# **Vyhodnocení variant řešení vymezeného návrhového koridoru pro vysokorychlostní trať (VRT) v úseku (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov**

na základě projednání návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje

a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území podle ust. § 37 stavebního zákona

**Posouzení variant řešení dotčenými orgány**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Dotčený orgán | **Obsah stanoviska** | | | |
| Varianta **VR1A** – severní trasa | Varianta **VR1B** – severní trasa  s tzv. Vítkovickou spojkou | Varianta **VR1C** – jižní trasa | Varianta **VR1D** – jižní trasa  s tzv. Vítkovickou spojkou |
| **Ministerstvo obrany** | Vedení VRT v koridoru VR1A nekoliduje s veřejným zájmem na zajištění obrany státu a neohrozí funkčnost stávajících zařízení MO. | Vedení VRT v koridoru VR1B nekoliduje s veřejným zájmem na zajištění obrany státu a neohrozí funkčnost stávajících zařízení MO. | Vedení VRT v koridoru VR1C nekoliduje s veřejným zájmem na zajištění obrany státu a neohrozí funkčnost stávajících zařízení MO. | Vedení VRT v koridoru VR1D nekoliduje s veřejným zájmem na zajištění obrany státu a neohrozí funkčnost stávajících zařízení MO. |
| **Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství** | Z hlediska vodního zákona všechny varianty částečně zasahují do stanovených záplavových území i aktivních zón vodních toků Odra, Bílovka a Husí potok, k největšímu dotčení dochází variantami VR1C a VR1D, které stanovenými záplavovými územími prochází v největším rozsahu, varianty VR1A a VR1B se stanovených záplavových území dotýkají výrazně menší měrou, nejkratší průchod záplavovým územím Q100 má varianta VR1A, proto se jeví nejvhodněji. Všechny varianty se dotýkají ochranného pásma zdroje přírodních léčivých vod, z tohoto pohledu nelze žádnou z variant vyhodnotit jako nejvhodnější. | | | |
| Z hlediska ochrany lokalit soustavy Natura 2000 porovnáním přínosů a rizik vymezení/nevymezení koridoru mezinárodního a republikového významu na zajištění územních podmínek pro nezbytnou dopravní infrastrukturu (zejména pro zlepšení dostupnosti a propojenosti všech regionů Evropské unie, a zajištění tak větší konkurenceschopnosti, včetně odlehčení silniční dopravy a snížení imisního zatížení kraje) na straně jedné a podmínek pro příznivé životní prostředí a ochrany ostatních veřejných zájmů (ochrana území soustavy Natura 2000) na straně druhé, lze konstatovat, že se schválením koncepce lze souhlasit pouze v případě varianty VR1A nebo VR1B. | | Pro realizaci předložené koncepce ve variantě VR1C a VR1D bylo konstatováno významně negativní ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, resp. jejich předmětů ochrany. | |
| Z hlediska ochrany ÚSES lze konstatovat, že se schválením koncepce lze souhlasit pouze v případě varianty VR1A nebo VR1B. | | | |
| Z hlediska ochrany krajinného rázu lze konstatovat, že se schválením koncepce lze souhlasit pouze v případě varianty VR1A nebo VR1B. | | | |
| **Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Správa Chráněné krajinné oblasti Poodří** | Vliv variant VR1A a VR1B je posouzením vlivu koncepce dle zákona o ochraně přírody a krajiny vyhodnocen jako mírně negativní. Nejsou známy skutečnosti, které by realizaci záměru s této podobě vylučovaly. Řešení ve variantách VR1A a VR1B se připouští. | | U variant VR1C a VR1D je vyhodnocen významně negativní vliv jak na EVL Poodří, tak na PO Poodří. Realizaci těchto variant považuje AOPK ČR, Správa CHKO Poodří, za nepřijatelnou. | |
| **Ministerstvo zemědělství** | Z vodohospodářského hlediska varianty VR1A a VR1B nebudou znamenat významně negativní zásah do prostředí související s vodou, jelikož potenciální negativní vliv při průchodu záplavovým územím, ochranným pásmem zdroje přírodních léčivých vod a při překonání vodotečí je možno technicky ošetřit tak, aby nedošlo ke zhoršení průchodu povodňové vlny. Nepředpokládá se ani zvýšení rizika sucha. | | U variant VR1C a VR1D byly zjištěny neakceptovatelné negativní vlivy, které vyloučily realizaci těchto variant, a tyto vlivy nebylo možno minimalizovat. | |
| **Ministerstvo vnitra** | MV souhlasí s návrhem Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje, přestože koridor VRT je v kontaktu s RRL spojem. RRL spoje jsou ohraničeny prostorovými útvary, tzv. Fresnelovými zónami. Tyto prostorové útvary ohraničují oblasti, ve kterých by neměly být žádné překážky, na kterých by mohlo docházet k odrazům (ale i ohybům a rozptylům), ovlivňujícím intenzitu i kvalitu přenášených signálů RRL spojů. S ohledem na výškové parametry tohoto spoje nebude nutné pro budoucí stavbu stanovovat podmínky realizace. | | | |
| **Ministerstvo kultury** | Varianty koridoru VR1A a VR1B mají minimální bezprostřední dopad na památkové zájmy a nejsou v rozporu s památkovou ochranou v území. | | Varianty VR1C a VR1D jsou v rozporu s památkovou ochranou území. Realizace těchto tras znehodnotí kulturní hodnoty území. Negativně ovlivní vizuální působení předmětných kulturních památek a celkový hodnotný krajinný ráz. | |
| **Ministerstvo dopravy** | Z hlediska vodní dopravy, dopravy na pozemních komunikacích (dálnic a silnic I. třídy), letecké dopravy a drážní dopravy MD souhlasí s projednávaným návrhem Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje. Všechny varianty jsou z dopravního hlediska akceptovatelné. | | | |
| Za nejvhodnější považujeme variantu VR1B. | Za další možnou považujeme variantu VR1A. | Varianty VR1C a VR1D mají významně negativní vliv na udržitelný rozvoj území, a proto nejsou preferované. | |
| **Ministerstvo průmyslu a obchodu** | Z hlediska zájmů ochrany a využívání nerostného bohatství jsou v podstatě všechny varianty rovnocenné. | | | |
| Varianty VR1A a VR1B jsou z pohledu rozvoje přenosové soustavy ČR akceptovatelné. | | Varianty VR1Ca VR1D zásadním způsobem zasahují do koridoru EZ10 v lokalitě před rozvodnou Kletné, kde není prokázána realizovatelnost obou záměrů. | |
| **Ministerstvo životního prostředí** | Z hlediska ochrany ZPF, ochrany ovzduší, zákona o odpadech, ochrany vod, ochrany a využití nerostného bohatství a geologického zákona MŽP souhlasí se všemi variantami vymezení koridoru pro VRT. | | | |
| Z hlediska ochrany přírody a krajiny MŽP souhlasí s vymezením koridoru pro VRT ve variantách VR1A a VR1B pouze za předpokladu, že bude plně zachována prostupnost území pro živočichy a budou minimalizovány činnosti, které mohou způsobit podstatné změny v biologické rozmanitosti, struktuře a funkci ekosystémů anebo nevratně poškozovat půdní povrch, měnit vodní režim a provádět terénní úpravy značného rozsahu. | | MŽP nesouhlasí s vymezením koridoru VRT ve variantách VR1C a VR1D a požaduje tyto varianty koridoru vypustit. | |
| **Státní úřad pro jadernou bezpečnost** | Z hlediska jaderné bezpečnosti a radiační ochrany při činnostech souvisejících s využíváním jaderné energie a činnostech vedoucích k ozáření Státní úřad pro jadernou bezpečnost souhlasí s návrhem koncepce. | | | |
| **Státní energetická inspekce** | Návrh Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je v souladu s Územní energetickou koncepcí Moravskoslezského kraje. | | | |
| **Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Správa Chráněné krajinné oblasti Beskydy** | Přestože se záměr vlastního území CHKO Beskydy bezprostředně nedotkne, může dlouhodobě a nevratně narušit některé ekosystémové služby krajiny, které by mohly mít dalekosáhlý dopad, byť s časovým zpožděním. AOPK ČR, Správa CHKO Beskyd, považuje za bezpodmínečně nezbytné zachovat (případně obnovit) migrační spojitost území pomocí technických opatření prolamujících vzniklé migrační bariéry. | | | |
| **Český báňský úřad** | Všechny čtyři varianty se v prostoru mezi Studénkou a Jistebníkem spojují a dále vedou jedním společným koridorem, který se od prostoru mezi Jistebníkem a Dolní Polankou dotýká zájmů chráněných státní báňskou správou. Vzhledem k uložení v současné době známých ložisek nerostů a způsobu jejich dobývání ČBÚ posoudil míru omezení či případného znemožnění hospodárného vydobytí ložiska všech řešených variant z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství a dospěl k závěru, že realizace záměru v žádném z variantních řešení neomezí ani neznemožní vydobytí ložisek nerostů. | | | |

**Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR MSK (SEA)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí** | |
| **Vliv na půdu** | Rozsah záborů půdy lze považovat za akceptovatelný a nevylučující záměr z realizace v žádné z variant. |
| **Vliv na dopravní zátěž území** | Vliv koncepce byl vyhodnocen jako pozitivní ve všech variantách. |
| **Vlivy na ovzduší a klima** | Vlivy realizace koncepce na klima se ve sledovatelné míře neprojeví u žádné z variant. |
| **Vlivy na hlukovou zátěž** | 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. Rizikovým místem u všech variant jsou lokality, v nichž dochází k většímu přiblížení trasy VRT k obytné zástavbě. |
| **Vlivy na vody** | Realizace koncepce u žádné z variant nebude znamenat významně negativní zásahy do prostředí souvisejícího s vodou, protože potenciální negativní vliv při průchodu záplavovým územím, ochranného pásma zdroje přírodních léčivých vod a při překonání vodotečí je možno technicky ošetřit tak, aby nedošlo ke zhoršení kvality nebo omezení kvantity podzemních nebo povrchových vod a ke zhoršení průchodu povodňové vlny. Relativně větší zásah do této složky životního prostředí se projeví u variant VR1C a VR1D. Negativním vlivem koncepce ve všech variantách z hlediska vodního hospodářství je riziko znečištění podzemních nebo povrchových vod při výstavbě stavby v železničním koridoru, zejména z toho důvodu, že se jedná u všech variant o průchod přes ochranné pásmo zdroje přírodních léčivých vod a o průchod tras přes záplavové území Odry.  Uplatnění koncepce nepředpokládá významnou změnu odtokových poměrů v území, ani změny vedoucí ke zvýšení rizika sucha. |
| **Vlivy na krajinu a krajinný ráz** | Uplatnění koncepce se v tomto případě projeví mírně negativně, především z důvodu křižování 4 migračních koridorů u všech navrhovaných variant. |
| **Vlivy na** **čerpání neobnovitelných zdrojů** | Přímé vlivy na čerpání neobnovitelných zdrojů, především nerostných surovin, vody, paliv a energií z důvodu realizace koncepce nenastanou a nebude omezena těžba žádného z ložisek. |
| **Vlivy na** **veřejné zdraví** | Provoz na této trati bude nositelem hlukové zátěže, která se projeví podél trasy ve vybrané variantě. Naopak podél stávajících tras silnic lze očekávat snížení hlukové zátěže dané nižší intenzitou dopravy.  Celkově se očekává, že při realizaci navrhované koncepce dojde k mírnému snížení imisní a hlukové zátěže zástavby sídel, z důvodu částečného vymístění dopravy ze silnic, a že budou realizována potřebná protihluková opatření. Zklidnění v centrální části zástavby sídel povede i ke zlepšení pohody bydlení. |
| **Vlivy na** **biologickou rozmanitost, faunu, flóru, ÚSES a zvláště chráněná území** | Koridor pro VRT ve všech variantách zasahuje do zvláště chráněných území, přírodního parku Oderské vrchy a EVL a PO Poodří. U variant VR1A a VR1B byly tyto střety vyhodnoceny jako akceptovatelné a mírně negativní, u variant VR1C a VR1D byly vyhodnoceny jako významně negativní a z důvodu neakceptovatelného negativního vlivu nebyly tyto dvě varianty doporučeny k realizaci. |
| **Vlivy na hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického** | Koncepce respektuje nemovité kulturní památky, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a v žádné z variant nepřináší jejich potenciální negativní dotčení. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Environmentální pilíř** | Potenciální dopad Aktualizace č. 3 ZÚR MSK na environmentální pilíř je možné hodnotit jako mírně negativní, viz výše. Navržený koridor pro VRT představuje nový zásah do několika skladebných částí ÚSES a zároveň zasahuje do zvláště chráněných území, přírodního parku Oderské vrchy, EVL a PO Poodří (NATURA 2000). Tyto negativní vlivy včetně vlivu na fragmentaci krajiny a narušení její migrační prostupnosti lze účinně minimalizovat při zpřesňování koridoru v nižších stupních územně plánovací dokumentace a zejména pak při návrhu stavebně-technického řešení stavby VRT v rámci projektové přípravy. Na druhou stranu VRT představuje environmentálně přijatelnou formu dopravy, její rozvoj je dalším krokem na cestě k nízkouhlíkové ekonomice a pomůže při snížení závislosti dopravy na tradičních uhlovodíkových palivech, čímž jednoznačně naplňuje principy udržitelného rozvoje. |
| **Ekonomický pilíř** | Vliv Aktualizace č. 3 ZÚR MSK na ekonomický pilíř lze hodnotit jako mírně pozitivní. V rámci dopravní situace v území MSK jsou požadavky zaměřeny na posílení dopravní sítě, které zajišťují podmínky k lepší dopravní dostupnosti regionu. Vymezený koridor pro VRT tyto požadavky rozvíjí a naplňuje ve všech variantách shodně. Realizace VRT s sebou přinese rozvoj ekonomiky a zlepší konkurenceschopnost jak ČR jako státu v kontextu regionu střední Evropy, tak i napojených území, měst a regionů, v kontextu celé ČR. Budoucí trasa VRT Praha – Brno – Ostrava s odbočením ve směru na Břeclav se stane páteří středoevropské sítě rychlé železniční dopravy, která propojí mj. hlavní města zemí Visegrádské skupiny a naváže na připravované projekty v sousedních státech. Výstavbou VRT dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, a to nejenom v ose nové tratě, a zároveň dojde k výraznému posílení kapacity stávajících koridorových tratí, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní, tak nákladní dopravy. |
| **Sociální pilíř** | Na sociální pilíř bude mít Aktualizace č. 3 ZÚR MSK neutrální vliv. Vymezením koridoru budou vytvořeny územní podmínky pro vybudování VRT, díky čemuž dojde k propojení krajských měst environmentálně šetrnou formou dopravy. Provoz na této vysokorychlostní trati bude nositelem hlukové zátěže, která se projeví podél trasy ve vybrané variantě. U nových dopravních staveb ji však lze účinně eliminovat například budováním protihlukových opatření. Zároveň se očekává snížení intenzity silniční dopravy a tím i snížení hlukové a imisní zátěže v území, kde vzniknou vhodnější podmínky pro život obyvatel. |

|  |
| --- |
| **Závěr SEA** |
| V průběhu hodnocení vlivu koncepce na životní prostředí (SEA) nebyly shledány významné negativní vlivy, které by bránily realizaci koncepce jako celku. U variant VR1C a VR1D byly zjištěny neakceptovatelné negativní vlivy, které vyloučily realizaci těchto variant. Tyto vlivy nebylo možno minimalizovat z důvodu nemožnosti stanovení podmínek pro jejich omezení. Z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou akceptovatelné varianty VR1A a VR1B, přičemž vlivy těchto dvou variant jsou rovnocenné. |

Obsah obrázku text, mapa

Popis vygenerovaný s velmi vysokou mírou spolehlivostiObr. Grafické znázornění návrhu variantního vymezení koridoru pro VRT v úseku (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov (výřez výkresu A.2 návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR MSK)