nepřímé, přechodné a sekundární vlivy budou nulové.

Nerostné bohatství a horninové prostředí: tato složka nebude ovlivněna, v trase koridoru se nenacházejí ložiska nerostných surovin ani svahové nestability nebo poddolovaná území.

Veřejné zdraví

Kvalita ovzduší, klima, hluková zátěž, veřejné zdraví: Z hlediska vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze konstatovat, že realizací koridoru DZ27A nedojde ke zhoršení kvality života obyvatel, protože umístění koridoru umožňuje technické řešení dopravní stavby v tomto koridoru tak, aby ochrana zdraví a kvality života obyvatel byly zajištěny. Koridor navíc není v kolizi s obytnou zástavbou. Vymezení koridoru přinese sekundární potenciální snížení intenzity silniční dopravy spojené s obsluhou MLC Mošnov jejím převedením na železnici jako ekologičtější způsob dopravy. Kromě snížení hladiny hluku podél významných

silničních tahů v území dojde také ke snížení imisní zátěže, která ve významné míře pochází ze spalování pohonných hmot, a také emisí skleníkových plynů. Vlivy vymezení koridoru DZ27B tak budou v trase koridoru přímé, z hlediska ovzduší nulové, z hlediska hluku přímé, dlouhodobé, mírně negativní; vlivy vymezení koridoru v zástavbě podél stávajících silničních tahů budou z hlediska i ovzduší nepřímé, mírně pozitivní, dlouhodobé, což koresponduje také s mírně pozitivními vlivy na veřejné zdraví. Vlivy nepřímé, krátkodobé, střednědobé, přechodné a trvalé jsou hodnoceny jako nulové.

Případné trvalé mírně negativní hlukové vlivy z dopravy podél trasy koridoru mohou být minimalizovány protihlukovými opatřeními a konstrukcí železničního tělesa, a to i z důvodu omezení působení hluku na biotop motáka pochopa.

Vlivy koridoru DZ27B na klima budou zanedbatelné.

Kvalita a kvantita vodních zdrojů a povrchových vod: Koridor je navržen mimo ochranná pásma vodních zdrojů. Neočekává se, že by za běžného provozu docházelo ke znečištění povrchových nebo podzemních vod, nelze ale vyloučit znečištění vlivem úniku provozních kapalin nebo nákladů při havarijních stavech (např. kolize na trati). Tyto negativní vlivy jsou přímé, trvalé, mírně negativní. Vlivy nepřímé, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé a přechodné jsou hodnoceny jako nulové nebo zanedbatelné.

Kvalita a kvantita vodních zdrojů a povrchových vod: Koridor je navržen mimo ochranná pásma vodních zdrojů. Překračuje vodoteč Pustějovský potok, u něhož je nutno v navazující projektové přípravě volit vhodný způsob řešení přemostění. Neočekává se, že by za běžného provozu docházelo ke znečištění povrchových nebo podzemních vod, nelze ale vyloučit znečištění vlivem úniku provozních kapalin nebo nákladů při havarijních stavech (např. kolize na trati). Tyto negativní vlivy jsou přímé a trvající po celou dobu existence stavby v koridoru. Vlivy nepřímé, sekundární, krátkodobé a střednědobé jsou považovány za zanedbatelné nebo nulové.

Riziko povodní a jejich následků: koridor je navržen v kolizi se záplavovým územím Odry, kde může způsobit zhoršené proudění povodňové vlny. Tento vliv lze minimalizovat v následné projektové přípravě vhodnou konstrukcí železničního tělesa a výškového řešení stavby v koridoru. Tyto negativní vlivy jsou přímé a trvající po celou dobu existence stavby v koridoru. Vlivy nepřímé, sekundární, krátkodobé a střednědobé jsou považovány za zanedbatelné nebo nulové.

Kulturní dědictví a hmotné statky: tyto vlivy nenastanou

Přeshraniční vlivy: Přeshraniční vlivy koridoru DZ27B byly vyloučeny, stejně jako vlivy na území sousedních krajů.

KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY – komentář

Možné kumulativní a synergické vlivy: Koridor je navržen mimo oblast zvýšených možných kumulativních a synergických vlivů. **Kumulace** vlivů se projeví jen se stávající železniční sítí a silniční sítí, a to významným narušením migračního potenciálu území, mírně negativním ovlivněním krajinného rázu a významnou fragmentací území vlivem nové liniové stavby. Vlivy na krajinný ráz sice s ohledem na nezasažení dálkových pohledů a situováním v návaznosti na obdobné liniové stavby nebudou významné, ale z důvodu většího zásahu do kontinuity EVL/PO a CHKO Poodří budou vlivy na fragmentaci území vyšší než u varianty DZ27A, tedy budou významně negativní.

Možné kumulativní vlivy na flóru, faunu, ZCHÚ byly vyhodnoceny jako významně negativní z důvodu významně negativního ovlivnění ZCHÚ a Natura 2000 a jejich předmětů ochrany a zvláště chráněné druhy fauny včetně potravní základny (moták pochop, modrásek bahenní). V případě uplatnění A4 ZÚR MSK by se projevíly možné významné negativní kumulativní vlivy na celistvost EVL a PO Poodří a na předměty jejich ochrany: přírodní stanoviště 91E0, modrásek bahenní, ohniváček černočárný, kuňka ohnivá, páchník hnědý,

čolek velký, ledňáček říční, moták pochop. Na základě zpracované analýzy v části B VVURÚ lze konstatovat, že v případě uplatnění varianty DZ27B nelze vyloučit významné negativní kumulativní a synergické vlivy na motáka pochopa jako předmět ochrany PO Poodří, u něhož byl detekován významný negativní vliv -2, a na modráška bahenního jako předmět ochrany EVL Poodří, u něhož byl rovněž detekován významný negativní vliv -2. U ostatních předmětů ochrany lze dle nastavených limitů v metodické části hodnocení části B konstatovat celkově mírně negativní kumulativní vliv (-1). Zpracovatel hodnocení části B VVURÚ upozornil, že existují možná opatření pro zmírnění negativního vlivu na motáka pochopa, při jejichž realizaci by došlo ke zmírnění negativního vlivu na tento předmět ochrany, u modráška bahenního ale taková opatření ke zmírnění vlivu neshledal. Z tohoto důvodu je nutno s touto variantou vyslovit nesouhlas.

Kumulativní vlivy na ÚSES jsou hodnoceny jako významně negativní, protože do NRBC Oderská niva zasahují již stávající trati č. 270 a 325 a snižují tak jeho průchodnost. Kumulativní vlivy koridoru DZ27B a stávajících tratí na biologickou rozmanitost jsou z důvodu uvedeného významného negativního ovlivnění CHKO/PO/EVL Poodří a jejich předmětů ochrany hodnoceny jako významně negativní.

Do tohoto hodnocení nejsou zahrnuty kumulativní vlivy aktuálně projednávané Aktualizace č. 3 ZÚR MSK, jejímž předmětem je variantní návrh koridoru vysokorychlostní železniční trati (VRT) – koridory VR1A, VR1B, VR1C a VR1D. V době hodnocení A4 ZÚR MSK nebyl tento koridor do výrokové části zahrnut, je ale zřejmé, že bude-li schválen, dojde s koridorem VRT v kterékoliv z variant v oblasti hlukové zátěže, oblasti vlivů na krajinný ráz a v oblasti prostředí související s vodou obdobně jako u varianty DZ27A ke kumulaci negativních vlivů s hodnotou (-1) a v oblasti vlivů na ÚSES, zábor půdy, flóru, faunu, Naturu 2000 a zvláště chráněná území ke kumulaci negativních vlivů s hodnotou (-2).

Synergické vlivy znečištění ovzduší a hluku se v širším kontextu projeví s dopravou na silnicích nižších tříd a železniční trati č. 270 a 325, a to ve spolupůsobení emisí a hluku, a budou jak mírně pozitivní, tak mírně negativní. Mírně pozitivní synergický vliv bude doprovázet snížení dopravy na silniční síti po zprovoznění stavby v koridoru DZ27B, mírně negativní vliv vychází z hlukového přetížení nové trati a stávající hlukové zátěže silniční sítě. Tyto synergické mírně pozitivní vlivy u ovzduší a hluku lze očekávat i při zahrnutí vlivů koridoru VRT ve variantách VR1A, VR1B, VR1C a VR1D.

Kumulativní a synergické vlivy na **povrchové a podzemní vody, ZPF, PUPFL, horninové prostředí, kulturní, architektonické a archeologické dědictví a hmotné statky** nebyly v rámci A4 ZÚR MSK detekovány.

C. Závěry a doporučení	
Závěr:	Koridor DZ27B není doporučeno realizovat s ohledem na významně negativní vlivy na předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000 motáka pochopa a modráška bahenního.

6.3 Vyhodnocení vlivů koncepce na jednotlivé složky životního prostředí

A4 ZÚR MSK je jako celková koncepce navržena ve dvou variantách, které byly v předchozích oddílech samostatně v rámci tohoto hodnocení posuzovány.

Varianty byly hodnoceny slovně a za pomoci číselného vyjádření míry vlivů, bez použití speciálních výpočetních modelů a programů. Metoda vyhodnocení vlivů předložené aktualizace koncepce spočívala v multikriteriálním hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které bylo pro jednotlivé varianty detailně provedeno v předchozí kapitole.

6.3.1 Vlivy na půdu

Vlivy na zemědělskou půdu jsou jedním z významných vlivů hodnocené koncepce, zejména s přihlédnutím k tomu, že její realizací jsou dotčeny i půdy II. třídy ochrany. Zábor PUPFL není pro realizaci koridorů DZ27A a DZ27B potřebný.

Zábory zemědělské půdy jsou v tomto případě stanoveny kvalifikovaným odhadem vycházejícím z reálné šíře stavby v koridoru (viz popis jednotlivých variant v předchozí tabulkové části kapitoly 6 a v textu Odůvodnění A4 ZÚR MSK). Jedná se o metodu odpovídající úrovni znalostí konkrétního rozsahu záměru, která vychází ze zkušeností z realizací obdobných staveb.

Kromě vlastního nevratného záboru půdy přináší její zastavění další sekundární negativní vlivy, kterými jsou narušení nebo likvidace biotopů fauny, přerušování migračních cest a omezení přístupu zvířat k potravě. Odstranění půdního pokryvu a zpevnění ploch snižuje sorpční kapacitu území a zrychluje odtok dešťových vod z území. Půda tedy plní i jinou než produkční funkci – vododržnou, krajinnotvornou, funkci podkladu pro rozšíření flóry a fauny atd., a i z těchto důvodů vyžaduje maximální ochranu bez ohledu na její bonitu. V daném případě jsou negativní vlivy na půdu dány šířkou a délkou stavby v koridoru.

Vliv na PUPFL je hodnocen jako nulový, vliv na zemědělskou půdu je hodnocen jako mírně negativní u obou variant a je akceptovatelný s ohledem na to, že se jedná o záměr realizovaný ve veřejném zájmu – koridor pro železniční trať umožňující snížení jiné ekologické zátěže (znečištění ovzduší, hlukové vlivy, spotřebu neobnovitelných zdrojů apod.).

Celkový předpokládaný zábor zemědělské půdy pro území řešené danou koncepcí z hlediska funkčního členění ploch a koridorů je uveden pro jednotlivé varianty v následujících tabulkách.

Tabulka 18: Kvalifikovaný odhad záborů ZPF, srovnání obou variant

Navržené využití koridoru	Délka osy koridoru přes příslušnou třídu ochrany ZPF [m]					Šířka stavby, pro kterou je vymezen koridor [m]	Odhad reálného záboru ZPF podle tříd ochrany [ha]					
	I.	II.	III.	IV.	V.		I.	II.	III.	IV.	V.	Odhad reálného záboru ZPF celkem [ha]
DZ27A	0	181	398	0	301	25	0	0,5	1,0	0	0,8	2,3
Navržené využití koridoru	Délka osy koridoru přes příslušnou třídu ochrany ZPF [m]					Šířka stavby, pro kterou je vymezen koridor [m]	Odhad reálného záboru ZPF podle tříd ochrany [ha]					
	I.	II.	III.	IV.	V.		I.	II.	III.	IV.	V.	Odhad reálného záboru ZPF celkem [ha]
DZ27B, severní větev	0	357	490	0	0	40	0	1,4	2,0	0	0	6,9
DZ27B, jižní větev	0	394	478	0	521	25	0	1,0	1,2	0	1,3	

V kraji historicky vznikala, obdobně jako na jiných místech republiky, sídla především v blízkosti řek, kupeckých cest a v dosahu úrodné půdy. To je důvodem toho, že převážná část navrhovaných ploch a koridorů je situována na půdách vysoké bonity. Jejich zábor ve výše uvedeném rozsahu nelze považovat za nevýznamný, ale z pohledu rozlohy kraje se jedná v obou případech o akceptovatelnou výměru. Z hlediska priorit územního plánování je vhodné upřednostnit tu variantu, která vyžaduje menší zábor zemědělské půdy, v tomto případě DZ27A, pokud by byla možná z pohledu hodnocení ostatních složek životního prostředí.

Navrhovaný koridor v obou variantách je aktivitou, jejíž pozitivní společenský dopad je nesporně nutno považovat za vysoce přínosný.

Výstavbou uvedené traťové spojky nově dojde v obou variantách k posílení role železniční dopravy na úkor silniční – zejména nákladní – dopravy. Železniční doprava představuje environmentálně šetrnou formu dopravy, kterou je potřeba rozvíjet a vytvářet tak právě 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, je ale třeba rovněž zohlednit jeho význam při konečném výběru varianty předmětného koridoru.

Snížení dopravní zátěže na silnicích s doprovodným snížením hlukové a imisní zátěže sídel, zvýšení atraktivity železniční dopravy, podpora konkurenceschopnosti kraje aj. jsou aktivity, u nichž přínos převažuje nad mírně negativním dopadem na zemědělskou půdu. V neposlední řadě se jedná o akceptování priorit územního plánování ze schválené PÚR ČR a platných ZÚR MSK, které jsou pro územní plánování závazné. Návrh vedení koridorů DZ27A a DZ27B vznikl na základě pečlivé přípravy a zvažování dopadu jejich uplatnění v území, nejen po stránce záboru půdy, ale také po stránce lidských zdrojů, průchodnosti územím, míry dotčení zvláště chráněných území a respektování dalších limitů životního prostředí. Pro zajištění vyváženého rozvoje kraje a jeho obyvatel je nutno zajistit mimo jiné i vytváření podmínek pro jeho ekonomický rozvoj, jehož důležitou součástí jsou i obdobné aktivity nadmístního významu.

Skutečný zábor pozemků bude minimalizován podle konkrétních parametrů a lze jej vyčíslit až na základě zpracované podrobné dokumentace stavby. Zlepšení parametrů dopravních cest je veřejným zájmem – jednou z priorit kraje je podporovat rekonstrukce železničních tratí jako významné alternativy pro snížení množství přepravovaných osob, a především zboží po silnicích.

Na základě odůvodnění uvedeného záboru půdy (Kapitola H Odůvodnění A4 ZÚR MSK) považuje zpracovatelka SEA rozsah záboru půdy za mírně negativní, akceptovatelný a nevylučující koncepci z uplatnění v žádné z variant, negativní vliv koridoru ve variantě A je ale významně nižší než ve variantě B. Z tohoto důvodu je z hlediska ochrany půdy varianta DZ27A vhodnější.

6.3.2 Vlivy na dopravní zátěž území

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

Realizací koncepce, tzn. realizací dopravní stavby v koridorech DZ27A a DZ27B v kterékoliv z variant, dojde k výraznému posílení kapacity stávajících tratí č. 270 a č. 325, které jsou v současné době na hranici svých kapacit jak v oblasti osobní, tak zejména nákladní dopravy, a významně přispěje k rozvoji podniků v MLC Mošnov.

Vliv koncepce z hlediska dopravní zátěže byl vyhodnocen jako mírně pozitivní v obou variantách.

6.3.3 Vlivy na ovzduší a klima

Vliv koncepce na ovzduší se předpokládá u obou variant mírně pozitivní, a to z důvodu předpokládaného snížení objemu silniční nákladní dopravy v řešeném území, jak již bylo výše několikrát komentováno.

Obecně bude mít snížení produkce emisí NO_x jako skleníkového plynu doprovázejících spalování pohonných hmot mírně pozitivní vliv i na klima.

6.3.4 Vlivy na hlukovou zátěž

Hlukové vlivy jsou v území spojeny zejména s železniční dopravou v nové trase navrhovaného koridoru, a to v obou variantách. Ani jedna z variant není v přímé kolizi s obytnou zástavbou. Vlivy na hlukovou zátěž budou jak přímé (podél trasy koridoru, mírně negativní), tak sekundární (mírně pozitivní podél trasy silnic, dané poklesem dopravy jako sekundárním vlivem vymezení železničního koridoru). Negativní vlivy by bylo možno snížit realizací protihlukových opatření, ale trať není vedena v blízkosti obytné zástavby, proto se s takovým opatření pro ochranu veřejného zdraví nepočítá.

Vlivy hlukové a imisní zátěže jsou spolu s hlukovými a emisními vlivy silniční sítě vlivy synergickými a kumulativními, způsobujícími při významném spolupůsobení sekundárně mírně negativní ovlivnění zdraví. V řešeném území se nepředpokládá nadlimitní hluková zátěž podél nové trasy železnice v žádné z variant, protože při výstavbě nového železničního koridoru lze budovat protihluková opatření, a navíc žádná z variant není vedena v kolizi s obytnou zástavbou. U obou variant se mírně pozitivně projeví vliv snížení intenzity dopravy v trase silničních systémů.

6.3.5 Vlivy na vody

Uplatnění předložené koncepce u žádné z variant nebude znamenat významně negativní zásahy do prostředí souvisejícího s vodou, protože potenciální negativní vliv při průchodu záplavovým územím Odry a při překonání Pustějovského potoka je možno technicky ošetřit tak, aby nedošlo ke zhoršení kvality nebo omezení kvantity podzemních nebo povrchových vod nebo ke zhoršení průchodu povodňové vlny. Relativně větší zásah do této složky životního prostředí se projeví u varianty DZ27B z důvodu delší trasy a potřeby širšího náspu pod dvojkolejnou trať, což může v území vytvořit větší překážku proudění vod.

Nahodilým statisticky nevýznamným vlivem koncepce v obou variantách z hlediska vodního hospodářství je riziko znečištění podzemních nebo povrchových vod při výstavbě stavby v železničním koridoru, což je nositelem krátkodobého mírně negativního vlivu. Žádná z variant neprochází ochranným pásmem vodních zdrojů nebo zdrojů léčivých podzemních vod.

Uplatnění A4 ZÚR MSK nepředpokládá významnou změnu odtokových poměrů v území, ani změny vedoucí ke zvýšení rizika sucha.

6.3.6 Vlivy na čerpání neobnovitelných zdrojů

Přímé nebo nepřímé vlivy na čerpání neobnovitelných zdrojů, především nerostných surovin, vody, paliv a energií z důvodu uplatnění koncepce nenastanou; nebude omezena těžba žádného ložiska nerostných surovin ani nedojde ke střetu s poddolovaným nebo sesuvným územím.

6.3.7 Vlivy na veřejné zdraví

Obsahem koncepce je návrh koridoru, který má sloužit pro umístění traťové spojky mezi železničními tratěmi č. 270 a č. 325. 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 celého koridoru v obou variantách. Reálná šíře dopravního koridoru, která

byla pro jednotlivé varianty výše uvedena, již počítá s případným zřízením takových opatření, např. protihlukových opatření nebo protihlukových stěn, přestože koridor DZ27A ani DZ27B není ve střetu s obytnou zástavbou.

Naopak podél stávajících tras silnic lze očekávat mírné snížení hlukové zátěže dané nižší intenzitou zejména nákladní dopravy, což bude mít spolu se snížením imisní zátěže mírně pozitivní synergický vliv na veřejné zdraví v zástavbě podél stávajících silnic.

Zklidnění v obytné zástavbě sídel povede i k mírnému zlepšení pobytové pohody.

6.3.8 Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu, flóru, ÚSES, VKP, zvláště chráněná území, přírodní parky a Naturu 2000

Podrobně jsou tyto vlivy hodnoceny v části B VVURÚ, a to jak z hlediska lokalit Natura 2000, tak z hlediska vlivů na předměty jejich ochrany.

Předložená koncepce se v obou navrhovaných variantách dostává do střetu s ÚSES nadregionální úrovně (NRBC 92 Oderská niva). Vliv koridoru DZ27A na tuto složku životního prostředí tedy bude mírně negativní, vliv koridoru DZ27B, který do ÚSES zasahuje v podstatně vyšší míře, budou významně negativní. Potenciální mírně (u varianty DZ27A) nebo významně (u varianty DZ27B) negativní vliv koncepce na ÚSES může nastat nejen z hlediska jeho prostupnosti, ale také z hlediska prostorového a funkčního dotčení přírodních a přírodě blízkých biotopů a stanovišť s podmínkami pro rozvoj potenciální bioty reprezentativních společenstev uvnitř příslušné části ÚSES a z hlediska funkčních vazeb ekosystémů zahrnutých do plochy dotčené části ÚSES, a to ve větší míře u varianty DZ27B.

V obou variantách bude potřebné lokální kácení vzrostlých dřevin v mimolesních porostech, což bude mít mírně negativní vliv.

Koridor DZ27A a DZ27B v obou variantách zasahuje do velkoplošného zvláště chráněného území (CHKO Poodří) a do území EVL a PO Poodří. U varianty DZ27A byly tyto střety vyhodnoceny jako významně negativní u předmětu ochrany PO Poodří motáka pochopa, a mírně negativní u ostatních relevantních předmětů ochrany EVL a PO Poodří. U varianty DZ27B byly vlivy na předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000 vyhodnoceny jako významně negativní u předmětu ochrany PO Poodří motáka pochopa a u předmětu ochrany EVL Poodří modráška bahenního, a mírně negativní u ostatních relevantních předmětů ochrany EVL a PO Poodří. V části B VVURÚ byla zmíněna některá opatření pro zmírnění negativního vlivu na motáka pochopa, ale opatření pro zmírnění negativního vlivu na modráška bahenního nebyla nalezena. **S ohledem na skutečnost, že u žádné z variant nejsou opatření zapracována do návrhu koncepce, nelze při zjištění významného negativního vlivu na lokality Natura 2000 bez deklarování převahy veřejného zájmu koncepce jejím předkladatelem vydat pro uvedenou koncepci souhlasné stanovisko pro žádnou z předkládaných variant.**

Rovněž míra dotčení předmětů ochrany CHKO Poodří je u této varianty významně vyšší než u varianty DZ27A. Předmětem ochrany CHKO Poodří je harmonicky utvářená krajina nivy řeky Odry a jejích přítoků se zachovanými přírodními procesy přirozeného nivního ekosystému, s typickým krajinným rázem tvořeným mozaikou enkláv lučních aluviálních porostů, porostů lužního lesa, se značným zastoupením dřevin rostoucích mimo les, se starými rameny vodních toků, trvalými a periodickými tůňmi, prameništi ve svazích říčních teras a rybníky s druhově pestrá florou a faunou s funkcí významné tahové zastávky vodních ptáků a s přírodními hodnotami krajiny spočívajícími v zachovalé dynamice přirozených říčních procesů meandrujících toků a režimu povrchových rozlivů. Předmětem ochrany jsou také mokřadní společenstva a na ně vázané vzácné a zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, rozmístění a urbanistická struktura obcí, včetně dochovaných památek historického osídlení. Umístěním nové železniční trati do tohoto území dojde k mírně až středně negativním vlivům na toto zvláště chráněné území, a to jak na jeho předměty ochrany, tak na jeho celistvost. Ve zvýšené míře se negativní vlivy projeví u varianty DZ27B, která do plochy CHKO Poodří zasahuje ve větším rozsahu.

Obě varianty ve významné míře zasahují do mokřadních systémů, a to ve vyšší míře u varianty DZ27B. Při realizaci koncepce tak potenciálně může dojít k negativnímu ovlivnění hydrických systémů a s tím souvisejících mokřadních společenstev a vlhkomilné flóry a fauny, včetně zvláště chráněných druhů. V rámci projekční přípravy, zejména projektové EIA, bude nutno provést podrobné biologické průzkumy v dotčené části území a na jejich základě upřesnit návrh trasy železnice uvnitř koridoru.

Střetová analýza:

V A4 ZÚR MSK jsou navrženy dvě varianty koridorů DZ27A a DZ27B. U obou variant byla prověřena jejich případná prostorová kolize z hlediska ochrany přírody a krajiny. Konkrétně se jednalo o velkoplošná a maloplošná zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000, prvky ÚSES, přírodní parky, dálkové migrační koridory a památné stromy.

Žádná z hodnocených variant koridorů DZ27A a DZ27B nezasahuje do maloplošných ZCHÚ ani do přírodních parků ani není ve střetu s migračními koridory velkých šelem. V trasách hodnocených variant koridorů se nenacházejí památné 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 navrhovaného koridoru. Z dodaných podrobnějších podkladů k záměru je zřejmé, že skutečná šířka železničního tělesa bude výrazně užší než navržené koridory a že tato šířka bude menší u varianty DZ27A, protože varianta DZ27B je v části trasy dvojkolejná.

Dle návrhu oprávněného investora Správy železniční dopravní cesty, s. o. na pořízení aktualizace ZÚR MSK se základní šířka koridoru pro traťovou spojkou železničních tratí č. 270 a 325 předpokládá 200 m, přičemž jeho zúžení může být navrženo v oblasti vedení trati přes CHKO Poodří a území lokalit soustavy NATURA 2000 s ohledem na minimalizaci vlivů na tato území. S ohledem na skutečnost, že oba koridory de facto v celé své délce zasahují do území CHKO Poodří a lokalit soustavy NATURA 2000, byla v návrhu A4 ZÚR MSK v souladu s návrhem oprávněného investora stanovena základní šířka obou koridorů DZ27A a DZ27B 120 m. Stanovené šířkové uspořádání vymezeného koridoru bude poskytovat dostatečný prostor, aby v rámci územně plánovací činnosti obcí bylo možné jeho upřesnění v souvislostech a podrobnostech, které náleží územnímu plánu.

V případě koridoru DZ27B je v úseku železniční trať č. 270 – Pustějovský potok provedeno rozšíření koridoru až na 180 m. Důvodem tohoto rozšíření je skutečnost, že traťová spojkou železničních tratí č. 270 a 325 bude v tomto úseku prověřována jako dvoukolejná. Severní větev traťové spojky by se v tomto případě na železniční trať č. 270 napojovala přesmykem, tedy ze směru od Mošnova by bylo zajištěno přímé napojení – mimoúrovňově. Rozšířením koridoru na 180 m v daném úseku jsou tedy vytvořeny územní podmínky pro případnou realizaci uvažovaného řešení, a to zejména pro získání potřebné nadjezdové výšky severní větve traťové spojky, aby mohla mimoúrovňově křížit železniční trať č. 270 a následně se do ní plynule napojit. Uvažované dvoukolejné řešení by bylo výhodnější oproti jednokolejné traťové spojkě z pohledu bezpečnosti a plynulosti provozu na hlavní železniční trati č. 270.

Zpracovatelem A4 ZÚR MSK byly dále poskytnuty geograficky zpřesněné osy obou navržených variant koridoru DZ27A a DZ27B, což umožnilo přesněji zhodnotit vlivy koncepce na obecně a zvláště chráněná území, včetně lokalit soustavy Natura 2000 a předmětů jejich ochrany.

Tabulka 19: Multikriteriální analýza variant koridoru traťové spojky – varianty DZ27A a DZ27B

Hodnotící kritérium	Hodnocení variant					
	DZ27A			DZ27B		
	Dotčení	Body	Pořadí	Dotčení	Body	Pořadí
Chráněná krajinná oblast [m]	1101	58	1.	1896	100	2.
I. zóna ochrany CHKO [m]	344	46	1.	743	100	2.
II. zóna ochrany CHKO [m]	212	97	1.	218	100	2.
III. zóna ochrany CHKO [m]	545	58	1.	935	100	2.
IV. zóna ochrany CHKO [m]	0	-	-	0	-	-
Evropsky významné lokality [m]	1101	58	1.	1896	100	2.
Ptačí oblasti [m]	1101	58	1.	1896	100	2.
I. třídy ochrany ZPF [ha]	0	-	-	0	-	-
II. třídy ochrany ZPF [ha]	0,5	21	1.	2,4	100	2.
PUPFL [ha]	0	-	-	0	-	-
Stanovené záplavové území [m]	69	9	1.	793	100	2.
Celková délka koridoru	1101	58	1.	1896	100	2.
CELKEM		463	1.		900	2.

Vysvětlivky k tabulce:

Variant A – koridor DZ27A

Variant B – koridor DZ27B

Hodnotící kritéria byla volena v závislosti na dostupnosti relevantních a měřitelných dat v podrobnosti a měřítku ZÚR. Součástí hodnocení nejsou jevy, u kterých je míra dotčení jednotlivými variantami stejná, případně nulová (např. jevy horninového prostředí).

Sloupec "Zásah" vyjadřuje míru dotčení koridoru ve vztahu k hodnotícímu kritériu. Míra dotčení je vyjádřena buď délkou, tzn. jak dlouhý je průchod koridoru daným územím, nebo plochou vyjadřující odhad reálného záboru daného území (týká se pouze ZPF a PUPFL).

Sloupec "Pořadí" vyjadřuje pořadí jednotlivých variant z hlediska míry jejich dotčení ve vztahu k danému hodnotícímu kritériu. Varianta s menší mírou dotčení má pořadí 1., varianta s větší mírou dotčení má pořadí 2.

Sloupec "Body" vyjadřuje kvantifikační rozdíl míry dotčení jednotlivých variant ve vztahu k danému hodnotícímu kritériu. Varianta s vyšší mírou dotčení má bodové hodnocení 100 (tzv. referenční varianta). Druhá varianta je bodově hodnocena poměrově vzhledem k referenční variantě na základě míry dotčení ve vztahu k danému hodnotícímu kritériu (viz sloupec "Zásah").

Pro zvolená hodnotící kritéria nejsou stanoveny kvantifikační preference ve vztahu k ostatním hodnotícím kritériím (tj. váhy kritérií). Pro účely uvedeného hodnocení mají všechna hodnotící kritéria shodnou váhu, tj. 1.

Celkové hodnocení jednotlivých variant je vyjádřeno jejich bodovým součtem. Vhodnější varianta má nižší bodový součet, tzn. její míra dotčení hodnotících kritérií je menší. Méně vhodná varianta má vyšší bodový součet, tzn. její míra dotčení hodnotících kritérií je větší.

Varianta DZ27A je na základě provedené multikriteriální analýzy vyhodnocena jako méně invazivní (tzn. s nižší mírou dotčení) ve srovnání s variantou DZ27B ve vztahu ke zvoleným hodnotícím kritériím. Varianta DZ27A má o 49 % nižší míru vlivu.

Varianta DZ27A má kratší průchod územím CHKO Poodří, zejména průchod I. zónou ochrany je ve srovnání s variantou DZ27B zhruba poloviční. Průchod II. zónou ochrany je srovnatelný u obou variant.

Varianta DZ27A má rovněž významně kratší průchod územím EVL a PO Poodří, a to ve srovnání s variantou DZ27B zhruba o 40 %. Přestože v rámci multikriteriální analýzy nejsou stanoveny

kvantifikační preference ve vztahu k ostatním hodnotícím kritériím (tj. váhy kritérií), a to zejména z důvodu obtíženého určení převažujícího veřejného zájmu na ochranu jednotlivých kritérií, je potřeba vnímat lokality soustavy NATURA 2000 jako přírodní hodnoty jedinečné v kontextu celé EU a jejich případnému dotčení či narušení věnovat zvýšenou pozornost. Podrobné hodnocení obou variant je provedeno v části B VVURÚ. Z hodnocení vyplývá, že variantu DZ27A ani DZ27B nelze z důvodu významného negativního vlivu na předměty ochrany PO a EVL Poodří doporučit k realizaci.

Obě varianty představují nulový zábor zemědělské půdy I. třídy ochrany ZPF. Z hlediska záborů zemědělské půdy II. třídy ochrany ZPF představuje varianta DZ27A o cca 80 % nižší reálný zábor ve srovnání s variantou DZ27B.

Obě varianty představují nulový zábor pozemků určených k plnění funkce lesa.

Varianta DZ27A má výrazně kratší průchod stanoveným záplavovým územím. V porovnání s variantou DZ27B je tento průchod o cca 0,7 km kratší, tj. o 91 %. Vymezení koridoru přes záplavové území s sebou přináší zvýšené nároky na stavebně-technické řešení samotné stavby, aby při jejím umístění byly minimalizované vlivy na odtokové poměry a retenční schopnosti záplavových území.

Obě varianty, resp. oba vymezené koridory, jsou v počátečním a koncovém úseku vedeny v těsném souběhu se stávajícími železničními tratěmi č. 270 a 325. Lze tak předpokládat, že v těchto místech bude zásah do výše komentovaných území minimální a pro obě varianty prakticky stejný – tedy bez vlivu na vypovídací hodnotu srovnání obou variant. Současně je zřejmé, že obě varianty budou nositeli shodných pozitivních vlivů na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci podél silničních tahů, protože obě stejnou měrou sníží intenzitu silniční nákladní dopravy.

Na základě provedené multikritériální analýzy je varianta A – koridor DZ27A – hodnocena jako varianta s menším negativním vlivem.

6.3.9 Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Varianty koridoru jsou v koncepci navrhovány tak, aby byly minimalizovány vlivy na krajinný ráz a fragmentaci území. V obou variantách se jedná o novou železniční trať, která není vedena v souběhu nebo ve stopě stávající trati, tedy vlivy na krajinný ráz a fragmentaci krajiny budou sledovatelné a vizuálně patrné.

Obě hodnocené varianty jsou navrženy jako nová liniová stavba v krajině, která je na počátku a konci vždy napojena na stávající železniční trať. To znamená, že v obou variantách vznikne při realizaci stavby v koridoru migrační překážka a dojde k fragmentaci krajiny. Je možno očekávat, že v žádné z obou variant nedojde k negativnímu ovlivnění dálkových pohledů. Ve variantě DZ27B vznikne v území mimoúrovňové napojení jedné z kolejí, což přispěje k významnějšímu vizuálnímu ovlivnění krajiny v porovnání s variantou DZ27A, která je výrazně kratší a nepřispěje tolik k negativnímu vlivu na krajinný ráz a také fragmentace území u ní nebude tak významná. Koridor ve variantě DZ27A je hodnocen z hlediska krajinného rázu jako mírně negativní. Lze konstatovat, že tento vliv bude významně negativní u varianty DZ27B již s ohledem na její délku, bez ohledu na předpokládaný vzhled stavby v koridoru.

Z hlediska omezení migračního potenciálu krajiny je varianta DZ27A rovněž výhodnější, i když i u ní vzniklá oddělená plocha mezi železničními tratěmi zahrnuje vhodná stanoviště pro motáka pochopa, který zde hnízdí a blízkost nového zdroje rušení u varianty DZ27A tato stanoviště významně negativně ovlivní.

U žádné z variant nedochází ke střetu s migračními koridory, ale bez realizace migračních opatření u staveb v koridoru by došlo k omezení prostupnosti území pro faunu, což je hodnoceno jako mírně negativní vliv.

Celkově lze konstatovat, že varianta DZ27A je z hlediska vlivů na krajinu a krajinný ráz výhodnější než varianta DZ27B.

6.3.10 Vlivy na hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

Koncepce v obou variantách respektuje nemovité kulturní památky, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a v žádné z obou variant nepřináší jejich potenciální negativní dotčení.

6.3.11 Přeshraniční vlivy

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

6.3.12 Kumulativní a synergické vlivy

V první části kapitoly 6 byly vyhodnoceny u obou variant kumulativní a synergické vlivy. V rámci tabulkového hodnocení byly u obou variant zjištěny mírně negativní kumulativní vlivy v oblasti hlukové zátěže koridorů DZ27A a DZ27B se stávajícím provozem na železničních tratích č. 270 a č. 325, a vlivy synergické – mírně pozitivní v oblasti ovzduší s provozem na stávající silniční síti.

U žádné z variant nebyly identifikovány kumulativní a synergické vlivy na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa, na horninové prostředí a na kulturní, architektonické a archeologické dědictví a hmotné statky.

Kumulativní vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost, zvláště chráněná území a ÚSES se stávající železniční sítí a silniční sítí byly u obou variant vyhodnoceny jako významně negativní, synergické vlivy v této oblasti identifikovány u žádné z variant nebyly.

Kumulativní vlivy na krajinu se stávajícími tratěmi č. 270 a 325 byly u varianty DZ27A vyhodnoceny jako mírně negativní, u varianty DZ27B jako významně negativní. To bylo potvrzeno v části B VVURÚ, kde byly u obou variant zjištěny kumulativní významně negativní vlivy na celistvost lokalit Natura 2000 a CHKO Poodří, a významně negativní kumulativní vlivy na fragmentaci území u varianty DZ27B.

ZÁVĚR

Vzhledem k současnému stavu znalostí aktivit, jejichž umístění je možno v území očekávat, je uvedený výčet možných dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska potřeby posouzení jejich akceptovatelnosti dostatečný.

Zpracovatelka SEA konstatuje, že varianta DZ27B má z hlediska vlivů na půdu, vodu, flóru, faunu, ÚSES, zvláště chráněná území a Naturu 2000 významnější negativní vliv než varianta DZ27A z důvodu většího zásahu do území PO/EVL/CHKO Poodří, které následně vedou k vyšší míře ovlivnění jejich předmětů ochrany.

Zpracovatelka SEA však zároveň konstatuje, že v části B VVURÚ byla v případě varianty DZ27A zmíněna potenciálně možná aplikace kompenzačních opatření, diskutovaná se zástupci AOPK ČR – Správy CHKO Poodří, jež k nim současně poskytli nezbytné podklady.

Dle § 45i odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, lze v případě neexistence variantního řešení bez významného negativního vlivu schválit jen variantu s nejmenším možným významným negativním vlivem, a to pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu a až po uložení kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit podle odst. 11 tohoto paragrafu. V takovém případě kompenzační opatření pro účely koncepce, včetně návrhu opatření k jejich zajištění, stanoví orgán ochrany přírody a Ministerstvo životního prostředí je uvede ve stanovisku dle § 37 odst. 7 stavebního zákona.

Zpracovatelka SEA nemá zákonnou pravomoc ke stanovení kompenzačních opatření ve smyslu § 45i odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a v současné fázi nelze ani předjímat, zda k jejich stanovení dojde.

Zpracovatelka SEA na základě hodnocení uvedeného v SEA a části B VVURÚ nedoporučuje A4 ZÚR MSK ke schválení v žádné z variant.

Zpracovatelka SEA ale zároveň konstatuje, že případný postup dle § 45i odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, není vyloučen minimálně u varianty DZ27A, která má na část složek životního prostředí menší negativní vlivy než varianta DZ27B.

7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení.

Návrh koncepce je zpracován ve dvou variantách, které byly v předchozí kapitole SEA samostatně v celém rozsahu hodnoceny a v kapitole 6.3 porovnány.

V předchozí kapitole byly také porovnány vlivy navrhované varianty koncepce a bylo konstatováno, že relativně nejvýznamnějším negativním vlivem uplatnění koncepce je vliv na velkoplošné zvláště chráněné území (CHKO Poodří) a na předměty ochrany a celistvost lokalit Natura 2000 (EVL a PO Poodří).

Na základě odůvodnění uvedeného záborů půdy, které jsou u varianty DZ27A podstatně nižší než u varianty DZ27B (viz Kapitola H Odůvodnění A4 ZÚR MSK), považuje zpracovatelka SEA rozsah záborů půdy za akceptovatelný a nevylučující žádnou z variant koncepce z uplatnění.

Z významných negativních vlivů se při realizaci koncepce v obou variantách projeví nová lokální fragmentace krajiny s doprovodným vznikem migračních bariér, lokální narušení krajinného rázu při umístění plošně nebo objemově významných staveb (zejména mimoúrovňového napojení nové trati ve variantě B, která rovněž více vybíhá do volné krajiny), přenos hlukových a imisních vlivů ze silniční sítě do nové trasy železniční spojky v obou variantách, potenciální negativní vliv na proudění povodňové vlny z důvodu zásahu do záplavového území a potřeba lokálního kácení dřevin. Tyto negativní vlivy je možno v obou variantách zčásti eliminovat nebo omezit realizací technických opatření a obecných podmínek jejich uplatnění. U obou variant se jedná o novou liniovou stavbu, která v řešeném území spojuje dvě stávající trasy železnice.

Vliv koncepce na přírodu a krajinu je hodnocen jako mírně až středně negativní u obou variant, přičemž s ohledem na vyšší míru překryvu s CHKO Poodří a NRBC 92 Oderská niva jsou tyto negativní vlivy významnější u varianty DZ27B. U varianty DZ27A byly shledány významně negativní vlivy na 1 předmět ochrany PO Poodří (motáka pochopa), u varianty DZ27B na 1 předmět ochrany PO Poodří (motáka pochopa) a na 1 předmět ochrany EVL Poodří (modráška bahenního).

Vlivy na ekologickou stabilitu krajiny, migrační koridory a ÚSES byly u obou navrhovaných variant koridorů DZ27A a DZ27B shledány jako mírně negativní nebo neutrální, u varianty DZ27B se tyto vlivy projeví zvýšenou měrou s ohledem na lokalizaci této varianty s vyšším dotčením ÚSES a větší délkou migrační bariéry, kterou vytváří.

Z neutrálních, pozitivních nebo málo významných negativních vlivů navrhované varianty koncepce je možno uvést zejména vlivy na klima (nulový až mírně pozitivní vliv díky snížení emisí ze spalování pohonných hmot při snížení intenzity silniční dopravy – shodně u obou variant), vlivy na povrchové a podzemní vody (mírně negativní vlivy z důvodu situování koridoru v záplavovém území, větší negativní vliv u varianty DZ27B z důvodu střetu se záplavovým územím ve větším rozsahu), na horninové prostředí a nerostné suroviny (neutrální vliv – nebudou dotčeny u žádné z variant). Vlivy uplatnění posuzovaných variant koncepce na biologickou rozmanitost, faunu a flóru se u obou variant projeví negativně především z důvodu zásahu do mokřadních území, a to více u varianty DZ27B.

K negativnímu ovlivnění nemovitých kulturních památek, archeologických lokalit a hmotného majetku nedojde u žádné z variant.

Zdraví obyvatelstva bude potenciálně pozitivně ovlivněno realizací koridoru v obou variantách z důvodu snížení hlukové a imisní zátěže v zástavbě podél stávajících silnic, u nichž se předpokládá po realizaci koncepce snížení intenzity především nákladní dopravy. Žádný z obou koridorů není v kolizi s obytnou zástavbou a nepředpokládá se ani její

významné hlukové ovlivnění. V obou variantách umožňuje šíře koridoru v případě potřeby instalaci protihlukových stěn a izolační zeleně.

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

Varianta DZ27A je na základě provedené multikriteriální analýzy vyhodnocena jako méně invazivní (tzn. s nižší mírou vlivu) ve vztahu ke zvoleným hodnotícím kritériím.

Varianta DZ27A má kratší průchod územím CHKO Poodří, kde se v zároven v menším rozsahu dotýká I. zóny ochrany. Délka průchodu CHKO Poodří je u varianty DZ27B o více než 70% větší, plocha dotčení I. zóny ochrany je u ní více než dvojnásobná.

U varianty DZ27A dochází v menší míře k fragmentaci území a narušení migračního potenciálu území.

Varianta DZ27A má rovněž kratší průchod evropsky významnými lokalitami a ptačími oblastmi a dotčení předmětů jejich ochrany je menší, než u varianty DZ27B. U varianty DZ27B je délka průchodu těmito územími rovněž o více než 70% větší než u varianty DZ27A.

U varianty DZ27A konstatován mírně negativní vliv (-1) na pět předmětů ochrany EVL Poodří - na typ přírodního stanoviště 91E0, čolka velkého, kuňku ohnivou, modráška bahenního a ohniváčka černočárného. Dále byl u varianty DZ27A konstatován nulový až mírně negativní vliv (0 až -1) na jeden předmět ochrany PO Poodří: ledňáčka říčního a významně negativní vliv (-2) na motáka pochopa a celistvost PO Poodří. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv. Pro kompenzaci konstatovaného významně negativního vlivu (-2) hodnocené koncepce na motáka pochopa ve var. DZ27A existují možná opatření pro snížení míry negativního vlivu. Ve vztahu k motáku pochopovi se jedná zejména o opatření navržená v lokalitě Habeš (Studénka). Jejich realizace je reálně proveditelná a tato opatření mohou být účinná. Po jejich realizaci lze důvodně očekávat zlepšení stávajících podmínek pro motáka pochopa jakožto cílový druh kompenzací v PO Poodří, ale nepřímě lze očekávat i zlepšení podmínek pro výskyt řady dalších předmětů ochrany EVL a PO Poodří a dalších ochrannásky významných druhů organismů. Pro další konstatované mírně negativní vlivy této varianty koncepce na některé další předměty ochrany a celistvost EVL a PO Poodří jsou navržena konkrétní zmírňující opatření.

U varianty DZ27B byl konstatován významně negativní vliv (-2) na celistvost EVL a PO Poodří a dále na jeden předmět ochrany EVL Poodří – modráška bahenního – a jeden předmět ochrany PO Poodří – motáka pochopa. Dále byl u varianty DZ27B konstatován mírně negativní vliv (-1) na typ přírodního stanoviště 91E0, ohniváčka černočárného, čolka velkého, kuňku ohnivou, páchníka hnědého a na jeden předmět ochrany PO Poodří – ledňáčka říčního. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv. Pro variantu DZ27B nebyla shledána možná konkrétní opatření pro zmírnění či eliminaci negativních vlivů koncepce na předmět ochrany EVL Poodří modráška bahenního, u něhož by došlo k takové míře dotčení jeho biotopu, že ho nelze účinně minimalizovat. Varianta DZ27B navíc generuje větší negativní zásah do celistvosti EVL a PO Poodří než varianta DZ27A.

Žádná z variant není v kolizi s přírodním parkem.

Varianta DZ27B bude mít téměř trojnásobnou potřebu záboru zemědělské půdy, zábor půdy II. třídy ochrany je pětinasobný. Do součtu odhadu záborů je přitom zahrnován jen trvalý zábor.

Žádná z variant nevyžaduje zábor PUPFL.

Varianta DZ27B má téměř 11x delší průchod záplavovým územím, a tedy má také podstatně vyšší nároky na technické řešení stavby v koridoru, nemá-li výhledově zvýšit výšku povodňové vlny.

Žádná z variant nepovede k nadlimitním hodnotám hlukové zátěže v území a není ve střetu s obytnou zástavbou. Obě varianty shodně při své realizaci sníží intenzitu silniční nákladní dopravy, a tedy i hlukovou a imisní zátěž podél silnic v území.

Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení

Vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí bylo zpracováno zpracovatelským týmem na základě multikriteriální analýzy, která je podrobněji zapracována do odůvodnění A4 ZÚR MSK, a je založeno na slovním posouzení s číselným vyhodnocením míry vlivů bez zvláštních výpočetních modelů, v míře podrobnosti dané měřítkem A4 ZÚR MSK. S ohledem na obecnou znalost technických parametrů stavby v koridoru nebyl pro účely hodnocení použit ani výpočtový model pro stanovení hlukové zátěže nejbližších objektů hygienické ochrany.

Řešeným územím je území malé části Moravskoslezského kraje.

Dotčeným územím se ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, rozumí území "jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno provedením koncepce". Dotčené území zahrnuje vymezené území řešené A4 ZÚR OLK a jeho okolí v rozsahu příslušných identifikovaných vlivů.

Definice sledovaných vlivů

Přímý vliv je vliv přímo působící na danou složku životního prostředí.

Nepřímý vliv je vliv neovlivňující danou složku životního prostředí přímo, (např. využití vymezeného koridoru může být impulsem pro jiné činnosti v území, v důsledku jejich realizace může k ovlivnění složky životního prostředí dojít).

Sekundární vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí nepřímo přes jinou (druhou) složku životního prostředí (např. ovlivnění zdravotního stavu obyvatelstva v důsledku ovlivnění kvality ovzduší).

Synergický vliv vzniká působením vlivů různého druhu (např. současné působení více zdrojů různých emisí) na danou složku životního prostředí.

Kumulativní vliv je dán součtem vlivů stejného druhu (např. emise oxidů dusíku) z různých zdrojů, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být sledován.

Krátkodobý vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provádění realizace záměru.

Střednědobý vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí, jenž není spojen výhradně s realizací záměru, ale nastane v případě uplatnění koncepce v etapách, při nekompletní realizaci záměru či nerealizování doprovodných částí záměru, případně nastane po dobu zkušebního provozu.

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

Trvalý vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí, jehož působení je při zachování realizovaného záměru nevratné.

Přechodný vliv je vliv, jehož působení je dáno časově omezenými poměry v území.

Kladný vliv je vliv vyvolávající zlepšení dané složky životního prostředí.

Záporný vliv je vliv narušující danou složku životního prostředí.

Způsob hodnocení míry vlivu:

-2 potenciálně významný negativní vliv

-1 potenciálně mírně negativní vliv

0 bez vlivu/zanedbatelný vliv

+1 potenciálně pozitivní vliv

+2 potenciálně významný pozitivní vliv

-2 – potenciálně významný negativní vliv

Využití vymezeného koridoru může být spojeno s významným negativním vlivem na danou složku životního prostředí. V koridoru je identifikován některý ze sledovaných environmentálních limitů/charakteristik, zjištění střetu však automaticky neznamena, že vždy dojde k negativnímu ovlivnění. Existuje poměrně vysoké riziko negativního ovlivnění charakteristiky, které je předmětem hodnocení. Uplatnění koncepce je možné za předpokladu dodržení navrhovaných opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů.

-1 - potenciálně mírně negativní vliv

Využití vymezeného koridoru může být spojeno s negativním vlivem na danou složku životního prostředí. V koridoru je identifikován některý ze sledovaných environmentálních limitů/charakteristik či koridor je vymezen v těsné blízkosti sledovaného limitu/charakteristiky, zjištění střetu však automaticky neznamena, že vždy dojde k negativnímu ovlivnění. Existuje určité riziko negativního ovlivnění charakteristiky, které je předmětem hodnocení. Uplatnění koncepce je možné za předpokladu dodržení navrhovaných opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů.

0 - bez vlivu/zanedbatelný vliv

V měřítku zpracování nebyl identifikován negativní vliv na danou složku životního prostředí, resp. na základě expertního odhadu zpracovatel nepředpokládá ovlivnění sledovaných environmentálních charakteristik.

+1 - potenciálně pozitivní vliv

Využití vymezeného koridoru pozitivně ovlivní danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území.

+2 - potenciálně významný pozitivní vliv

Využití vymezeného koridoru významně pozitivně ovlivní danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území.

Zjištěné vlivy na sledované složky životního prostředí jsou prezentovány v hodnotících tabulkách uvedených v kapitole 6 této dokumentace. Za tabulkou jsou komentovány identifikované vlivy na složky životního prostředí a navrhovaná opatření k omezení či vyloučení identifikovaných negativních vlivů.

Shrnutí identifikovaných vlivů na sledované složky životního prostředí včetně hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno v kapitole 6.

Omezení vyplývající z použitých metod hodnocení nenastalo.

Závěr

Na základě vyhodnocení vlivů jednotlivých variant řešení A4 ZÚR MSK, zejména s přihlédnutím k významnému negativnímu vlivu na předměty ochrany EVL a PO Poodří, zpracovatelka SEA nedoporučuje A4 ZÚR MSK v žádné z navrhovaných variant.

8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí.

Zpracovatelka SEA nedoporučila realizaci koncepce v žádné z navrhovaných variant, a to s ohledem na zjištěný významně negativní vliv obou variant na předměty ochrany EVL a PO Poodří.

V případě, že předkladatel bude v pořízení koncepce dále pokračovat, bude nutno postupovat podle § 45i odst. 9 až 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, (dále též „ZOPK“) tedy orgán ochrany přírody stanoví kompenzační opatření pro zmírnění negativního vlivu na Naturu 2000:

§ 45i odst. (9) Pokud posouzení podle odstavce 2 prokáže významný negativní vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti a neexistuje variantní řešení bez významného negativního vlivu, lze schválit jen variantu s nejmenším možným významným negativním vlivem, a to pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu a až po uložení kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit podle odstavce 11. Kompenzačními opatřeními pro účely koncepce se rozumí zajištění možnosti nahradit lokalitu dotčenou realizací koncepce v obdobném rozsahu a kvalitě a se stejnou mírou závaznosti a konkrétnosti, jakou má schvalovaná koncepce nebo její jednotlivé části. Kompenzačními opatřeními pro účely záměru se rozumí vytvoření podmínek pro zachování nebo zlepšení záměrem ovlivněných předmětů ochrany ve stejné lokalitě nebo nahrazení lokality jinou lokalitou v obdobném rozsahu a kvalitě a jejich součástí mohou být opatření směřující k nahrazení možných dočasných ztrát na předmětu ochrany.

§ 45i odst. (10) Jde-li o významný negativní vliv na lokalitu s prioritními typy stanovišť nebo prioritními druhy, lze koncepci nebo záměr schválit jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí. Jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu mohou být důvodem ke schválení jen v souladu se stanoviskem Komise. Ministerstvo životního prostředí v tom případě na základě dožádání příslušného orgánu požádá Komisi o stanovisko; ode dne odeslání podnětu do dne doručení stanoviska lhůty v příslušných řízeních neběží. Dále se postupuje podle odstavce 9 obdobně.

§ 45i odst. (11) Kompenzační opatření podle odstavce 9 pro účely koncepce, včetně návrhu opatření k jejich zajištění, stanoví orgán ochrany přírody. Tato kompenzační opatření musí být zahrnuta do koncepce před jejím schválením. Kompenzační opatření podle odstavce 9 pro účely záměru, včetně způsobu a doby sledování nezbytných pro vyhodnocení jejich účinnosti, stanoví rozhodnutím orgán ochrany přírody na základě podnětu orgánu příslušného ke schválení záměru. Kompenzační opatření může v případě negativního ovlivnění prioritních typů přírodních stanovišť anebo prioritních druhů jen z důvodů souvisejících s ochranou lidského zdraví a veřejné bezpečnosti s nesporně příznivými důsledky mimořádného významu pro životní prostředí nebo jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu na základě stanoviska Komise orgán ochrany přírody stanovit pouze v případě, že shledá naplnění naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu podle odstavce 9 nebo důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí podle odstavce 10. Ode dne odeslání podnětu do doby uložení kompenzačních opatření orgánem ochrany přírody lhůty v příslušných řízeních neběží. Uložená kompenzační opatření musí být zajištěna před realizací záměru. Kompenzační opatření jsou zajištěna, pokud jsou funkční. Nelze-li očekávat, že plnohodnotné funkčnosti kompenzačních opatření bude dosaženo v přiměřené době, považují se kompenzační opatření za zajištěná, pokud existuje odůvodněná záruka, že tato opatření budou plnohodnotně funkční a celková soudržnost soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit bude zajištěna. Zajištění kompenzačních opatření potvrdí

vyjádřením orgán ochrany přírody, který je stanovil. Uložení kompenzačních opatření je důvodem pro stanovení odkladu vykonatelnosti rozhodnutí, kterým se záměr schvaluje, a to ke dni vydání vyjádření orgánu ochrany přírody, kterým bude zajištění kompenzačních opatření potvrzeno.

§ 45i odst. (12) O uložených kompenzačních opatřeních a způsobu jejich zajištění informuje příslušný orgán ochrany přírody neprodleně Ministerstvo životního prostředí, které informuje Komisi.

Pro jednotlivé varianty A4 ZÚR MSK jsou navržena následující opatření:

A.1 Koncepční opatření pro variantu DZ27A

Tabulka 20: Návrh podmínek pro jednotlivé varianty navrhovaného koridoru DZ27A

Koridor	Návrh pro stanovisko MŽP
DZ27A	Nesouhlasit s vymezením koridoru z důvodu významně negativního vlivu na předmět ochrany PO Poodří (motáka pochopa)

B.1 Prostorová opatření pro variantu DZ27A

V případě, že bude pořízení A4 ZÚR MSK pokračovat postupem podle § 45i odst. 9 až 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a za předpokladu, že dojde k prokázání převažujícího veřejného zájmu nad veřejným zájmem na ochranu přírody, doporučuje zpracovatelka SEA pro variantu DZ27A³ stanovit následující podmínky (např. formou kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování):

- **Minimalizovat negativní vlivy na odtokové poměry v záplavovém území řeky Odry.**

Požadavek bude zpracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A jsou stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, jejichž doplněním lze implementovat požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry v záplavovém území řeky Odry.

- **Vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření k zachování prostupnosti územím (migrační objekty pro faunu).**

Požadavek bude zpracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A jsou stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, jejichž doplněním lze implementovat požadavek na zachování prostupnosti území prostřednictvím migračních objektů pro faunu.

- **Kompenzovat případnou plošnou ztrátu stanovišť zahrnutých do ÚSES změnou vymezení dotčené skladebné části ÚSES.**

Požadavek bude zpracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A jsou stanoveny „úkoly pro územní plánování“, jejichž doplněním lze implementovat požadavek na případnou kompenzaci plošné ztráty stanovišť zahrnutých do ÚSES.

- **Vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření navržených v části B VVÚRU, zejména pro:**

- minimalizaci prostorové kolize záměru s územím EVL a PO Poodří, resp. s biotopy předmětů ochrany a typy evropských stanovišť;

³ V části B VVURÚ byla v případě varianty DZ27A zmíněna potenciálně **možná aplikace** kompenzačních opatření, diskutovaná se zástupci AOPK ČR – Správy CHKO Poodří, kteří k nim současně poskytli nezbytné podklady.

Navržené opatření je již částečně obsaženo ve výrokové části A4 ZÚR MSK (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.). Pro koridor DZ27A byly již v rámci návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, které stanovují požadavek na minimalizaci vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří.

Dále byly v návrhu pro společné jednání pro koridor DZ27A stanoveny „úkoly pro územní plánování“, které ukládají povinnost při upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.).

Uvedené kritéria, podmínky a úkoly budou formulačně upraveny a uvedeny do souladu se zněním navržených opatření dle části B VVÚRU.

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

Navržené opatření bude zpracováno do výrokové části A4 ZÚR MSK, a to s přihlédnutím k § 36 odst. 3 stavebního zákona, který stanoví, že zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Pro koridor DZ27A byly v rámci návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“. Jak již bylo uvedeno výše, do výrokové části A4 ZÚR MSK bude doplněno kritérium, které bude zohledňovat požadavek na zachování prostupnosti území prostřednictvím migračních objektů pro faunu. Ve vazbě na opatření navržená v části B VVÚRU bude toto kritérium explicitně upřesněno v tom smyslu, že prostupnost území je potřeba zajistit i pro ptactvo. Dále bude doplněno kritérium, které bude zohledňovat požadavek na minimalizaci střetů s potravními biotopy a hnízdišti motáka pochopa.

Dále budou pro koridor DZ27A doplněny „úkoly pro územní plánování“ tak, aby při upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí byly vytvořeny podmínky pro založení izolačních pásů zeleně podél nové trati.

- **realizaci případných náhradních terestrických biotopů (úkrytů) pro čolka velkého a případně i další předměty ochrany EVL, jako kompenzaci za biotopy zabrané v důsledku výstavby koridoru DZ27A.**

Navržené opatření bude zpracováno do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A byly v rámci návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, jejichž doplněním lze implementovat navržené opatření na realizaci terestrických biotopů (úkrytů) pro předměty ochrany EVL v případě dotčení či zaborů biotopů současných.

- **zajištění územních podmínek pro vhodné parkování vozidel stavby a pro pojezdy stavební mechanizace mimo okolní luční porosty na území EVL a PO, pro umístění deponií zemin mimo porosty přírodních stanovišť – předmětů ochrany EVL a pro vytvoření zachytu splachů zemin z prostoru stavby do přilehlého vodního prostředí.**

Navržené opatření nebude zpracováno do výrokové části A4 ZÚR MSK, a to s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, který stanoví, že zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím, navíc lze důvodně předpokládat, že šíře koridoru je pro zřízení zařízení staveniště dostatečná.

Předmětné opatření bude možné zohlednit například na základě výsledků a závěrů posouzení vlivů záměru na životní prostředí (proces EIA).

Pro minimalizaci negativních vlivů na další složky životního prostředí dále zajistit opatření:

- **Upřednostnit takovou lokalizaci, která bude minimalizovat vliv na půdu z hlediska jejího záboru (zejména půd II. třídy ochrany).**

Požadavek je již zapracován ve výrokové části A4 ZÚR MSK. (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.). Pro koridor DZ27A byly v návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, které obecně stanovují požadavek na minimalizaci vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území.

Dále byly pro koridor DZ27A 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 (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.).

Zemědělský půdní fond jakožto základní přírodní bohatství naší země, nenahraditelný výrobní prostředek umožňujícím zemědělskou výrobu a jedna z hlavních složek životního prostředí představuje přírodní hodnotu v území. Ochrana přírodních hodnot je v platných ZÚR MSK v článku 14. zajištěna obecně prostřednictvím priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území.

Stanovení explicitního požadavku na minimalizaci záborů ZPF u jednoho konkrétního koridoru by de facto přineslo principiální změnu ZÚR MSK.

- **Zohlednit požadavky ochrany podzemních a povrchových vod.**

Požadavek bude zapracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A byly v návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, jejichž doplněním lze implementovat požadavek na ochranu podzemních a povrchových vod.

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

Požadavek bude zapracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A byly v návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, jejichž doplněním lze implementovat požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry v záplavovém území řeky Odry, čímž nedojde k narušení protipovodňové ochrany území.

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

Požadavek bude zapracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A byly v návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, jejichž doplněním lze implementovat požadavek na vytvoření územních podmínek umožňujících realizaci kapacitních mostních objektů v případě křížení s vodními toky.

- **Minimalizovat negativní vlivy plynoucí ze střetu ploch a koridorů se zvláště chráněnými územími a migračně významnými částmi území.**

Požadavek je již zapracován ve výrokové části A4 ZÚR MSK. (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.). Pro koridor DZ27A byly již v návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, které stanovují požadavek na minimalizaci vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří.

Dále byly pro koridor DZ27A stanoveny „úkoly pro územní plánování“, které ukládají povinnost při upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.).

- **Minimalizovat fragmentaci krajiny vedením koridoru v blízkosti stávajících liniových staveb.**

Požadavek je již zapracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A jsou stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, které stanovují požadavek na minimalizaci vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.).

Dále jsou pro koridor DZ27A stanoveny „úkoly pro územní plánování“, které ukládají povinnost při upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.).

Koridor DZ27A je zároveň vymezen v bezprostřední blízkosti a návaznosti na stávající železniční trati, čímž je rozsah fragmentace krajiny minimalizován (viz grafická část A4 ZÚR MSK, např. A.4 Výkres veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření).

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

Požadavek je již zapracován ve výrokové části A4 ZÚR MSK (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.). Pro koridor DZ27A byly již v návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, které stanovují požadavek na minimalizaci vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří.

Dále byly pro koridor DZ27A stanoveny „úkoly pro územní plánování“, které ukládají povinnost při upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.).

Požadavek na ochranu krajiny a jejího vzhledu je rovněž v širším kontextu součástí výrokové části ZÚR MSK v kapitole F, kde jsou stanoveny cílové kvality krajiny a územní podmínky pro jejich zachování nebo dosažení. Společnou podmínkou k dosažení cílových kvalit krajiny ve specifických krajinách 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. ZÚR MSK).

- **Minimalizovat střety s mimolesní zelení.**

Požadavek bude zapracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A byly v návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, jejichž doplněním lze implementovat požadavek na minimalizaci zásahů do mimolesní zeleně. Vlastní šíře koridoru DZ27A ale naplňuje požadavek vytvoření územních podmínek umožňujících minimalizaci střetů s mimolesní zelení.

C.1 Projektová opatření pro variantu DZ27A

Nejsou navrhována.

A.2 Koncepční opatření pro variantu DZ27B

Tabulka 21: Návrh podmínek pro jednotlivé varianty navrhovaného koridoru DZ27B

Koridor	Návrh pro stanovisko MŽP
DZ27B	Nesouhlasit s vymezením koridoru z důvodu významně negativního vlivu na předměty ochrany EVL a PO Poodří (modráška bahenního, motáka pochopa)

B.2 Prostorová opatření pro variantu DZ27B

Pro koridor DZ27B nenavrhuje zpracovatelský tým SEA ani pro případ, že bude pořízení A4 ZÚR MSK pokračovat postupem podle § 45i odst. 9 až 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, opatření pro minimalizaci jejích negativních vlivů.

S ohledem na výsledek hodnocení v kapitole 6 upřednostňuje zpracovatelský tým SEA variantu DZ27A. Tato varianta má významný negativní vliv na jeden předmět ochrany EVL Poodří, na rozdíl od varianty DZ27B, která má významný negativní vliv na dva předměty ochrany EVL Poodří. Současně varianta DZ27B s ohledem na delší trasu a větší šíři koridoru zabírá jak větší výměru zemědělské půdy, tak ve větší míře zasahuje do CHKO/EVL/PO Poodří a má více fragmentuje krajinu. Autorizovaná osoba zpracovávající část B VVURÚ s ohledem na znalost významně negativního druhu modráška bahenního ve spolupráci s AOPK dále uvedla, že budou-li hledána pro koridor DZ27B kompenzační opatření, pravděpodobně nebudou nalezena.

Z hodnocení kapitoly 6 nebyla zjištěna žádná složka životního prostředí, u které by převažoval větší negativní vliv varianty DZ27A. S ohledem na uvedené srovnání zpracovatelský tým SEA variantu DZ27B nedoporučuje k dalšímu sledování a nestanovuje pro ni podmínky pro minimalizaci negativních vlivů. Ze stejného důvodu nejsou pro tuto variantu navrhována ani opatření projektová.

C.2 Projektová opatření pro variantu DZ27B

Nejsou navrhována.

9. Zhodnocení způsobu zpracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do územně plánovací dokumentace a jejich zohlednění při výběru variant řešení.

Návrh koncepce je zpracován ve dvou variantách.

Při zpracování A4 ZÚR MSK byly akceptovány relevantní stanovené cíle přijaté na vnitrostátní a krajské úrovni, tak, jak byly vyhodnoceny v kapitole č. 2 tohoto vyhodnocení.

Na základě analýzy relevantních národních a krajských dokumentů byly pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí formulovány referenční cíle v oblasti životního prostředí, které vyjadřují směřování k žádoucímu výhledovému stavu území z hlediska a na které má současně A4 ZÚR MSK v kapitolách 1. a 2. definovanu vazbu.

TÉMA: OVZDUŠÍ, OBYVATELSTVO, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Relevantní zdrojové koncepce:

- Politika územního rozvoje ČR, ve znění aktualizací 1, 2, 3 a 5
- Státní politika životního prostředí pro období 2012–2020, Strategický rámec ČR 2030,
- Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019, Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko – CZ08Z 2020+ včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+

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

Uplatnění koncepce A4 ZUR MSK shodně v obou variantách přispěje k částečnému snížení zátěže životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci snížením intenzity dopravy na silniční síti díky jejímu částečnému převedení na železnici.

Referenční cíl: Omezit emise látek ohrožujících klimatický systém Země

Uplatnění koncepce A4 ZUR MSK shodně v obou variantách přispěje k částečnému snížení zátěže životního prostředí látkami ohrožujícími klimatický systém Země snížením intenzity dopravy na silniční síti díky jejímu částečnému převedení na železnici, a následně snížením produkce emisí prekurzorů ozónu.

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

Uplatnění koncepce A4 ZUR MSK shodně v obou variantách přispěje k částečnému snížení znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem a tuhými znečišťujícími látkami a omezí resuspenzi prachu snížením intenzity dopravy na silniční síti díky jejímu částečnému převedení na železnici.

Referenční cíl: Podpora železniční dopravy

Uplatnění koncepce A4 ZUR MSK shodně v obou variantách tento cíl přímo zpracovává a naplňuje – vymezuje železniční koridor ve dvou variantách, které obě předmětný cíl naplňují.

TÉMA: OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

Relevantní zdrojové koncepce:

- Politika územního rozvoje ČR, ve znění aktualizací 1, 2, 3 a 5
- Strategický rámec ČR 2030,
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025,
- Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020–2025,

- Koncepce strategie ochrany přírody a krajiny Moravskoslezského kraje – aktualizace 2006,
- Státní politika životního prostředí ČR na období 2021 – 2030 s výhledem do roku 2050

Referenční cíl: Zajistit ochranu prvků chráněných ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, včetně ochrany krajinného rázu

Referenční cíl: Zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat fragmentaci krajiny

A4 ZUR MSK tento cíl neřeší v žádné z variant. A74 ZÚR MSK k dosažení tohoto cíle prostřednictvím způsobu vymezením železničního koridoru ve dvou variantách - DZ27A a DZ27B s různou měrou dotčení zvláště chráněných území. Varianta DZ27A je vymezena způsobem minimalizujícím rozsah zásahů do zvláště chráněných území, přesto je nutno konstatovat, že zapracování tohoto cíle do této varianty je nedostatečné a nezohledňuje ho v potřebné míře. Varianta DZ27B zasahuje do zvláště chráněných území ve větší míře a navíc nepříjemným způsobem významně negativně ovlivňuje předměty ochrany EVL Poodří. Celkově lze konstatovat, že je sice umožněn výběr varianty poškozující v menší míře prvky chráněné ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, včetně ochrany krajinného rázu, avšak i vliv varianty s méně významným negativním vlivem je nepřijatelný a ani navrhovaná opatření pro minimalizaci negativních vlivů nepovedou k dostatečnému snížení míry negativního působení na zvláště chráněná území a předměty ochrany EVL a PO Poodří.

- Strategický rámec ČR 2030,

Referenční cíl: zlepšovat zdraví obyvatelstva, zvyšovat biodiverzitu

A4 ZUR MSK přispívá k dosažení cíle týkajícího se zlepšování zdraví obyvatelstva vymezením železničního koridoru, jehož zprostředkovaným účinkem je snížení hlukové zátěže a znečištění ovzduší podél silničních tahů v řešeném území. Koridor je vymezen ve dvou variantách, z nichž varianta DZ27B vede k větším zásahům do biodiverzity území než varianta DZ27A.

TÉMA: POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Relevantní zdrojové koncepce:

- Strategie ochrany biologické rozmanitosti
- Strategický rámec ČR 2030

Referenční cíl: Snížit znečištění podzemních a povrchových vod

A4 ZÚR MSK aplikaci tohoto cíle v žádné z variant neřeší, nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů, a nepředpokládá se, že by některá z variant měla významný vliv na prostředí související s vodou.

Referenční cíl: Zvýšit retenční schopnost krajiny

A4 ZÚR MSK aplikaci tohoto cíle v žádné z variant neřeší, ani k jeho dosažení nepřispívá a nepředpokládá se, že by některá z variant měla na naplnění tohoto cíle vliv.

TÉMA: ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Relevantní zdrojové koncepce:

- Politika územního rozvoje ČR, ve znění aktualizací 1, 2, 3 a 5,
- Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020–2025,
- Koncepce strategie ochrany přírody a krajiny Moravskoslezského kraje – aktualizace 2006,
- Strategický rámec ČR 2030

Referenční cíl: Minimalizovat zábory zemědělské půdy pro zastavitelné plochy (ochrana ZPF)

Aplikace tohoto cíle je řešena v koncepci obecně, ve výrokové A4 ZÚR MSK je stanoven požadavek na minimalizaci záborů půdy, zejména I. a II. třídy ochrany.

TÉMA: POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA

Relevantní zdrojové koncepce:

- Strategický rámec udržitelného rozvoje – Česká republika 2030,
- Politika územního rozvoje ČR,
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025
- Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje,

Referenční cíl: Podporovat mimoprodukční funkce lesa.

A4 ZÚR MSK v žádné z variant aplikaci tohoto cíle neřeší, ani k jeho dosažení nepřispívá.

Referenční cíl: Zachovat současnou výměru lesů

Aplikace tohoto cíle je v obou variantách splněna, koridor v žádné z variant nezasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa.

TÉMA: ODPADY

Relevantní zdrojové koncepce:

- Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024
- Plán odpadového hospodářství Moravskoslezského kraje pro období 2016–2026

Referenční cíl: Koncepčně omezovat vznik odpadů přímo u zdroje

A4 ZÚR MSK v žádné z variant aplikaci tohoto cíle neřeší, ani k jeho dosažení nepřispívá.

Shrnutí:

Relevantní referenční cíle jsou zapracovány do návrhu A4 ZÚR MSK:

- vymezením variant železničního koridorů DZ27A a DZ27B s vedením v co nejkratších trasách, což minimalizuje nároky na zábory půdy, přičemž z hlediska přispění k naplnění cíle ochrany půdy je významně výhodnější varianta DZ27A s menším záborem půdy,
- samotným návrhem železničního koridorů DZ27A a DZ27B za účelem snížení zatížení území silniční dopravou a následně snížení hlukové a imisní zátěže obyvatel a zlepšení kvality ovzduší převedením silniční nákladní dopravy na železniční, přičemž z hlediska přispění k naplnění cíle jsou obě varianty rovnocenné,
- vymezením variant koridorů DZ27A a DZ27B z hlediska zajištění minimalizace negativních vlivů na nejcennější části krajiny, lokality soustavy Natura 2000 a ochránářsky významná území, zásahů do biodiverzity a fragmentace krajiny, přičemž z hlediska přispění k naplnění cíle je významně výhodnější varianta DZ27A,
- vymezením variantního řešení železničního koridoru, aby vhodným výběrem varianty bylo zajištěno udržení a zvyšování přírodní a estetické hodnoty krajiny, podpory a ochrany krajinného rázu území a migrační prostupnosti území, přičemž z hlediska přispění k naplnění cíle je významně výhodnější varianta DZ27A.

Uvedené cíle jsou v obecné rovině částečně obsaženy v platných ZÚR MSK jednak v prioritách územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území, tj. vyváženého vztahu územních podmínek pro hospodářský rozvoj, sociální soudržnost obyvatel a příznivé

životní prostředí kraje, a jednak ve stanovených podmínkách pro zachování a dosažení cílových kvalit.

Samotným vymezením koridorů DZ27A a DZ27B v návrhu A4 ZÚR MSK jsou vytvářeny předpoklady pro zlepšení kvality ovzduší v kraji. Vytvoření územních podmínek pro převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, tj. environmentálně šetrnou formu dopravy, přispívá ke snížení podílu silniční nákladní dopravy, snížení emisí ze spalování pohonných hmot a celkovému zlepšení kvality ovzduší.

K naplnění cílů životního prostředí v jiných oblastech A4 ZÚR MSK v žádné z variant nepříspěvá.

Požadavky na minimalizaci negativních vlivů na nejceněnější části krajiny, lokality soustavy Natura 2000, ochranný významný území a další přírodní a krajinné hodnoty území jsou v návrhu A4 ZÚR MSK vyjádřeny pro variantu DZ27A prostřednictvím stanovení kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru DZ27A a úkolů pro územní plánování:

Hlavním kritériem pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezených koridorů je

- ⇒ **minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří.**

Pro variantu DZ27A je rovněž mimo jiné stanoven úkol pro územní plánování, který v rámci upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí stanovuje minimalizovat negativní vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří, který je již zapracován do výrokové části A4 ZÚR MSK.

S ohledem na uvedené srovnání míry zapracování cílů jednotlivých variant zpracovatelský tým SEA upřednostňuje variantu DZ27A, která ve větší míře přispívá k naplnění cílů v oblasti ochrany půdy, zvláště chráněných území, krajiny, flóry, fauny a ÚSES. Varianta DZ27B s ohledem na delší trasu a větší šíři koridoru zabírá jak větší výměru zemědělské půdy, tak ve větší míře zasahuje do CHKO/EVL/PO Poodří a více fragmentuje krajinu.

Z hodnocení kapitoly 6 nebyla zjištěna žádná složka životního prostředí, u které by převažoval větší negativní vliv varianty DZ27A nad variantou DZ27B.

10. Návrh ukazatelů pro sledování vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí.

Základní monitorovací ukazatele pro danou koncepci jsou navrženy následovně:

- I. Podíl výměry oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (% rozlohy kraje)
Zdroj: Český hydrometeorologický ústav, Český statistický úřad, Ministerstvo životního prostředí ČR
- II. Změna koeficientu ekologické stability (KES) v dotčených obcích
Zdroj: ÚAP
- III. Míra znečištění povrchových a podzemních vod (mg/l)
Zdroj: CENIA, Výzkumný ústav vodohospodářský – Hydroekologický informační systém
- IV. Meziroční úbytek zemědělské půdy a PUPFL (ha)
Zdroj: Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad
- V. Změna rozlohy naturových území a zvláště chráněných území podle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (ha)
Zdroj: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Český statistický úřad
- VI. Změny výměry území s překročenými mezními hodnotami (případně změny počtu osob zasažených překročenými mezními hodnotami hlukové expozice) – (ha, %, počet zasažených obyvatel)
Zdroj: Krajská hygienická stanice MSK, MZ
- VII. Vývoj počtu trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity nočního a denního hluku (počet obyvatel).
Zdroj: Krajská hygienická stanice MSK, MZ
- VIII. Podíl výměry zastavěných ploch na celkové rozloze obcí (%)
Zdroj: Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad
- IX. Podíl výměry rozlohy záplavového území na celkové rozloze obcí (%)
Zdroj: Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad
- X. Podíl rozlohy zvláště chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, na celkové výměře správního území dotčených obcí. Celková výměra dopravou nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než 100 km². (km²)
Zdroj dat: ČSÚ

Navržené indikátory zpracovatelka SEA doporučuje k prověření a zapracování do ÚAP (v případě poskytování dat z výše uvedených zdrojů ze strany jejich zpracovatelů) jako podklad pro aktualizaci rozboru udržitelného rozvoje území s četností sledování nejlépe 1x ročně, minimálně však se stejnou četností jako jsou aktualizovány ÚAP MSK.

Následně sledováním způsobu a míry zohlednění a sumarizací dat a informací z podrobnějších ÚAP ORP bude možné odhadnout reálný vliv implementace vybrané varianty koncepce na jednotlivé složky životního prostředí jako jednoho z pilířů udržitelného rozvoje území.

11. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

Pro jednotlivé varianty A4 ZÚR MSK jsou stanovena následující opatření:

A.1 Koncepční opatření pro variantu DZ27A

Tabulka 22: Návrh podmínek pro jednotlivé varianty navrhovaného koridoru DZ27A

Koridor	Návrh pro stanovisko MŽP
DZ27A	Nesouhlasit s vymezením koridoru z důvodu významně negativního vlivu na předmět ochrany PO Poodří (motáka pochopa)

B.1 Prostorová opatření pro variantu DZ27A

V případě, že bude pořízení A4 ZÚR MSK pokračovat postupem podle § 45i odst. 9 až 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a za předpokladu, že dojde k prokázání převažujícího veřejného zájmu nad veřejným zájmem na ochranu přírody, doporučuje zpracovatelka SEA pro variantu DZ27A⁴ stanovit následující podmínky (např. formou kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování):

- **Minimalizovat negativní vlivy na odtokové poměry v záplavovém území řeky Odry.**

Požadavek bude zpracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A jsou stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, jejichž doplněním lze implementovat požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry v záplavovém území řeky Odry.

- **Vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření k zachování prostupnosti územím (migrační objekty pro faunu).**

Požadavek bude zpracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A jsou stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, jejichž doplněním lze implementovat požadavek na zachování prostupnosti území prostřednictvím migračních objektů pro faunu.

- **Kompenzovat případnou plošnou ztrátu stanovišť zahrnutých do ÚSES změnou vymezení dotčené skladebné části ÚSES.**

Požadavek bude zpracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A jsou stanoveny „úkoly pro územní plánování“, jejichž doplněním lze implementovat požadavek na případnou kompenzaci plošné ztráty stanovišť zahrnutých do ÚSES.

- **Vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření navržených v části B VVÚRU, zejména pro:**

- **minimalizaci prostorové kolize záměru s územím EVL a PO Poodří, resp. s biotopy předmětů ochrany a typy evropských stanovišť;**

Navržené opatření je již částečně obsaženo ve výrokové části A4 ZÚR MSK (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.). Pro koridor DZ27A byly již v rámci návrhu pro

⁴ V části B VVÚRÚ byla v případě varianty DZ27A zmíněna potenciálně **možná aplikace** kompenzačních opatření, diskutovaná se zástupci AOPK ČR – Správy CHKO Poodří, kteří k nim současně poskytli nezbytné podklady.

společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, které stanovují požadavek na minimalizaci vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří.

Dále byly v návrhu pro společné jednání pro koridor DZ27A stanoveny „úkoly pro územní plánování“, které ukládají povinnost při upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.).

Uvedené kritéria, podmínky a úkoly budou formulačně upraveny a uvedeny do souladu se zněním navržených opatření dle části B VVÚRU.

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

Navržené opatření bude zapracováno do výrokové části A4 ZÚR MSK, a to s přihlédnutím k § 36 odst. 3 stavebního zákona, který stanoví, že zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Pro koridor DZ27A byly v rámci návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“. Jak již bylo uvedeno výše, do výrokové části A4 ZÚR MSK bude doplněno kritérium, které bude zohledňovat požadavek na zachování prostupnosti území prostřednictvím migračních objektů pro faunu. Ve vazbě na opatření navržená v části B VVÚRU bude toto kritérium explicitně upřesněno v tom smyslu, že prostupnost území je potřeba zajistit i pro ptactvo. Dále bude doplněno kritérium, které bude zohledňovat požadavek na minimalizaci střetů s potravními biotopy a hnízdišti motáka pochopa.

Dále budou pro koridor DZ27A doplněny „úkoly pro územní plánování“ tak, aby při upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí byly vytvořeny podmínky pro založení izolačních pásů zeleně podél nové trati.

- **realizaci případných náhradních terestrických biotopů (úkrytů) pro čolka velkého a případně i další předměty ochrany EVL, jako kompenzaci za biotopy zabrané v důsledku výstavby koridoru DZ27A.**

Navržené opatření bude zapracováno do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A byly v rámci návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, jejichž doplněním lze implementovat navržené opatření na realizaci terestrických biotopů (úkrytů) pro předměty ochrany EVL v případě dotčení či záborů biotopů současných.

- **zajištění územních podmínek pro vhodné parkování vozidel stavby a pro pojezdy stavební mechanizace mimo okolní luční porosty na území EVL a PO, pro umístění deponií zemin mimo porosty přírodních stanovišť – předmětů ochrany EVL a pro vytvoření záchytu splachů zemin z prostoru stavby do přilehlého vodního prostředí.**

Navržené opatření nebude zapracováno do výrokové části A4 ZÚR MSK, a to s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, který stanoví, že zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím, navíc lze důvodně předpokládat, že šíře koridoru je pro zřízení zařízení staveniště dostatečná.

Předmětné opatření bude možné zohlednit například na základě výsledků a závěrů posouzení vlivů záměru na životní prostředí (proces EIA).

Pro minimalizaci negativních vlivů na další složky životního prostředí dále zajistit opatření:

- **Upřednostnit takovou lokalizaci, která bude minimalizovat vliv na půdu z hlediska jejího záboru (zejména půd II. třídy ochrany).**

Požadavek je již zapracován ve výrokové části A4 ZÚR MSK. (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.). Pro koridor DZ27A byly v návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, které obecně stanovují požadavek na minimalizaci vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území.

Dále byly pro koridor DZ27A 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 (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.).

Zemědělský půdní fond jakožto základní přírodní bohatství naší země, nenahraditelný výrobní prostředek umožňujícím zemědělskou výrobu a jedna z hlavních složek životního prostředí představuje přírodní hodnotu v území. Ochrana přírodních hodnot je v platných ZÚR MSK v článku 14. zajištěna obecně prostřednictvím priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území.

Stanovení explicitního požadavku na minimalizaci záborů ZPF u jednoho konkrétního koridoru by de facto přineslo principiální změnu ZÚR MSK.

- **Zohlednit požadavky ochrany podzemních a povrchových vod.**

Požadavek bude zapracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A byly v návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, jejichž doplněním lze implementovat požadavek na ochranu podzemních a povrchových vod.

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

Požadavek bude zapracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A byly v návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, jejichž doplněním lze implementovat požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry v záplavovém území řeky Odry, čímž nedojde k narušení protipovodňové ochrany území.

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

Požadavek bude zapracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A byly v návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, jejichž doplněním lze implementovat požadavek na vytvoření územních podmínek umožňujících realizaci kapacitních mostních objektů v případě křížení s vodními toky.

- **Minimalizovat negativní vlivy plynoucí ze střetu ploch a koridorů se zvláště chráněnými územími a migračně významnými částmi území.**

Požadavek je již zapracován ve výrokové části A4 ZÚR MSK. (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.). Pro koridor DZ27A byly již v návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, které stanovují požadavek na minimalizaci vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří.

Dále byly pro koridor DZ27A stanoveny „úkoly pro územní plánování“, které ukládají povinnost při upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.).

- **Minimalizovat fragmentaci krajiny vedením koridoru v blízkosti stávajících liniových staveb.**

Požadavek je již zapracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A jsou stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, které stanovují požadavek na minimalizaci vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.).

Dále jsou pro koridor DZ27A stanoveny „úkoly pro územní plánování“, které ukládají povinnost při upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.).

Koridor DZ27A je zároveň vymezen v bezprostřední blízkosti a návaznosti na stávající železniční trati, čímž je rozsah fragmentace krajiny minimalizován (viz grafická část A4 ZÚR MSK, např. A.4 Výkres veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření).

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

Požadavek je již zapracován ve výrokové části A4 ZÚR MSK (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.). Pro koridor DZ27A byly již v návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, které stanovují požadavek na minimalizaci vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří.

Dále byly pro koridor DZ27A stanoveny „úkoly pro územní plánování“, které ukládají povinnost při upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.).

Požadavek na ochranu krajiny a jejího vzhledu je rovněž v širším kontextu součástí výrokové části ZÚR MSK v kapitole F, kde jsou stanoveny cílové kvality krajiny a územní podmínky pro jejich zachování nebo dosažení. Společnou podmínkou k dosažení cílových kvalit krajiny ve specifických krajinách 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. ZÚR MSK).

- **Minimalizovat střety s mimolesní zelení.**

Požadavek bude zapracován do výrokové části A4 ZÚR MSK. Pro koridor DZ27A byly v návrhu pro společné jednání stanoveny „kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru“, jejichž doplněním lze implementovat požadavek na minimalizaci zásahů do mimolesní zeleně. Vlastní šíře koridoru DZ27A ale naplňuje požadavek vytvoření územních podmínek umožňujících minimalizaci střetů s mimolesní zelení.

C.1 Projektová opatření pro variantu DZ27A

Nejsou navrhována.

A.2 Koncepční opatření pro variantu DZ27B

Tabulka 23: Návrh podmínek pro jednotlivé varianty navrhovaného koridoru DZ27B

Koridor	Návrh pro stanovisko MŽP
DZ27B	Nesouhlasit s vymezením koridoru z důvodu významně negativního vlivu na předměty ochrany EVL a PO Poodří (modráška bahenního, motáka pochopa)

B.2 Prostorová opatření pro variantu DZ27B

Pro koridor DZ27B nenavrhuje zpracovatelský tým SEA ani pro případ, že bude pořízení A4 ZÚR MSK pokračovat postupem podle § 45i odst. 9 až 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, opatření pro minimalizaci jejich negativních vlivů.

S ohledem na výsledek hodnocení v kapitole 6 upřednostňuje zpracovatelský tým SEA variantu DZ27A. Tato varianta má významný negativní vliv na jeden předmět ochrany EVL Poodří, na rozdíl od varianty DZ27B, která má významný negativní vliv na dva předměty ochrany EVL Poodří. Současně varianta DZ27B s ohledem na delší trasu a větší šíři koridoru zabírá jak větší výměru zemědělské půdy, tak ve větší míře zasahuje do CHKO/EVL/PO Poodří a má více fragmentuje krajinu. Autorizovaná osoba zpracovávající část B VVURÚ s ohledem na znalost významně negativního druhu modráška bahenního ve spolupráci s AOPK dále uvedla, že budou-li hledána pro koridor DZ27B kompenzační opatření, pravděpodobně nebudou nalezena.

Z hodnocení kapitoly 6 nebyla zjištěna žádná složka životního prostředí, u které by převažoval větší negativní vliv varianty DZ27A. S ohledem na uvedené srovnání zpracovatelský tým SEA variantu DZ27B nedoporučuje k dalšímu sledování a nestanovuje pro ni podmínky pro minimalizaci negativních vlivů. Ze stejného důvodu nejsou pro tuto variantu navrhována ani opatření projektová.

C.2 Projektová opatření pro variantu DZ27B

Nejsou navrhována.

12. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

Předmět vyhodnocení

Předmětem vyhodnocení je Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále jen „A4 ZÚR MSK“).

Obsah a cíl koncepce

Obsahem A4 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro traťovou spojkou železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka"). Koridor je vymezen jako spojkou železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov, na k. ú. Butovice a k. ú. Pustějov.

S ohledem na skutečnost, že koridor pro traťovou spojkou zasahuje do území CHKO Poodří a současně do lokalit soustavy Natura 2000 – evropsky významných lokalit a ptačí oblasti – je koridor vymezen variantně, aby případný významný negativní vliv na tato území byl vyloučen nebo minimalizován.

Hlavním cílem A4 ZÚR MSK je zajistit územní podmínky pro potřebnou dopravní infrastrukturu. Důvodem pro vymezení koridoru je zvýšení kapacity kolejového napojení MLC Mošnov. Významným důvodem pro vymezení koridorů DZ27A a DZ27B je rovněž potřeba snížení intenzity silniční dopravy a následně snížení hlukového a imisního zatížení dotčené části kraje.

Hlavními důvody vymezení koridorů DZ27A a DZ27B jsou:

- potřeba navýšení kapacity č. 325 železniční trati Studénka – Veřovice v souvislosti se zásadním nárůstem objemu nákladní dopravy, který lze očekávat ve vazbě na výstavbu a rozvoj MLC Mošnov,
- odstranění technické překážky, která spočívá v potřebě úvratěových jízd nákladních vlaků v žst. Studénka.

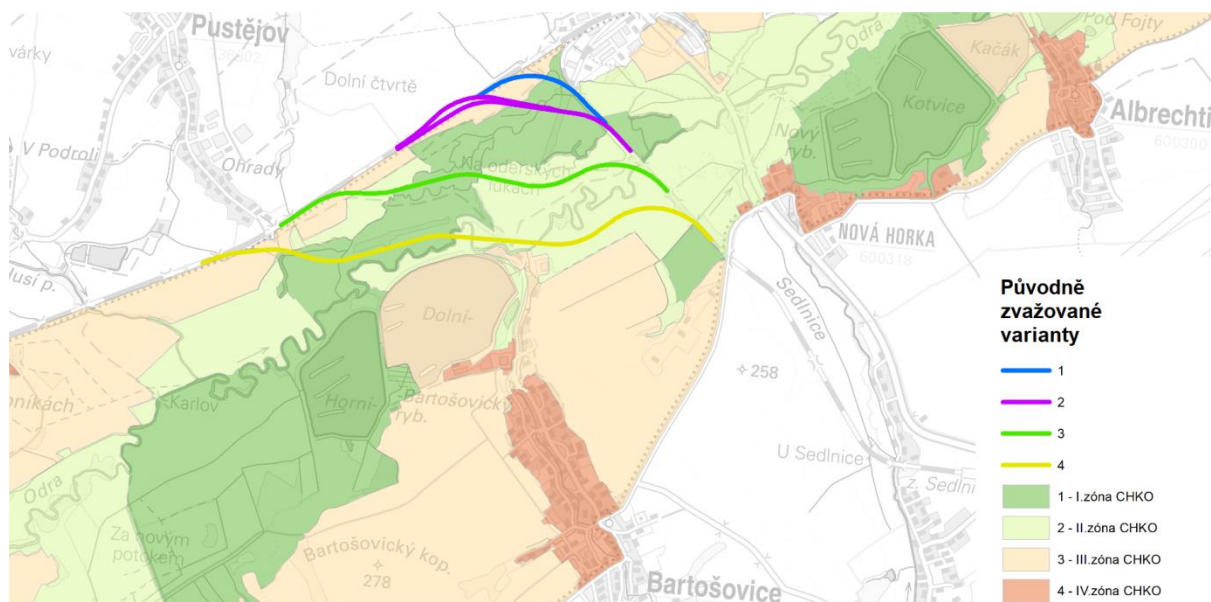
Jednokolejná železniční trať č. 325 Studénka – Veřovice, na niž se připojuje také trať z MLC Mošnov, se napojuje na hlavní železniční trať č. 270 Přerov – Bohumín v žst. Studénka. Přímé odbočení ze železniční trati č. 325 na hlavní železniční trať č. 270 ve směru na Přerov v současné době není možné.

Stávající železniční spojení pro vlaky směřující ze železniční trati č. 325 na jih – směrem na Přerov – je podmíněno úvratě vlaků v žst. Studénka, odkud mohou pokračovat po trati dále směrem na Přerov. Žst. Studénka, jakožto významný železniční uzel v MSK, je již v současné době na hranici svých kapacit a predikovaný nárůst přepravních kapacit ve vazbě na výstavbu a rozvoj MLC Mošnov není schopna pojmout. Je tedy zřejmé, že kapacita žst. Studénka je s ohledem na plánovaný rozvoj MLC Mošnov limitujícím prvkem.

Proto bylo nezbytné vytvořit územní podmínky pro vybudování traťové spojky mezi železničními tratěmi č. 270 a 325 pro směr Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov, a eliminovat tak úvratě vlaků v žst. Studénka.

Připravované zvýšení kapacity železniční infrastruktury umožní převedení značné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť. Vyššímu využití železniční přepravy však brání neexistence přímého spojení železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov. A4 ZÚR MSK svým řešením vytváří územní podmínky pro odstranění uvedeného problému.

A4 ZÚR MSK je předkládána se dvěma variantami koridoru pro „bezúvrat'“, které vzešly z původního výběru ze 4 technicky proveditelných variant:



Obrázek 20: Původně zvažované varianty vedení traťové spojky žel. tratí č. 270 a 325 v první fázi zpracování návrhu A4 ZÚR MSK, dotčení území CHKO Poodří; předmětné dotčené území je zároveň v celém rozsahu součástí EVL a PO Poodří

Nový koridor je vymezen a také hodnocen ve 2 variantách: **DZ27A** a **DZ27B**.

Varianta A

Označení koridoru: DZ27A

Dotčené obce: Pustějov, Studénka

Popis koridoru (převzato z výrokové části návrhu A4 ZÚR MSK):

DZ27A – Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka")

Koridor je vymezen jako jednokolejná spojka železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov, na k. ú. Butovice a k. ú. Pustějov.

Šířka koridoru se stanovuje

⇒ 120 m v celém rozsahu vymezení.

Požadavky na využití území

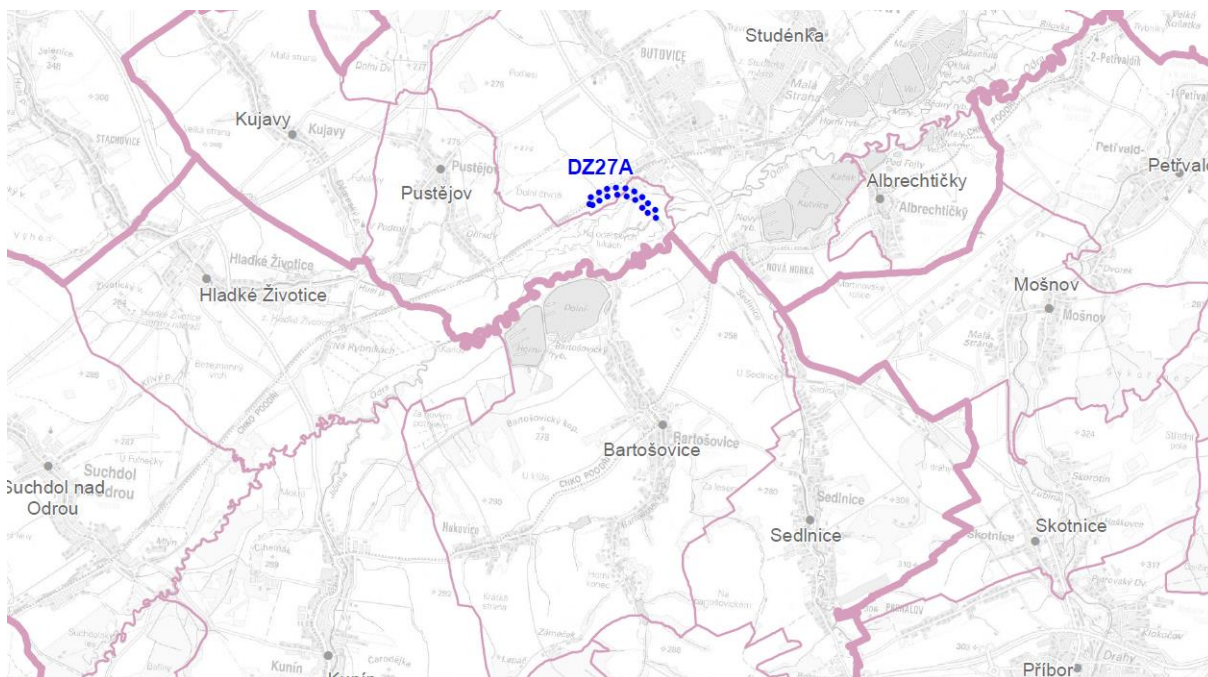
- ⇒ Vytvořit územní podmínky pro zkvalitnění kolejového napojení logistického centra Mošnov v souvislosti s jeho plánovaným rozvojem a nárůstem objemu nákladní dopravy a pro převedení vyšší intenzity přepravních proudů na vlakovou dopravu odstraněním úvratových jízd do žst. Studénka ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov.
- ⇒ Vytvořit územní podmínky pro propojení sídel v dotčené části MSK.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru

- ⇒ Minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří.

Úkoly pro územní plánování

- ⇒ V rámci upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí:
 - minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří;
 - řešit prostorovou koordinaci s ostatními koridory vymezenými v ZÚR MSK.



Obrázek 21: Varianta A, koridor DZ27A

Varianta B

Označení koridoru: DZ27B

Dotčené obce: Pustějov, Studénka

Popis koridoru (převzato z výrokové části návrhu A4 ZÚR MSK):

DZ27B – Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka")

Koridor je vymezen zčásti jako dvoukolejná (úsek železniční trať č. 270 – Pustějovský potok) a zčásti jako jednokolejná (Pustějovský potok – železniční trať č. 325) spojka železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov, na k. ú. Butovice a k. ú. Pustějov.

Šířka koridoru se stanovuje

- ⇒ Proměnlivá šíře 120–180 m pro úsek železniční trať č. 270 – Pustějovský potok,
- ⇒ 120 m pro úsek Pustějovský potok – železniční trať č. 325.

Požadavky na využití území

- ⇒ Vytvořit územní podmínky pro zkvalitnění kolejového napojení logistického centra Mošnov v souvislosti s jeho plánovaným rozvojem a nárůstem objemu nákladní dopravy a pro převedení vyšší intenzity přepravních proudů na vlakovou dopravu odstraněním úvratových jízd do žst. Studénka ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov.
- ⇒ Vytvořit územní podmínky pro propojení sídel v dotčené části MSK.

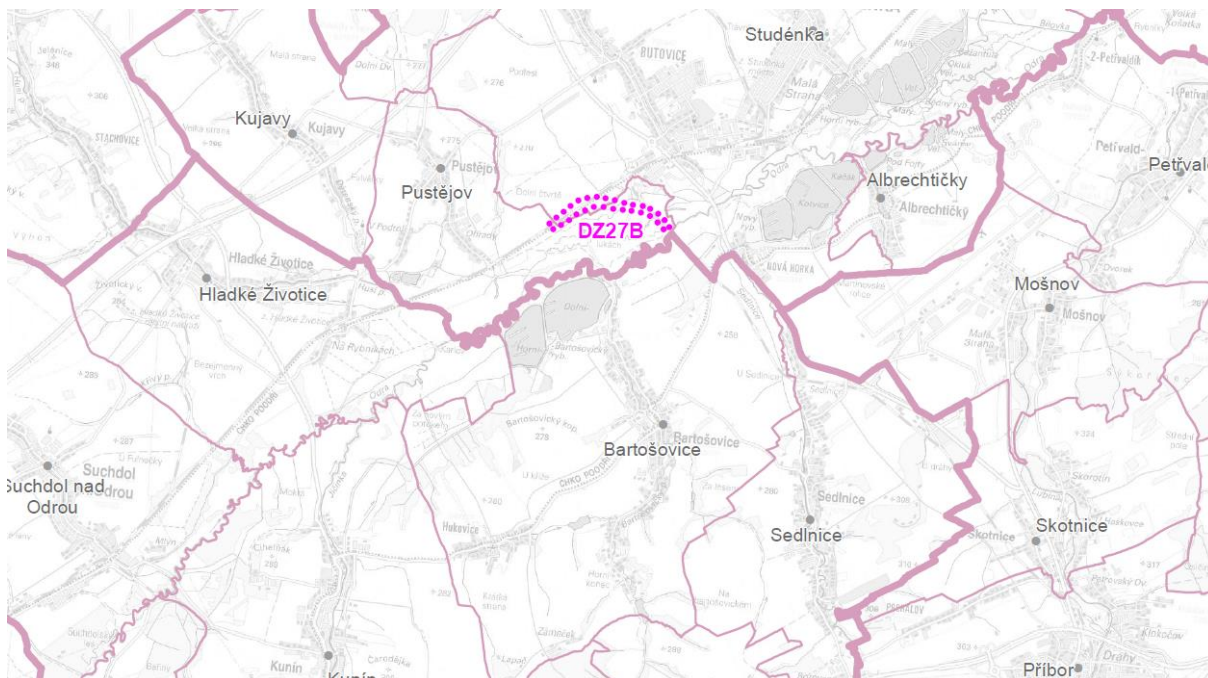
Kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru

- ⇒ Minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území, zejména zásahů do CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří.

Úkoly pro územní plánování

⇒ V rámci upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí:

- minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty v území, zejména CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří;
- řešit prostorovou koordinaci s ostatními koridory vymezenými v ZÚR MSK.



Obrázek 22: Varianta B, koridor DZ27B

Metodika hodnocení

Obsah a způsob posouzení vlivů na životní prostředí územních plánů je dán § 19 a přílohou zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, a § 10i zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Hodnocení vlivů na ŽP a veřejné zdraví bylo provedeno podle Metodiky posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Věstník Ministerstva životního prostředí, XIV, srpen 2004) a podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP, únor 2015). Při hodnocení koridorů je posouzeno očekávané ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí. Při hodnocení byla použita stupnice:

- významné pozitivní vlivy +2
- mírné pozitivní vlivy +1
- nulové nebo zanedbatelné vlivy 0
- mírné negativní vlivy -1
- významné negativní vlivy -2

Hodnocení bylo prováděno zejména na základě vyhodnocení plošných střetů koridorů s jednotlivými územně definovanými environmentálními limity území. Významnost vlivu (pozitivního nebo negativního) vyjádřená číslem -2, -1, 0, +1 nebo +2 je dána očekávanou mírou ovlivnění, kvalitou ovlivněné složky životního prostředí a pravděpodobností, s jakou k ovlivnění při realizaci záměru (záměrů) dojde.

Pro každou variantu koridoru je zpracována tabulka číselných hodnot se slovním vyhodnocením včetně komentáře.

Pro každou z variant koridoru jsou hodnoceny u každé složky životního prostředí vlivy přímé, nepřímé, sekundární, kumulativní, synergické, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé, přechodné a trvalé.

Výsledky hodnocení vlivů variant na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví

Vlivy na půdu

Vlivy na zemědělskou půdu jsou jedním z významných vlivů hodnocené koncepce, zejména s přihlédnutím k tomu, že její realizaci jsou dotčeny i půdy II. třídy ochrany. Zábor PUPFL není pro realizaci koridorů DZ27A a DZ27B potřebný.

Zábory zemědělské půdy jsou v tomto případě stanoveny kvalifikovaným odhadem vycházejícím z reálné šíře stavby v koridoru (viz popis jednotlivých variant v předchozí tabulkové části kapitoly 6 a v textu Odůvodnění A4 ZÚR MSK). Jedná se o metodu odpovídající úrovni znalostí konkrétního rozsahu záměru, která vychází ze zkušeností z realizací obdobných staveb.

Kromě vlastního nevratného záboru půdy přináší její zastavění další sekundární negativní vlivy, kterými jsou narušení nebo likvidace biotopů fauny, přerušení migračních cest a omezení přístupu zvířat k potravě. Odstranění půdního pokryvu a zpevnění ploch snižuje sorpční kapacitu území a zrychluje odtok dešťových vod z území. Půda tedy plní i jinou než produkční funkci – vododržnou, krajinnou, funkci podkladu pro rozšíření flóry a fauny atd., a i z těchto důvodů vyžaduje maximální ochranu bez ohledu na její bonitu. V daném případě jsou negativní vlivy na půdu dány šířkou a délkou stavby v koridoru.

Vliv na PUPFL je hodnocen jako nulový, vliv na zemědělskou půdu je hodnocen jako mírně negativní u obou variant a je akceptovatelný s ohledem na to, že se jedná o záměr realizovaný ve veřejném zájmu – koridor pro železniční trať umožňující snížení jiné ekologické zátěže (znečištění ovzduší, hlukové vlivy, spotřebu neobnovitelných zdrojů apod.).

Celkový předpokládaný zábor zemědělské půdy pro území řešené danou koncepcí z hlediska funkčního členění ploch a koridorů je uveden pro jednotlivé varianty v následujících tabulkách.

Tabulka 24: Kvalifikovaný odhad záborů ZPF, srovnání obou variant

Navržené využití koridoru	Délka osy koridoru přes příslušnou třídu ochrany ZPF [m]					Šířka stavby, pro kterou je vymezen koridor [m]	Odhad reálného záboru ZPF podle tříd ochrany [ha]					
	I.	II.	III.	IV.	V.		I.	II.	III.	IV.	V.	Odhad reálného záboru ZPF celkem [ha]
DZ27A	0	181	398	0	301	25	0	0,5	1,0	0	0,8	2,3
Navržené využití koridoru	Délka osy koridoru přes příslušnou třídu ochrany ZPF [m]					Šířka stavby, pro kterou je vymezen koridor [m]	Odhad reálného záboru ZPF podle tříd ochrany [ha]					
	I.	II.	III.	IV.	V.		I.	II.	III.	IV.	V.	Odhad reálného záboru ZPF celkem [ha]
DZ27B, severní větev	0	357	490	0	0	40	0	1,4	2,0	0	0	6,9
DZ27B, jižní větev	0	394	478	0	521	25	0	1,0	1,2	0	1,3	

Zábor ve výše uvedeném rozsahu nelze považovat za nevýznamný, ale z pohledu rozlohy kraje se jedná v obou případech o akceptovatelnou výměru. Z hlediska priorit územního plánování je vhodné upřednostnit tu variantu, která vyžaduje menší zábor zemědělské půdy, v tomto případě DZ27A, pokud by byla možná z pohledu hodnocení ostatních složek životního prostředí.

Navrhovaný koridor v obou variantách je aktivitou, jejíž pozitivní společenský dopad je nesporně nutno považovat za vysoce přínosný.

Výstavbou uvedené traťové spojky nově dojde v obou variantách k posílení role železniční dopravy na úkor silniční – zejména nákladní – dopravy. Železniční doprava představuje environmentálně šetrnou formu dopravy, kterou je potřeba rozvíjet a vytvářet tak právě 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, je ale třeba rovněž zohlednit jeho význam při konečném výběru varianty předmětného koridoru.

Snížení dopravní zátěže na silnicích s doprovodným snížením hlukové a imisní zátěže sídel, zvýšení atraktivity železniční dopravy, podpora konkurenceschopnosti kraje aj. jsou aktivity, u nichž přínos převažuje nad mírně negativním dopadem na zemědělskou půdu. V neposlední řadě se jedná o akceptování priorit územního plánování ze schválené PÚR ČR a platných ZÚR MSK, které jsou pro územní plánování závazné. Návrh vedení koridorů DZ27A a DZ27B vznikl na základě pečlivé přípravy a zvažování dopadu jejich uplatnění v území, nejen po stránce záboru půdy, ale také po stránce lidských zdrojů, průchodnosti územím, míry dotčení zvláště chráněných území a respektování dalších limitů životního prostředí. Pro zajištění vyváženého rozvoje kraje a jeho obyvatel je nutno zajistit mimo jiné i vytváření podmínek pro jeho ekonomický rozvoj, jehož důležitou součástí jsou i obdobné aktivity nadmístního významu.

Skutečný zábor pozemků bude minimalizován podle konkrétních parametrů a lze jej vyčíslit až na základě zpracované podrobné dokumentace stavby. Zlepšení parametrů dopravních cest je veřejným zájmem – jednou z priorit kraje je podporovat rekonstrukce železničních tratí jako významné alternativy pro snížení množství přepravovaných osob, a především zboží po silnicích.

Na základě odůvodnění uvedeného záboru půdy (Kapitola H Odůvodnění A4 ZÚR MSK) považuje zpracovatelka SEA rozsah záboru půdy za mírně negativní, akceptovatelný a nevylučující koncepci z uplatnění v žádné z variant, negativní vliv koridoru ve variantě A je ale významně nižší než ve variantě B. Z tohoto důvodu je z hlediska ochrany půdy varianta DZ27A vhodnější.

Vlivy na dopravní zátěž území

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

Realizací koncepce, tzn. realizací dopravní stavby v koridoru DZ27A a DZ27B v kterékoliv z variant, dojde k výraznému posílení kapacity stávajících tratí č. 270 a č. 325, které jsou v současné době na hranici svých kapacit jak v oblasti osobní, tak zejména nákladní dopravy, a významně přispěje k rozvoji podniků v MLC Mošnov.

Vliv koncepce z hlediska dopravní zátěže byl vyhodnocen jako mírně pozitivní v obou variantách.

Vlivy na ovzduší a klima

Vliv koncepce na ovzduší se předpokládá u obou variant mírně pozitivní, a to z důvodu předpokládaného snížení objemu silniční nákladní dopravy v řešeném území, jak již bylo výše několikrát komentováno.

Obecně bude mít snížení produkce emisí NO_x jako skleníkového plynu doprovázejících spalování pohonných hmot mírně pozitivní vliv i na klima.

Vlivy na hlukovou zátěž

Hlukové vlivy jsou v území spojeny zejména s železniční dopravou v nové trase navrhovaného koridoru, a to v obou variantách. Ani jedna z variant není v přímé kolizi

s obytnou zástavbou. Vlivy na hlukovou zátěž budou jak přímé (podél trasy koridoru, mírně negativní), tak sekundární (mírně pozitivní podél trasy silnic, dané poklesem dopravy jako sekundárním vlivem vymezení železničního koridoru). Negativní vlivy by bylo možno snížit realizací protihlukových opatření, ale trať není vedena v blízkosti obytné zástavby, proto se s takovým opatření pro ochranu veřejného zdraví nepočítá.

Vlivy hlukové a imisní zátěže jsou spolu s hlukovými a emisními vlivy silniční sítě vlivy synergickými a kumulativními, způsobujícími při významném spolupůsobení sekundárně mírně negativní ovlivnění zdraví. V řešeném území se nepředpokládá nadlimitní hluková zátěž podél nové trasy železnice v žádné z variant, protože při výstavbě nového železničního koridoru lze budovat protihluková opatření, a navíc žádná z variant není vedena v kolizi s obytnou zástavbou. U obou variant se mírně pozitivně projeví vliv snížení intenzity dopravy v trase silničních systémů.

Vlivy na vody

Uplatnění předložené koncepce u žádné z variant nebude znamenat významně negativní zásahy do prostředí souvisejícího s vodou, protože potenciální negativní vliv při průchodu záplavovým územím Odry a při překonání Pustějovského potoka je možno technicky ošetřit tak, aby nedošlo ke zhoršení kvality nebo omezení kvantity podzemních nebo povrchových vod nebo ke zhoršení průchodu povodňové vlny. Relativně větší zásah do této složky životního prostředí se projeví u varianty DZ27B z důvodu delší trasy a potřeby širšího náspu pod dvojkolejnou trať, což může v území vytvořit větší překážku proudění vod.

Nahodilým statisticky nevýznamným vlivem koncepce v obou variantách z hlediska vodního hospodářství je riziko znečištění podzemních nebo povrchových vod při výstavbě stavby v železničním koridoru, což je nositelem krátkodobého mírně negativního vlivu. Žádná z variant neprochází ochranným pásmem vodních zdrojů nebo zdrojů léčivých podzemních vod.

Uplatnění A4 ZÚR MSK nepředpokládá významnou změnu odtokových poměrů v území, ani změny vedoucí ke zvýšení rizika sucha.

Vlivy na čerpání neobnovitelných zdrojů

Přímé nebo nepřímé vlivy na čerpání neobnovitelných zdrojů, především nerostných surovin, vody, paliv a energií z důvodu uplatnění koncepce nenastanou; nebude omezena těžba žádného ložiska nerostných surovin ani nedojde ke střetu s poddolovaným nebo sesuvným územím.

Vlivy na veřejné zdraví

Obsahem koncepce je návrh koridoru, který má sloužit pro umístění traťové spojky mezi železničními tratěmi č. 270 a č. 325. 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 celého koridoru v obou variantách. Reálná šíře dopravního koridoru, která byla pro jednotlivé varianty výše uvedena, již počítá s případným zřízením takových opatření, např. protihlukových opatření nebo protihlukových stěn, přestože koridor DZ27A ani DZ27B není ve střetu s obytnou zástavbou.

Naopak podél stávajících tras silnic lze očekávat mírné snížení hlukové zátěže dané nižší intenzitou zejména nákladní dopravy, což bude mít spolu se snížením imisní zátěže mírně pozitivní synergický vliv na veřejné zdraví v zástavbě podél stávajících silnic.

Zklidnění v obytné zástavbě sídel povede i k mírnému zlepšení pobytové pohody.

Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu, flóru, ÚSES, zvláště chráněná území, přírodní parky a Naturu 2000

Podrobně jsou tyto vlivy hodnoceny v části B VVURÚ, a to jak z hlediska lokalit Natura 2000, tak z hlediska vlivů na předměty jejich ochrany.

Předložená koncepce se v obou navrhovaných variantách dostává do střetu s ÚSES nadregionální úrovně (NRBC 92 Oderská niva). Vliv koridoru DZ27A na tuto složku životního prostředí tedy bude mírně negativní, vliv koridoru DZ27B, který do ÚSES zasahuje v podstatně vyšší míře, budou významně negativní. Potenciální mírně (u varianty DZ27A) nebo významně (u varianty DZ27B) negativní vliv koncepce na ÚSES může nastat nejen z hlediska jeho prostupnosti, ale také z hlediska prostorového a funkčního dotčení přírodních a přírodě blízkých biotopů a stanovišť s podmínkami pro rozvoj potenciální bioty reprezentativních společenstev uvnitř příslušné části ÚSES a z hlediska funkčních vazeb ekosystémů zahrnutých do plochy dotčené části ÚSES, a to ve větší míře u varianty DZ27B.

V obou variantách bude potřebné lokální kácení vzrostlých dřevin v mimolesních porostech, což bude mít mírně negativní vliv.

Koridor DZ27A a DZ27B v obou variantách zasahuje do velkoplošného zvláště chráněného území (CHKO Poodří) a do území EVL a PO Poodří. U varianty DZ27A byly tyto střety vyhodnoceny jako významně negativní u předmětu ochrany PO Poodří motáka pochopa, a mírně negativní u ostatních relevantních předmětů ochrany EVL a PO Poodří. U varianty DZ27B byly vlivy na předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000 vyhodnoceny jako významně negativní u předmětu ochrany PO Poodří motáka pochopa a u předmětu ochrany EVL Poodří modráška bahenního, a mírně negativní u ostatních relevantních předmětů ochrany EVL a PO Poodří. V části B VVURÚ byla zmíněna některá opatření pro zmírnění negativního vlivu na motáka pochopa, ale opatření pro zmírnění negativního vlivu na modráška bahenního nebyla nalezena. **S ohledem na skutečnost, že u žádné z variant nejsou opatření zapracována do návrhu koncepce, nelze při zjištění významného negativního vlivu na lokality Natura 2000 bez deklarování převahy veřejného zájmu koncepce jejím předkladatelem vydat pro uvedenou koncepci souhlasné stanovisko pro žádnou z předkládaných variant.**

Rovněž míra dotčení předmětů ochrany CHKO Poodří je u této varianty významně vyšší než u varianty DZ27A. Předmětem ochrany CHKO Poodří je harmonicky utvářená krajina nivy řeky Odry a jejich přítoků se zachovanými přírodními procesy přirozeného nivního ekosystému, s typickým krajinným rázem tvořeným mozaikou enkláv lučních aluviálních porostů, porostů lužního lesa, se značným zastoupením dřevin rostoucích mimo les, se starými rameny vodních toků, trvalými a periodickými tůňemi, prameništi ve svazích říčních teras a rybníky s druhově pestrou florou a faunou s funkcí významné tahové zastávky vodních ptáků a s přírodními hodnotami krajiny spočívajícími v zachovalé dynamice přirozených říčních procesů meandrujících toků a režimu povrchových rozlivů. Předmětem ochrany jsou také mokřadní společenstva a na ně vázané vzácné a zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, rozmístění a urbanistická struktura obcí, včetně dochovaných památek historického osídlení. Umístěním nové železniční trati do tohoto území dojde k mírně až středně negativním vlivům na toto zvláště chráněné území, a to jak na jeho předměty ochrany, tak na jeho celistvost. Ve zvýšené míře se negativní vlivy projeví u varianty DZ27B, která do plochy CHKO Poodří zasahuje ve větším rozsahu.

Obě varianty ve významné míře zasahují do mokřadních systémů, a to ve vyšší míře u varianty DZ27B. Při realizaci koncepce tak potenciálně může dojít k negativnímu ovlivnění hydrických systémů a s tím souvisejících mokřadních společenstev a vlhkomilné flóry a fauny, včetně zvláště chráněných druhů. V rámci projekční přípravy, zejména projektové EIA, bude nutno provést podrobné biologické průzkumy v dotčené části území a na jejich základě upřesnit návrh trasy železnice uvnitř koridoru.

Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Varianty koridoru jsou v koncepci navrhovány tak, aby byly minimalizovány vlivy na krajinný ráz a fragmentaci území. V obou variantách se jedná o novou železniční trať, která není vedena v souběhu nebo ve stopě stávající trati, tedy vlivy na krajinný ráz a fragmentaci krajiny budou sledovatelné a vizuálně patrné.

Obě hodnocené varianty jsou navrženy jako nová liniová stavba v krajině, která je na počátku a konci vždy napojena na stávající železniční trať. To znamená, že v obou variantách vznikne při realizaci stavby v koridoru migrační překážka a dojde k fragmentaci krajiny. Je možno očekávat, že v žádné z obou variant nedojde k negativnímu ovlivnění dálkových pohledů. Ve variantě DZ27B vznikne v území mimoúrovňové napojení jedné z kolejí, což přispěje k významnějšímu vizuálnímu ovlivnění krajiny v porovnání s variantou DZ27A, která je výrazně kratší a nepřispěje tolik k negativnímu vlivu na krajinný ráz a také fragmentaci území u ní nebude tak významná. Koridor ve variantě DZ27A je hodnocen z hlediska krajinného rázu jako mírně negativní. Lze konstatovat, že tento vliv bude významně negativní u varianty DZ27B již s ohledem na její délku, bez ohledu na předpokládaný vzhled stavby v koridoru.

Z hlediska omezení migračního potenciálu krajiny je varianta DZ27A rovněž výhodnější, i když i u ní vzniklá oddělená plocha mezi železničními tratěmi zahrnuje vhodná stanoviště pro motáka pochopa, který zde hnízdí a blízkost nového zdroje rušení u varianty DZ27A tato stanoviště významně negativně ovlivní.

U žádné z variant nedochází ke střetu s migračními koridory, ale bez realizace migračních opatření u staveb v koridoru by došlo k omezení prostupnosti území pro faunu, což je hodnoceno jako mírně negativní vliv.

Celkově lze konstatovat, že varianta DZ27A je z hlediska vlivů na krajinu a krajinný ráz výhodnější než varianta DZ27B.

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

Koncepce v obou variantách respektuje nemovité kulturní památky, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a v žádné z obou variant nepřináší jejich potenciální negativní dotčení.

Přeshraniční vlivy

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

Kumulativní a synergické vlivy

V první části kapitoly 6 byly vyhodnoceny u obou variant kumulativní a synergické vlivy. V rámci tabulkového hodnocení byly u obou variant zjištěny mírně negativní kumulativní vlivy v oblasti hlukové zátěže koridorů DZ27A a DZ27B se stávajícím provozem na železničních tratích č. 270 a č. 325, a vlivy synergické – mírně pozitivní v oblasti ovzduší s provozem na stávající silniční síti.

U žádné z variant nebyly identifikovány kumulativní a synergické vlivy na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa, na horninové prostředí a na kulturní, architektonické a archeologické dědictví a hmotné statky.

Kumulativní vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost, zvláště chráněná území a ÚSES se stávající železniční sítí a silniční sítí byly u obou variant vyhodnoceny jako významně negativní, synergické vlivy v této oblasti identifikovány u žádné z variant nebyly.

Kumulativní vlivy na krajinu se stávajícími tratěmi č. 270 a 325 byly u varianty DZ27A vyhodnoceny jako mírně negativní, u varianty DZ27B jako významně negativní. To bylo potvrzeno v části B VVURÚ, kde byly u obou variant zjištěny kumulativní významně negativní

vlivy na celistvost lokalit Natura 2000 a CHKO Poodří, a významně negativní kumulativní vlivy na fragmentaci území u varianty DZ27B.

Závěr

Zpracovatelka SEA konstatuje, že varianta DZ27B má z hlediska vlivů na půdu, vodu, flóru, faunu, ÚSES, zvláště chráněná území a Naturu 2000 významnější negativní vliv než varianta DZ27A z důvodu většího zásahu do území PO/EVL/CHKO Poodří, které následně vedou k vyšší míře ovlivnění jejich předmětů ochrany. Obě varianty mají významný negativní vliv na předmět ochrany EVL Poodří – motáka pochopa, varianta DZ27B má významný negativní vliv také na modráška bahenního. **Na základě těchto výsledků hodnocení zpracovatelka SEA nedoporučuje uplatnění žádné z variant.**

Zpracovatelka SEA však zároveň konstatuje, že v části B VVURÚ byla v případě varianty DZ27A zmíněna potenciálně možná aplikace kompenzačních opatření, diskutovaná se zástupci AOPK ČR – Správy CHKO Poodří, jež k nim současně poskytli nezbytné podklady.

Dle § 45i odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, lze v případě v případě neexistence variantního řešení bez významného negativního vlivu schválit jen variantu s nejmenším možným významným negativním vlivem, což je v tomto případě varianta DZ27A, a to pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu a až po uložení kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit podle odst. 11 tohoto paragrafu. V takovém případě kompenzační opatření pro účely koncepce, včetně návrhu opatření k jejich zajištění, stanoví orgán ochrany přírody a Ministerstvo životního prostředí je uvede ve stanovisku dle § 37 odst. 7 stavebního zákona.

Zpracovatelka SEA nemá zákonnou pravomoc ke stanovení kompenzačních opatření ve smyslu § 45i odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a v současné fázi nelze ani předjímat, zda k jejich stanovení dojde.

13. Návrh stanoviska MŽP včetně návrhu požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

Na základě zpracované Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje, Vyhodnocení vlivů A4 ZÚR MSK na životní prostředí, vyjádření k ní podaných, a dále na základě doplňujících informací a výsledků společného jednání

vydává

Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 21 písm. k) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění, z hlediska přijatelnosti vlivů koncepce na životní prostředí

nesouhlasné stanovisko

k „Aktualizaci č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“

z důvodu významně negativního vlivu předložených variant DZ27A a DZ27B na předměty ochrany EVL a PO Poodří.

Koncepční opatření pro variantu DZ27A

Koridor	Návrh pro stanovisko MŽP
DZ27A	Nesouhlasit s vymezením koridoru z důvodu významně negativního vlivu na předmět ochrany PO Poodří (motáka pochopa)

Prostorová opatření pro koridor DZ27A

V případě, že bude pořízení A4 ZÚR MSK pokračovat postupem podle § 45i odst. 9 až 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a za předpokladu, že dojde k prokázání převažujícího veřejného zájmu nad veřejným zájmem na ochranu přírody, doporučuje zpracovatelka SEA pro variantu DZ27A⁵ stanovit následující podmínky (např. formou kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování):

- Minimalizovat negativní vlivy na odtokové poměry v záplavovém území řeky Odry.
- Vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření k zachování prostupnosti územím (migrační objekty pro faunu).
- Kompenzovat případnou plošnou ztrátu stanovišť zahrnutých do ÚSES změnou vymezení dotčené skladebné části ÚSES.
- Vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření navržených v části B VVÚRU, zejména pro:

⁵ V části B VVÚRÚ byla v případě varianty DZ27A zmíněna potenciálně **možná aplikace** kompenzačních opatření, diskutovaná se zástupci AOPK ČR – Správy CHKO Poodří, kteří k nim současně poskytli nezbytné podklady.

- minimalizaci prostorové kolize záměru s územím EVL a PO Poodří, resp. s biotopy předmětů ochrany a typy evropských stanovišť;
- minimalizaci střetu s potravními biotopy a hnízdišti motáka pochopa, vymezení ploch pro izolační výsadbu autochtonních druhů stromů (izolační pás), realizaci protihlukových opatření z důvodu minimalizace vizuálního rušení motáka pochopa i okolí záměru a přinucení migrujících, resp. lovcích jedinců k nadletu trati a tedy k minimalizaci rizika kolize ptáků s projíždějícími vlaky;
- realizaci případných náhradních terestrických biotopů (úkrytů) pro čolka velkého a případně i další předměty ochrany EVL, jako kompenzaci za biotopy zabrané v důsledku výstavby koridoru DZ27A.

Pro minimalizaci negativních vlivů na další složky životního prostředí dále zajistit opatření:

- Zohlednit požadavky ochrany podzemních a povrchových vod.
- Respektovat opatření pro protipovodňovou ochranu území.
- Vytvořit územní podmínky pro křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na zajištění dobrých odtokových poměrů.
- Minimalizovat střety s mimolesní zelení.

Projektová opatření pro variantu DZ27A

Nejsou navrhována.

Koncepční opatření pro variantu DZ27B

DZ27B	Nesouhlasit s vymezením koridoru z důvodu významně negativního vlivu na předměty ochrany EVL a PO Poodří (modráška bahenního, motáka pochopa)
--------------	--

Prostorová opatření pro variantu DZ27B

Pro koridor DZ27B nenavrhuje zpracovatelský tým SEA ani pro případ, že bude pořízení A4 ZÚR MSK pokračovat postupem podle § 45i odst. 9 až 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, opatření pro minimalizaci jejich negativních vlivů.

S ohledem na výsledek hodnocení v kapitole 6 upřednostňuje zpracovatelský tým SEA variantu DZ27A. Tato varianta má významný negativní vliv na jeden předmět ochrany EVL Poodří, na rozdíl od varianty DZ27B, která má významný negativní vliv na dva předměty ochrany EVL Poodří. Současně varianta DZ27B s ohledem na delší trasu a větší šíři koridoru zabírá jak větší výměru zemědělské půdy, tak ve větší míře zasahuje do CHKO/EVL/PO Poodří a má více fragmentuje krajinu. Autorizovaná osoba zpracovávající část B VVURÚ s ohledem na znalost významně negativního druhu modráška bahenního ve spolupráci s AOPK dále uvedla, že budou-li hledána pro koridor DZ27B kompenzační opatření, pravděpodobně nebudou nalezena.

Z hodnocení kapitoly 6 nebyla zjištěna žádná složka životního prostředí, u které by převažoval větší negativní vliv varianty DZ27A. S ohledem na uvedené srovnání zpracovatelský tým SEA variantu DZ27B nedoporučuje k dalšímu sledování a nestanovuje pro ni podmínky pro minimalizaci negativních vlivů. Ze stejného důvodu nejsou pro tuto variantu navrhována ani opatření projektová.

Projektová opatření pro variantu DZ27B

Nejsou navrhována.

14. Seznam podkladů a použité literatury

- Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje ve znění Aktualizace č. 1
- Návrh Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje, Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o., 05/2020
- Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na udržitelný rozvoj území. Ing. P. Žídková, 2020
- Souhrnné přehledy o půdním fondu z údajů katastru nemovitostí České republiky, ČÚZK, 2020
- Územně analytické podklady MSK, 2017
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací MSK, ve znění pozdějších aktualizací
- Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3 a 5
- Státní politika životního prostředí ČR na období 2021-2030 s výhledem do roku 2050
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025
- Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019
- Zásady urbánní politiky – aktualizace 2017
- Strategický rámec ČR 2030
- Státní energetická koncepce ČR – aktualizace 2015
- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050
- Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů
- Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v ČR s využitím technických a přírodních opatření
- Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024
- Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019–2027
- Koncepce strategie ochrany přírody a krajiny Moravskoslezského kraje
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Moravskoslezsko – CZ08Z 2020+ včetně Podpůrných opatření pro PZKO 2020+
- Adaptační strategie Moravskoslezského kraje na dopady změny klimatu (2020)
- Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje
- Plán odpadového hospodářství Moravskoslezského kraje pro období 2016–2026
- Politika energetického managementu Moravskoslezského kraje a Územní energetická koncepce Moravskoslezského kraje
- Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020-2025
- Plán péče CHKO Poodří na období 2017-2026
- Internetové servery s veřejně přístupnými daty CENIA, MŽP ČR, AOPK, České geologické služby, SEKM, ČHMÚ, ČSÚ, MSK
- Platné obecně závazné předpisy v ochraně ovzduší, vody, půdy, přírody a krajiny, odpadovém hospodářství

SEZNAM NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH ZKRATEK POUŽÍVANÝCH V TEXTU

A4 ZÚR MSK	Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje
AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
ČOV	čistírna odpadních vod
ČR	Česká republika
EVL	evropsky významná lokalita
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přírodní akumulace vod
k. ú.	katastrální území
MLC	multimodální logistické centrum
MSK	Moravskoslezský kraj
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NATURA	soustava chráněných území evropského významu
NRBC	nadregionální biocentrum
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky v platném znění
PO	ptačí oblast
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
RBK	regionální biokoridor
SEA	posuzování vlivů koncepce nebo územního plánu na životní prostředí
ÚAP	územně analytické podklady
ÚPD	územně plánovací podklady
ÚSES	územní systém ekologické stability
VTL	vysokotlaký plynovod
VVURÚ	vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR MSK	Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje
žst.	železniční stanice