

# **AKTUALIZACE Č. 4 ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE**



## **II. TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ**



## **OBJEDNATEL**

**Moravskoslezský kraj**

28. října 117

702 18 Ostrava

## **POŘIZOVATEL**

**Krajský úřad Moravskoslezského kraje**

odbor územního plánování a stavebního řádu

28. října 117

702 18 Ostrava

## **ZPRACOVATEL**

**Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o.**

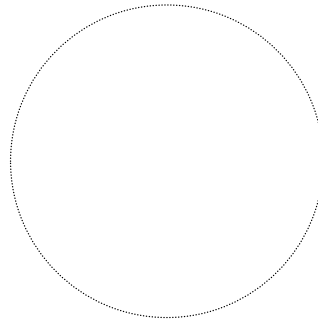
Na Máchovně 1610

266 01 Beroun

Zodpovědný projektant:

RNDr. Milan Svoboda

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



KOLEKTIV ZPRACOVATELŮ:

RNDr. Milan Svoboda

Ing. Jan Cihlář

Mgr. Simona Marhounová

Ing. arch. Alena Švandelíková

Ing. Tomáš Kapal

Mgr. Lukáš Veselý



## TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ

A)	VÝSLEDEK PŘEZKOUMÁNÍ DLE § 40 ODS. 1 STAVEBNÍHO ZÁKONA	8
A.1)	Vyhodnocení souladu s Politikou územního rozvoje ČR.....	8
A.1.1)	Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území ..	8
A.1.2)	Rozvojové oblasti a rozvojové osy.....	16
A.1.3)	Specifické oblasti .....	16
A.1.4)	Koridory a plochy dopravní infrastruktury .....	17
A.1.5)	Koridory a plochy technické infrastruktury a souvisejících rozvojových záměrů .....	17
A.1.6)	Další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování ..	17
A.2)	Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a § 19 stavebního zákona .....	18
A.2.1)	Vyhodnocení souladu s cíli územního plánování stanovenými v § 18 stavebního zákona .....	18
A.2.2)	Vyhodnocení souladu s úkoly územního plánování stanovenými v § 19 stavebního zákona .....	20
A.3)	Vyhodnocení souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů .....	23
A.4)	Vyhodnocení souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů.....	26
B)	ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDKÁCH VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, STANOVISKO MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PODLE § 37 ODS. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA A SDĚLENÍ, JAK BYLO STANOVISKO PODLE § 37 ODS. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA ZOHLEDNĚNO, S UVEDENÍM ZÁVAŽNÝCH DŮVODŮ, POKUD NĚKTERÉ POŽADAVKY NEBO PODMÍNKY ZOHLEDNĚNY NEBYLY	27
B.1)	Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí .....	27
B.1.1)	Struktura vyhodnocení .....	28
B.1.2)	Část A: Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) .....	28
B.1.3)	Část B: Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000) .....	33
B.1.4)	Část C–F: Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území .....	34
B.2)	Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona .....	37
B.3)	Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 37 odst. 6 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly.....	55
C)	VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH (NADREGIONÁLNÍCH) VZTAHŮ	60

D)	VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ PODMÍNEK VYPLYVAJÍCÍCH Z PŘÍPADNÝCH VYJÁDRĚNÍ PŘÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ SOUSEDNÍCH STÁTŮ A VÝSLEDKŮ KONZULTACÍ S NIMI	61
E)	VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ OBSAŽENÝCH V ROZHODNUTÍ ZASTUPITELSTVA KRAJE O OBSAHU AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE POŘIZOVANÉ POSTUPEM PODLE § 42 ODS. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA A VYHODNOCENÍ SOULADU SE SCHVÁLENÝM VÝBĚREM NEJVHODNĚJŠÍ VARIANTY A PODMÍNKAMI K JEJÍ ÚPRAVĚ V PŘÍPADĚ POSTUPU PODLE § 38 ODS. 2 STAVEBNÍHO ZÁKONA, S POKYNY PRO ZPRACOVÁNÍ NÁVRHU AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE V PŘÍPADĚ POSTUPU PODLE § 38 ODS. 3 STAVEBNÍHO ZÁKONA, S ROZHODNUTÍM O AKTUALIZACI ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE A JEJÍM OBSAHU V PŘÍPADĚ POSTUPU PODLE § 42 ODS. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA	62
E.1)	Vyhodnocení splnění požadavků obsažených v rozhodnutí zastupitelstva kraje o obsahu aktualizace zásad územního rozvoje pořizované postupem podle § 42 odst. 6 stavebního zákona .....	62
E.2)	Vyhodnocení souladu se schváleným výběrem nejvhodnější varianty a podmínkami k její úpravě v případě postupu podle § 38 odst. 2 stavebního zákona .....	62
E.3)	Vyhodnocení souladu s pokyny pro zpracování návrhu ZÚR v případě postupu podle § 38 odst. 3 stavebního zákona.....	63
E.4)	Vyhodnocení souladu s rozhodnutím o aktualizaci ZÚR a jejím obsahu v případě postupu podle § 42 odst. 6 stavebního zákona.....	63
F)	VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ TÝKAJÍCÍCH SE ROZVOJE ÚZEMÍ STÁTU, KTERÉ NEJSOU OBSAŽENY V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE (§ 36 ODS. 1 STAVEBNÍHO ZÁKONA), S ODŮVODNĚNÍM POTŘEBY JEJICH VYMEZENÍ	65
G)	KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ VČETNĚ VYBRANÉ VARIANTY	66
H)	KVALIFIKOVANÝ ODHAD ZÁBORŮ PŮDNÍHO FONDU PRO PLOCHY A KORIDORY REPUBLIKOVÉHO A NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU	103
H.1)	Kvalifikovaný odhad záborů ZPF .....	103
H.1.1)	Metodika a kvalifikovaný odhad záborů ZPF .....	103
H.1.2)	Odůvodnění záborů ZPF na půdách I. a II. třídy ochrany .....	104
H.2)	Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL .....	104
I)	NÁLEŽITOSTI PODLE SPRÁVNÍHO ŘÁDU	105
I.1)	Rozhodnutí o námitkách.....	105
I.2)	Vyhodnocení připomínek.....	105
J)	SEZNAM ZKRATEK POUŽITÝCH V TEXTU	106
K)	ÚPLNÉ ZNĚNÍ TEXTU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE S VYZNAČENÍM ZMĚN PROVEDENÝCH V RÁMCI AKTUALIZACE Č. 4	107
L)	POUČENÍ	108

## PŘÍLOHY

Příloha č. 1 Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů

Příloha č. 2 Vyhodnocení připomínek

## GRAFICKÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ

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

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

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

Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje respektuje Politiku územního rozvoje ČR ve znění:

Aktualizace č. 1, schválená vládou ČR usnesením č. 276 ze dne 15. 4. 2015,  
Aktualizace č. 2, schválená vládou ČR usnesením č. 629 ze dne 2. 9. 2019,  
Aktualizace č. 3, schválená vládou ČR usnesením č. 630 ze dne 2. 9. 2019,  
Aktualizace č. 4, schválené vládou ČR usnesením č. 618 ze dne 12. 7. 2021,  
Aktualizace č. 5, schválené vládou ČR usnesením č. 833 ze dne 17. 8. 2020,  
(dále též „PÚR ČR“).

Dle § 31 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, (dále též „stavební zákon“) je PÚR ČR nadřazeným právně závazným dokumentem pro vydávání zásad územního rozvoje (dále též „ZÚR“) a Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále též „A4 ZÚR MSK“) ji proto musí plně respektovat.

Z PÚR ČR vyplývají pro řešení A4 ZÚR MSK následující požadavky (*uvedeny kurzívou červeně*). Vyhodnocení souladu A4 ZÚR MSK s požadavky PÚR ČR je uvedeno vždy pod každým jednotlivým požadavkem PÚR ČR.

Vyhodnocení je provedeno výhradně ve vztahu k předmětu řešení A4 ZÚR MSK, kterým je:

- ↳ vymezení koridoru pro traťovou spojkou železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvatř 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,
- ↳ stanovení kompenzačních opatření pro kompenzaci významně negativních vlivů koridoru DZ27 na předmět ochrany a celistvost PO Poodří; pro kompenzaci se vymezují plochy KO1, KO2, KO3, KO4.

**Obsahové náležitosti A4 ZÚR MSK vyplývají z rozhodnutí Zastupitelstva Moravskoslezského kraje ze dne 12. 12. 2019, které usnesením č. 14/1665 rozhodlo o pořízení této aktualizace. Jedná se výhradně o vymezení koridoru pro bezúvatřové napojení železniční trati Studénka – Sedlnice na hlavní železniční trať Přerov – Bohumín ve směru na Přerov. Kompenzační opatření byla stanovena v návaznosti na stanovisko Ministerstva životního prostředí dle § 37 odst. 7 stavebního zákona, které bylo vydáno dne 29. 6. 2021, č. j.: MZP/2021/630/1378 pro kompenzaci významně negativních vlivů A4 ZÚR MSK na předmět ochrany a celistvost PO Poodří.**

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

*(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného*



*rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Moravskoslezského kraje jsou stanoveny v rámci platných ZÚR MSK. 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 CHKO Poodří a současně do lokalit soustavy Natura 2000 – EVL Poodří a PO Poodří – byl koridor v návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání 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, nedocházelo k jejich nadměrné fragmentaci a nedocházelo tak k významnému ovlivnění charakteru krajiny. Na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválilo výběr nejvhodnější varianty koridoru (viz [kapitola E.2](#)).

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, zachování prostupnosti územím pro člověka a volně žijící živočichy a ochranu dřevin rostoucích mimo les.

*(14a) Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není rozvoj venkovských území a oblastí.

*(15) Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmět A4 ZÚR MSK nepředstavuje vliv na prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel a jejím předmětem řešení není aktualizace problematiky této segregace.

*(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Navrhované řešení A4 ZÚR MSK reflektuje požadavek na rozvoj území kraje, mající nadmístní význam zejména v oblasti zlepšení stavu a podpory železniční dopravy.

S ohledem na skutečnost, že vymezený koridor pro traťovou spojkou zasahuje do území I. zóny ochrany CHKO Poodří a současně do lokalit soustavy Natura 2000 – EVL Poodří a PO Poodří – byl koridor v návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání 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, nedocházelo k jejich nadměrné fragmentaci a nedocházelo tak k významnému ovlivnění charakteru krajiny. Na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválilo výběr nejvhodnější varianty koridoru (viz [kapitola E.2](#)).

Návrhem A4 ZÚR MSK sice dochází k dotčení přírodních hodnot území – CHKO Poodří, EVL Poodří, PO Poodří, nicméně toto dotčení nelze a priori označit za takové, které ve svém důsledku zhoršuje stav i hodnoty území. Z hlediska komplexního přístupu je potřeba zdůraznit, že navrhované řešení A4 ZÚR MSK zároveň přispívá ke zlepšení stavu životního prostředí v širších souvislostech. 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.

*(16a) Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Navrhované řešení A4 ZÚR MSK reflektuje požadavek na rozvoj území kraje spočívající v oblasti zlepšení stavu a podpory železniční dopravy ve vazbě na výstavbu a rozvoj multimodálního logistického centra Mošnov (dále též „MLC Mošnov“). Rozvoj území MSK je tak prováděn ve vzájemné koordinaci jak prostorových, odvětvových, tak časových hledisek spojených právě s MLC Mošnov, jakožto významného segmentu hospodářského pilíře MSK.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není lokalizace zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí. Záměr propojení železničních tratí č. 270 a 325 však úzce souvisí s rozvojem Multimodálního carga Mošnov (dále též „MCM“), který je součástí MLC Mošnov. MCM je strategickým projektem Moravskoslezského kraje, který představuje propojení logistických aktivit v oblasti kombinované dopravy a leteckého carga. Projekt nepochybně přispěje k podpoře podnikatelského prostředí a vytváření nových pracovních příležitostí v regionu.

*(18) Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není aktualizace koncepce rozvoje sídelní struktury. Platné ZÚR MSK obsahují v prioritách územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území požadavky například na využívání zastavěného území, vymezení rozvojových ploch nebo podmínky a podobu sídelní struktury. Řešení A4 ZÚR MSK bylo navrženo mj. i s ohledem na tyto stanovené požadavky a podmínky.

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 Štamberk a v neposlední řadě s MLC Mošnov, resp. MCM Mošnov, jakožto významného centra zaměstnanosti v MSK.

*(19) Vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu, vč. území bývalých vojenských újezdů). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není aktualizace předpokladů pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch nebo stanovení požadavků na využívání zastavěného území. Tyto oblasti jsou již řešeny v rámci platných ZÚR MSK, v prioritách územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území.

Koridor DZ27 byl vymezen mj. i s ohledem na účelné využívání a uspořádání území, včetně koordinace veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, což je jedním z cílů územního plánování uvedeným v § 18 stavebního zákona.

*(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

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 CHKO Poodří a současně do lokalit soustavy Natura 2000 – EVL Poodří a PO Poodří – byl koridor v návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání 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, nedocházelo k jejich nadměrné fragmentaci a nedocházelo tak k významnému ovlivnění charakteru krajiny. Na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválilo výběr nejhodnější varianty koridoru (viz [kapitola E.2](#)).

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, zachování prostupnosti územím pro člověka a volně žijící živočichy a ochranu dřevin rostoucích mimo les.

A4 ZÚR MSK stanovuje kompenzační opatření. Ta jsou stanovena v návaznosti na stanovisko Ministerstva životního prostředí dle § 37 odst. 7 stavebního zákona, které bylo vydáno dne 29. 6. 2021, č. j.: MZP/2021/630/1378 pro kompenzaci významně negativních vlivů A4 ZÚR MSK na předmět ochrany a celistvost PO Poodří. Pro kompenzaci významně negativních vlivů koridoru DZ27 se vymezují plochy KO1, KO2, KO3, KO4.

*(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezování ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK je vymezení koridoru DZ27 pro traťovou spojku, která s ohledem na svůj územní rozsah zásadním způsobem neovlivní migrační prostupnost území pro volně žijící živočichy, ani pro člověka. 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.

Pro koridor DZ27 jsou stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru, která zohledňují mj. požadavek na zachování prostupnosti území pro člověka a volně žijící živočichy.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není aktualizace vymezení nebo ochrana ploch veřejně přístupné zeleně.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není aktualizace podmínek pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu.

*(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívák, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům*



*tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

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. Návrhem A4 ZÚR MSK jsou vytvářeny předpoklady pro lepší dostupnost území prostřednictvím zkvalitnění železniční infrastruktury.

A4 ZÚR MSK zásadním způsobem neovlivní migrační prostupnost území pro volně žijící živočichy, ani pro člověka. 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, byl koridor v rámci návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání prověřen 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. Na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválilo výběr nejvhodnější varianty koridoru (viz [kapitola E.2](#)).

*(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Navrhované řešení A4 ZÚR MSK vytváří územní podmínky mj. pro propojení sídel v dotčené části MSK, tj. v 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 v neposlední řadě s MLC Mošnov, jakožto významného centra zaměstnanosti v 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 ke snížení emisí a zlepšení stavu ovzduší nejen na území MSK.

Dalším nedílným přínosem navrhovaného řešení A4 ZÚR MSK je vytvoření územních podmínek pro odstranění úvraťových 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 hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Koridor pro traťovou spojkou, který je předmětem A4 ZÚR MSK, je vymezen mimo dosah obytné zástavby a nebude mít negativní vliv na lidské zdraví.

V širších souvislostech naopak 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.

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není vymezování ploch pro obytnou zástavbu nebo výrobní činnosti, a to s ohledem na podrobnost řešení a obsahové náležitosti ZÚR stanovené stavebním zákonem a vyhláškou č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění (dále jen „vyhláška č. 500/2006 Sb.“).

*(25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem jim předcházet a minimalizovat jejich negativní dopady. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území a využívání přírodně blízkých opatření pro zadržování a akumulaci povrchové vody tam, kde je to možné s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu, jako jedno z adaptačních opatření v případě dopadů změny klimatu.*

*V území vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání srážkových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní a sucha.*

*Při vymezování zastavitelných ploch zohlednit hospodaření se srážkovými vodami.*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není aktualizace podmínek pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami. Priorita stanovená PÚR ČR je již promítnuta do priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území v platných ZÚR MSK a dále zohledněna návrhem konkrétních ploch a koridorů obsažených v platných ZÚR MSK.

*(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášť odůvodněných případech. Vymezovat*

*a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

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

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není vymezení zastavitelných ploch. Koridor D27 se dotýká záplavového území řeky Odry. Minimalizaci dopadu průchodu záměru záplavovým územím však lze řešit až v rámci konkrétního projektového stavebně-technického řešení stavby, nikoliv v úrovni ZÚR.

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

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Navrhované řešení A4 ZÚR MSK vytváří územní podmínky mj. 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 Štamberk a v neposlední řadě s MLC Mošnov, jakožto významného centra zaměstnanosti v MSK. Návrhem A4 ZÚR MSK jsou tak mj. vytvářeny předpoklady pro účelné využívání železniční infrastruktury v rámci sídelní struktury MSK a propojení městských oblastí s venkovskými oblastmi.

Navrhované řešení A4 ZÚR MSK dále ve vazbě na výstavbu a rozvoj MLC Mošnov, resp. MCM, vytváří územní podmínky pro vytvoření výkonné sítě nákladní dopravy sestávající z módů letecké, silniční a železniční dopravy. MCM je strategickým projektem Moravskoslezského kraje. Jde o komplexní projekt propojení logistických aktivit v oblasti kombinované dopravy a leteckého carga umístěný na pozemcích Moravskoslezského kraje navazujících bezprostředně na areál letiště Leoše Janáčka Ostrava a území Strategické průmyslové zóny Mošnov. Projekt MCM je z koncepčního hlediska součástí MLC Mošnov jako společného projektu MSK a statutárního města Ostravy. Navrhované dopravní řešení tak naplňuje prioritu využívání regionálních seskupení (klastřů) k dialogu všech partnerů, na které mají změny v území dopad a kteří mohou posilovat atraktivitu území investicemi ve prospěch územního rozvoje.

*(28) Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat potřeby rozvoje území v dlouhodobém horizontu a nároky na veřejnou infrastrukturu, včetně veřejných prostranství. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je vhodné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK je vymezení koridoru traťové spojky, který zohledňuje nároky na vývoj a rozvoj území, a to v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje.

Případné stanovení podrobnějších požadavků a nároků na změny v území ve vazbě na vymezovaný koridor bude předmětem řešení územně plánovacích dokumentací obcí.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Navrhované řešení A4 ZÚR MSK ve vazbě na výstavbu a rozvoj MLC Mošnov vytváří územní podmínky pro vytvoření výkonné sítě nákladní dopravy sestávající z módů letecké, silniční a železniční dopravy.

Navrhované řešení A4 ZÚR MSK zároveň přispívá k rozvoji a efektivnímu fungování veřejné železniční dopravy, kdy zejména odstraněním úvratových jízd vlaků (směr Přerov – Veřovice) do žst. Studénka dojde ke zvýšení plynulosti provozu na železniční síti a zkrácení přepravního času.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není aktualizace koncepce zásobování vodou nebo čištění odpadních vod ani konkrétních ploch a koridorů této technické infrastruktury. Platné ZÚR MSK zohlednění této priority již obsahují, a to v prioritách územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území.

*(31) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.*

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není aktualizace podmínek pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů.

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

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není změna vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR ČR.

### **A.1.3) Specifické oblasti**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není změna vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR ČR.



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

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není žádný koridor ani plocha dopravní infrastruktury vymezené v PÚR ČR.

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

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není žádný koridor ani plocha technické infrastruktury vymezené v PÚR ČR.

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

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

A4 ZÚR MSK neovlivňuje plnění úkolů stanovených pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady stanovených v PÚR ČR.

##### **Úkoly pro územní plánování**

A4 ZÚR MSK neovlivňuje plnění úkolů pro územní plánování stanovených v PÚR ČR.

--

Nové záměry vyplývající z Aktualizace č. 4 PÚR ČR, která byla schválena vládou ČR usnesením č. 618 ze dne 12. 7. 2021 a stala se závaznou dne 1. 9. 2021, tj. den po uveřejnění Sdělení Ministerstva pro místní rozvoj o schválení Aktualizace č. 4 PÚR ČR ve Sbírce zákonů, nejsou předmětem řešení A4 ZÚR MSK.

Aktualizovaná PÚR ČR vymezuje v čl. (75b) novou specifickou oblast „SOB9“, ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem. V Moravskoslezském kraji patří do této oblasti území obcí z ORP Krnov. Požadavky vyplývající pro Moravskoslezský kraj z tohoto čl. (75b), ve vazbě na čl. (39) stanovující obecné úkoly pro územní plánování pro rozvojové oblasti vymezené v PÚR ČR, budou zahrnuty do Zprávy o uplatňování ZÚR MSK v uplynulém období a následně zapracovány v rámci řádné aktualizace ZÚR MSK. Touto aktualizací budou zapracovány všechny relevantní aktualizované články politiky územního rozvoje, a ZÚR MSK tak budou v celém rozsahu uvedeny do souladu s PÚR ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3, 4, a 5.

Aktualizovaná PÚR ČR vymezuje v novém čl. (83e) koridor vysokorychlostní dopravy ŽD5 jako „RS1 úsek Prosenice–Ostrava–hranice ČR/Polsko (–Katowice) včetně dopravně bezkolizního napojení RS1 na stávající trať směr Ostrava–Vítkovice–Havířov–Český Těšín“. Upřesnění vymezení části tohoto koridoru pro vysokorychlostní železniční trať v úseku od hranice se sousedním Olomouckým krajem po Ostravu–Svinov je předmětem nyní pořizované Aktualizace č. 3 ZÚR MSK. O pořízení Aktualizace č. 6 zásad územního rozvoje, jejímž předmětem je vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať Ostrava–Svinov–hranice ČR/Polsko (–Katowice), rozhodlo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 6/564 ze dne 16. 12. 2021.

Aktualizovanou PÚR ČR došlo k úpravě názvu a vymezení rozvojového záměru silniční dopravy „SD16“ (dříve „S6“) uvedeného v čl. (115). Nově je koridor vymezen jako Silnice I. třídy I/11, I/59, I/67, I/68 úsek Bohumín–Karviná–Havířov–Třanovice–Mosty u Jablunkova–hranice ČR/Slovensko (–Žilina). Úprava vymezení tohoto koridoru bude rovněž předmětem aktualizace ZÚR MSK na základě Zprávy o uplatňování ZÚR MSK v uplynulém období.

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

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

Stavební zákon definuje v § 18 cíle územního plánování (*uvedeny kurzívou červeně*). Vyhodnocení souladu A4 ZÚR MSK s každým jednotlivým cílem územního plánování je uvedeno vždy pod každým cílem:

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

#### Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:

A4 ZÚR MSK vytváří územní předpoklady pro udržitelný rozvoj území.

Prostřednictvím A4 ZÚR MSK jsou zejména vytvářeny podmínky pro hospodářský rozvoj, tj. pro optimalizaci přepravních proudů a podporu podnikatelského prostředí. Související vznik nových pracovních míst představuje posílení sociálního pilíře udržitelného rozvoje. Zároveň jsou v maximální míře respektovány všechny přírodní a krajinné hodnoty v řešeném území, přestože dochází k jejich dotčení. 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 a prostupnost území pro člověka a volně žijící živočichy.

V širších souvislostech navrhované řešení A4 ZÚR MSK ale zároveň přispívá ke zlepšení stavu životního prostředí. 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, čímž dojde k posílení environmentálního pilíře.

Součástí A4 ZÚR MSK je rovněž vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož úkolem je posouzení, zda vymezením koridoru pro traťovou spojku, které je předmětem řešení A4 ZÚR MSK, dojde k vytvoření takového stavu, kdy je území využíváno dosažitelně optimálním způsobem.

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

#### Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:

Koridor DZ27 byl vymezen mj. i s ohledem na účelné využívání a uspořádání území, včetně koordinace veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Navrhované řešení reflektuje požadavek na rozvoj území kraje spočívající v oblasti zlepšení stavu a podpory železniční dopravy ve vazbě na výstavbu a rozvoj MLC Mošnov. Rozvoj území MSK je tak prováděn ve vzájemné koordinaci jak prostorových, odvětvových, tak časových hledisek spojených právě s MLC Mošnov a Strategickou průmyslovou zónou Mošnov, jakožto významných segmentů hospodářského pilíře MSK.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

V rámci pořízení návrhu A4 ZÚR MSK byly koordinovány všechny známé záměry na změny v území a požadavky na ochranu veřejných zájmů obsažené jak v platných ZÚR MSK, tak uplatněné dotčenými orgány, správci a provozovateli veřejné dopravní a technické infrastruktury a obcemi v řešeném území, a to s ohledem na respektování veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů.

Koridor pro traťovou spojkou, který je předmětem A4 ZÚR MSK, je koridorem dopravní veřejné infrastruktury, která je zřizována a využívána ve veřejném zájmu. Optimalizace dopravního spojení současně představuje podporu podnikatelského prostředí. Vymezením tohoto koridoru v rámci A4 ZÚR MSK dochází ke konkretizaci veřejného zájmu a vytvoření územních podmínek pro umístění záměru, který má vliv na rozvoj MSK.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Moravskoslezského kraje jsou stanoveny v rámci platných ZÚR MSK, a to zejména v rámci stanovení priorit územního plánování kraje (kapitola A platných ZÚR MSK) nebo v rámci upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území (kapitola E platných ZÚR MSK).

Návrhem A4 ZÚR MSK nedochází k dotčení civilizačních ani kulturních hodnot území ani k narušení urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Vymezení koridoru traťové spojkou, které je předmětem řešení A4 ZÚR MSK, bylo provedeno zejména s ohledem na ochranu a rozvoj přírodních hodnot v území.

Návrhem A4 ZÚR MSK dochází k dotčení přírodních hodnot území. S ohledem na skutečnost, že vymezený koridor pro traťovou spojkou zasahuje do území CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří, byl koridor v návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání 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. Na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválilo výběr nejvhodnější varianty koridoru (viz [kapitola E.2](#)).

V rozsahu provedené změny v území, tedy v rozsahu vymezeného koridoru traťové spojkou, 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.

*(5) V nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umísťovat stavby, zařízení, a jiná opatření pouze pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu nerostů, pro ochranu přírody a krajiny, pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, přípojky a účelové komunikace, pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro*

*odstraňování jejich důsledků, a dále taková technická opatření a stavby, které zlepší podmínky jeho využití pro účely rekreace a cestovního ruchu, například cyklistické stezky, hygienická zařízení, ekologická a informační centra; doplňková funkce bydlení či pobytové rekreace není u uvedených staveb přípustná. Uvedené stavby, zařízení a jiná opatření včetně staveb, které s nimi bezprostředně souvisejí včetně oplocení, lze v nezastavěném území umísťovat v případech, pokud je územně plánovací dokumentace z důvodu veřejného zájmu výslovně nevylučuje.*

**Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Netýká se řešení A4 ZÚR MSK, požadavek se týká podrobnějších územně plánovacích dokumentací.

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

**Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Netýká se řešení A4 ZÚR MSK. Měřítko zásad územního rozvoje neumožňuje identifikaci jednotlivých pozemků.

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

Stavební zákon definuje v § 19 úkoly územního plánování (*uvedeny kurzívou červeně*). Vyhodnocení souladu A4 ZÚR MSK s každým jednotlivým cílem územního plánování je uvedeno vždy pod každým úkolem:

*(1) Úkolem územního plánování je zejména*

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

**Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Řešení A4 ZÚR MSK je navrženo s ohledem na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot území, jejichž ochrana je definována v platných ZÚR MSK.

Míra dotčení přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území koridorem pro traťovou spojkou, který je předmětem řešení A4 ZÚR MSK, byla zjištěna a posouzena v rámci vymezení a zhodnocení variant koridoru v návrhu pro společné jednání, a rovněž byla předmětem vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území s důrazem na vyhodnocení vlivů na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy NATURA 2000.

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

**Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Celková koncepce rozvoje území je stanovena v platných ZÚR MSK, aktualizace urbanistické koncepce není předmětem řešení A4 ZÚR MSK.

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

**Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Řešení A4 ZÚR MSK, resp. potřeba vymezení koridoru pro traťovou spojku, vychází z návrhu oprávněného investora – Správy železniční dopravní cesty, státní organizace<sup>1</sup> – na pořízení aktualizace ZÚR MSK z důvodu rozvoje veřejné dopravní infrastruktury.

Potřeba vymezení koridoru a veřejný zájem na jeho vymezení jsou podrobně popsány v [kapitole G](#)) a spočívají zejména v rozvoji železniční infrastruktury v širším kontextu.

S ohledem na skutečnost, že vymezený koridor pro traťovou spojku zasahuje do území CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří, byl koridor v návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání 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.

Potenciální vlivy na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území atd. byly prověřeny a hodnoceny v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož závěry jsou uvedeny v [kapitole B](#)).

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro traťovou spojku, pro něž ohledem na charakter záměru – liniovou dopravní stavbu – nejsou stanoveny urbanistické, architektonické nebo estetické požadavky. Případné požadavky na prostorové uspořádání stavby traťové spojky v rámci koridoru je nutno řešit v podrobnějším stupni projektové přípravy stavby.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

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

Míra dotčení stávajícího charakteru a hodnot území koridorem byla prověřena variantním vymezením koridoru v rámci návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání. Na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválilo výběr nejvhodnější varianty koridoru (viz [kapitola E.2](#)).

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

S ohledem na charakter předmětu řešení A4 ZÚR MSK není etapizace stanovena. Smyslem vymezení koridoru je vytvoření podmínek pro umístění traťové spojky a zajištění její funkčnosti v celé délce vymezeného koridoru.

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

<sup>1</sup> od 1. 1. 2020 užíván nový název – Správa železnic



#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro traťovou spojku, v jehož plošném rozsahu nelze konkrétním způsobem vytvořit podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof – tyto podmínky jsou již řešeny v platných ZÚR MSK.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není tematika odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn. V širším kontextu je v rámci A4 ZÚR MSK posílen hospodářský pilíř MSK vytvořením územních podmínek pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční dopravy.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není aktualizace podmínek pro obnovu a rozvoj sídelní struktury, pro kvalitní bydlení a pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu. V širším kontextu jsou v rámci A4 ZÚR MSK vytvořeny podmínky pro účelné využívání železniční infrastruktury v rámci sídelní struktury MSK a propojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, čímž jsou vytvořeny mj. i předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Řešení A4 ZÚR MSK je zaměřeno pouze na rozvoj veřejné dopravní infrastruktury. Vymezení koridoru pro traťovou spojku bylo variantně prověřeno mj. právě s ohledem na výběr nejvhodnější a nejšetrnější varianty představující nejnížší možné náklady na její stavbu, ale také na případná související nezbytná opatření v oblasti ochrany dotčených přírodních hodnot (např. s ohledem na stanovení kompenzačních opatření).

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK není aktualizace podmínek pro zajištění civilní ochrany.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Asanační, rekonstrukční nebo rekultivační zásahy nejsou s ohledem na charakter řešení A4 ZÚR MSK a měřítko zásad územního rozvoje určeny.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

A4 ZÚR MSK stanovuje kompenzační opatření. Ta jsou stanovena v návaznosti na stanovisko Ministerstva životního prostředí dle § 37 odst. 7 stavebního zákona, které bylo vydáno dne 29. 6. 2021, č. j.: MZP/2021/630/1378 pro kompenzaci významně negativních vlivů A4 ZÚR MSK na předmět ochrany a celistvost PO Poodří. Pro kompenzaci významně negativních vlivů koridoru DZ27 se vymezují plochy KO1, KO2, KO3, KO4.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Využívání přírodních zdrojů není předmětem řešení A4 ZÚR MSK.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

Při zpracování A4 ZÚR MSK byly uplatněny poznatky z uvedených oborů. Zpracovatelský tým je tvořen odborníky z uvedených oborů. Úkol se však plně uplatní až v dalších fázích přípravy záměru.

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

#### **Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

A4 ZÚR MSK byla posouzena z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Závěry vyhodnocení jsou uvedeny v [kapitole B](#).

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

*Poznámka: Vyhodnocení se týká souladu se stavebním zákonem a vyhláškou č. 500/2006 Sb.*

#### **Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje (platné)**

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

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

Na základě návrhu oprávněného investora - společnosti Liberty Ostrava a.s. na pořízení aktualizace ZÚR MSK, byla pořízena **Aktualizace č. 5 ZÚR MSK**. O pořízení Aktualizace č. 5 ZÚR MSK rozhodlo dle § 42a odst. 2 stavebního zákona Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 2/126 ze dne 17. 12. 2020. Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje prostřednictvím uvedeného usnesení v souladu s § 42a odst. 1 stavebního zákona rozhodlo, že A5 ZÚR MSK bude pořízena zkráceným postupem podle § 42a–42c stavebního zákona. Aktualizace č. 5 ZÚR MSK byla vydána formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje usnesením č. 4/375 ze dne 17. 6. 2021 a nabylo účinnosti dne 31. 7. 2021.

## **Aktualizace č. 4 ZÚR MSK**

Na základě návrhu oprávněného investora – Správy železniční dopravní cesty, s. o.<sup>2</sup> – na pořízení aktualizace ZÚR MSK ze dne 12. 10. 2019, č. j. 68903/2019-SZDC-GŘ-O26, rozhodlo dle § 42 odst. 6 stavebního zákona Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dne 12. 12. 2019 usnesením č. 14/1665 o pořízení **Aktualizace č. 4 ZÚR MSK**, včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Obsahem této aktualizace je vymezení koridoru pro traťovou spojkou železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrať Studénka").

Společné jednání o návrhu A4 ZÚR MSK a Vyhodnocení vlivů A4 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území se uskutečnilo dne 30. 7. 2020 v Praze, v budově Ministerstva pro místní rozvoj.

Na základě stanoviska Ministerstva životního prostředí č. j. MZP/2020/710/2731 ze dne 31. 8. 2020 a zapracování jeho připomínek do Vyhodnocení vlivů A4 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území se dne 22. 10. 2020 uskutečnilo opakované společné jednání o Vyhodnocení vlivů A4 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území. Opakované společné jednání se uskutečnilo z důvodu tehdejší epidemiologické situace formou videokonference.

Na základě uskutečněného společného jednání o návrhu A4 ZÚR MSK a Vyhodnocení vlivů A4 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, podle § 38 odst. 1 stavebního zákona vyhodnotil výsledky tohoto projednání, a protože projednaný návrh obsahoval varianty řešení vymezení koridoru pro traťovou spojkou železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrať Studénka"), zpracoval návrh výběru nejvhodnější varianty, který předložil Zastupitelstvu Moravskoslezského kraje podle § 38 odst. 2 stavebního zákona dne 17. 6. 2021 ke schválení.

Veřejné projednání návrhu A4 ZÚR MSK a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se uskutečnilo formou videokonference dne 10. 11. 2021.

Všechna stanoviska dotčených orgánů podle § 39 odst. 2 byla souhlasná, resp. bez připomínek. K návrhu A4 ZÚR MSK nebyly uplatněny žádné námítky. Připomínky doručené po společném jednání i veřejném projednání byly souhlasné (bez připomínek). Z toho důvodu nebyl dotčeným orgánům a Ministerstvu pro místní rozvoj zaslán návrh rozhodnutí o námítkách a návrh vyhodnocení připomínek, pouze byly o uvedené skutečnosti informovány. Vzhledem k tomu, že nabyla účinnosti Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje, vyžádal si pořizovatel navazující stanovisko nadřízeného orgánu

--

Souběžně s A4 ZÚR MSK jsou pořizovány další tři aktualizace ZÚR MSK:

## **Aktualizace č. 2a ZÚR MSK a Aktualizace č. 2b ZÚR MSK**

Dne 13. 12. 2018 Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 10/1053 rozhodlo o pořízení **Aktualizace č. 2 ZÚR MSK**. Tato aktualizace je pořizována zkráceným postupem a jejím předmětem je zejména řešení problémů vzešlých z uplatněných námitek a připomínek, kterým nebylo vyhověno v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR MSK a dále také zapracování výsledků nově pořizovaných územních studií a odborných podkladů. Veřejné projednání návrhu Aktualizace č. 2 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se uskutečnilo dne 8. 9. 2020. Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 3/257 ze dne 17. 3. 2021 na základě výsledků veřejného projednání rozhodlo o rozdělení pořizované Aktualizace č. 2 ZÚR MSK na dvě samostatně projednávané aktualizace – **Aktualizaci č. 2a ZÚR MSK a Aktualizaci č. 2b ZÚR MSK**, které jsou pořizovány zkráceným postupem podle § 42a–42b stavebního zákona.

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



Opakované veřejné projednání Aktualizace č. 2a ZÚR MSK (včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) se uskutečnilo dne 24. 11. 2021. V případě Aktualizace č. 2b ZÚR MSK nebylo ke dni zpracování tohoto odůvodnění zahájeno řízení o této aktualizaci.

### **Aktualizace č. 3 ZÚR MSK**

Na základě usnesení č. 10/1051 Zastupitelstva Moravskoslezského kraje ze dne 13. 12. 2018 je pořizována **Aktualizace č. 3 ZÚR MSK**, jejímž předmětem je změna vymezení koridoru územní rezervy pro vysokorychlostní trať v úseku ze ŽST Ostrava-Svinov na hranice Moravskoslezského a Olomouckého kraje na koridor umožňující realizaci této veřejně prospěšné stavby.

Veřejné projednání návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR MSK a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se uskutečnilo ve dnech 24. 8. 2021 a 25. 8. 2021.

--

### **Obsahové náležitosti Aktualizace č. 4 ZÚR MSK**

Návrh A4 ZÚR MSK splňuje požadavky na obsah této územně plánovací dokumentace uvedené ve stavebním zákonu a vyhlášce č. 500/2006 Sb.

Součástí A4 ZÚR MSK je podle § 6 odst. 1 vyhlášky č. 500/2006 Sb. textová část, jejíž obsah je stanoven částí I., odst. 1 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., a grafická část, jejíž obsah je stanoven částí I., odst. 2 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.

Grafická část A4 ZÚR MSK obsahuje pouze výkresy, kterými se mění výkresy ZÚR MSK. Grafická část ZÚR MSK se 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.

Dále je součástí A4 ZÚR MSK textová část odůvodnění, jejíž obsah je stanoven částí II., odst. 1 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. a zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění.

Součástí A4 ZÚR MSK je i grafická část odůvodnění, jejíž obsah je stanoven částí II., odst. 2 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. Nad rámec tohoto jsou součástí grafické části odůvodnění A4 ZÚR MSK i tzv. srovnávací výkresy, které slouží jako ukázka Úplného znění ZÚR MSK po vydání Aktualizace č. 1 a č. 4.

Grafická část A4 ZÚR MSK je dle § 6 odst. 2 vyhlášky č. 500/2006 Sb. zpracována v měřítku 1 : 100 000.

A4 ZÚR MSK je v souladu s § 42 odst. 9 stavebního zákona zpracovávána, projednávána v rozsahu měněných částí.

### **Výchozí podklady**

Výchozím podkladem pro zpracování A4 ZÚR MSK byly ZÚR MSK ve znění jejich Aktualizací č. 1 a 5 účinné od 1. 8. 2021.

A4 ZÚR MSK upřesňuje v podmínkách kraje PÚR ČR závaznou pro její pořízení a vydávání podle § 31 odst. 4 stavebního zákona.

Dalšími z podkladů byly návrh oprávněného investora ze dne 12. 10. 2019, č. j. 68903/2019-SŽDC-GR-O26 a usnesení č. 14/1665 ze dne 12. 12. 2019, kterým Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje rozhodlo o pořízení A4 ZÚR MSK a o jejím obsahu.

Ke zpracování návrhu A4 ZÚR MSK byly rovněž využity průběžně aktualizované Územně analytické podklady Moravskoslezského kraje.

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

A4 ZÚR MSK je zpracována v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů. Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů je obsahem samostatné přílohy č. 1 tohoto odůvodnění.

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

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

Na základě rozhodnutí Zastupitelstva Moravskoslezského kraje ze dne 12. 12. 2019 usnesením č. 14/1665 o pořízení A4 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 30. 6. 2020 stanovisko (č. j. MZP/2020/710/2334) k potřebě posouzení návrhu Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje z hlediska vlivů na životní prostředí bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů A4 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území (dále též „VVURÚ“), jehož součástí je i vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000).

Zpracovatelem VVURÚ je společnost Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o., přičemž zpracovatelem části vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dále též „SEA“) je Ing. Pavla Žídková, autorizovaná osoba, na základě osvědčení č. j. 4094/435/OPVŽP/95, prodlouženo rozhodnutími č. j. 34671/ENV/11 a 33369/ENV/16, a zpracovatelem části vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti je RNDr. Marek Banaš, Ph.D., autorizovaná osoba, na základě rozhodnutí č. j. 57148/ENV/09-1837/630/09, prodlouženo rozhodnutími 73458/ENV/14-3891/630/14 a MZP/2019/630/2563.

#### **Vyhodnocení vlivů A4 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území bylo zpracováno k návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání dle § 37 stavebního zákona.**

Na základě společného jednání o návrhu A4 ZÚR MSK podle § 37 odst. 1 a § 37 odst. 5 stavebního zákona vydalo v souladu s § 37 odst. 6 stavebního zákona, Ministerstvo životního prostředí dle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydalo dne 30. 4. 2021 postupem podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, nesouhlasné stanovisko (č. j.: MZP/2021/710/2162) k návrhu koncepce „Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“ z důvodu významně negativního vlivu na lokality soustavy NATURA 2000.

Pro případ, že by pořízení Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje pokračovalo postupem podle § 45i odst. 9 až 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, stanovilo Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku podle § 37 odst. 6 stavebního zákona požadavky pro variantu koridoru DZ27A, kterými budou zajištěny minimální možné dopady realizace Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí a na lokality soustavy NATURA 2000.

Vzhledem ke skutečnosti, že pořízení A4 ZÚR MSK po vydání stanoviska MŽP dle § 37 odst. 6 stavebního zákona pokračovalo zmíněným postupem dle § 45i odst. 9 až 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, schválilo na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje výběr nejvhodnější varianty koridoru pro traťovou spojkou železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka") – varianta DZ27A. Na základě tohoto výběru byl zpracován upravený návrh A4 ZÚR MSK pro veřejné projednání dle § 39 odst. 1 stavebního zákona.

**Dokumentace Vyhodnocení vlivů A4 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území odpovídá obsahu dokumentace návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání dle § 37 stavebního zákona.**

### B.1.1) Struktura vyhodnocení

Po stránce formálního členění je VVURÚ zpracováno v souladu s přílohou č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění. VVURÚ tvoří samostatnou součást dokumentace.

#### ČÁST A

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

#### ČÁST B

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

#### ČÁST C–F

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

### B.1.2) Část A: Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)

## 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 realizací jsou dotčeny i půdy II. třídy ochrany. Zábory 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 [kapitola H](#)). 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 jednotlivé varianty je uveden v tabulce v [kapitole H](#).

Zábor v 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.

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.

Zpracovatelka SEA považuje rozsah záborů 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<sub>x</sub> 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 lokality 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 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 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.

### **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 dokumentace SEA 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 modráska 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. Kompenzační opatření byla stanovena stanoviskem Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 7 stavebního zákona č. j. MZP/2021/630/1378 ze dne 29. 6. 2021 (viz [kapitola G](#)).

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

Předmětem předkládaného hodnocení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále též „ZOPK“), je posouzení vlivu koncepce: „Aktualizace č. 4 zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“ (dále též „naturové hodnocení“). Cílem předkládaného hodnocení je zjistit, zda má koncepce významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost konkrétních evropsky významných lokalit a/nebo ptačích oblastí.

Pozornost naturového hodnocení dle § 45i ZOPK byla zaměřena na vyhodnocení vlivu jediného konkrétního jevu v oblasti dopravy – železničního koridoru, který byl navržen ve dvou variantách (DZ27A, DZ27B). Tyto návrhy mají svůj prostorový průmět v jednotlivých výkresech (grafických přílohách).

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

V kapitole 8.2 naturového hodnocení jsou podrobně komentovány potenciální negativní vlivy jednotlivých variant železničního koridoru na jednotlivé předměty ochrany EVL a PO Poodří. V závěru kapitole 8.2 naturového hodnocení je uvedeno tabelární shrnutí hodnocení vlivů (Tab. 8 a Tab. 9).

Konkrétně byl u varianty **DZ27A** konstatován **mírně negativní vliv (-1)** na pět předmětů ochrany EVL Poodří - typ přírodního stanoviště 91E0, čolka velkého, kuňku ohnivou, modráska 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 variantě DZ27A byla v kapitole 11 naturového hodnocení navržena konkrétní **kompenzační opatření**. Ve vztahu k motáku pochopovi se jedná zejména o kompenzační opatření navržená v lokalitě Habeš (Studénka). Jejich realizace je reálně proveditelná. Po jejich realizaci lze očekávat zlepšení stávajících podmínek pro motáka pochopa, jakožto cílový druh kompenzací v PO Poodří, ale nepřímo lze očekávat i zlepšení podmínek pro výskyt řady dalších předmětů ochrany EVL a PO Poodří a dalších významných druhů organismů. Pro další konstatované mírně negativní vlivy této varianty koncepce na některé další předměty ochrany a celistvost EVL a PO Poodří jsou v kapitole 11 naturového hodnocení 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 nejsou navrhována konkrétní opatření pro zmírnění či eliminaci negativních vlivů koncepce na předměty ochrany a celistvost EVL a PO Poodří. Nejsou navrhována ani kompenzační opatření. Důvodem je skutečnost, že tato varianta generuje významně negativní vlivy na předměty ochrany a celistvost EVL a PO Poodří natolik zásadního charakteru, že nelze aplikovat ani případná kompenzační opatření. Očekávané ztráty biotopů a populací druhů (modráška bahenního a motáka pochopa) jsou v tomto případě nekompenzovatelné.

Detaily o jednotlivých možných vlivech navrženého jevu (železničního koridoru v obou variantách) na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, resp. jejich předměty ochrany, případně konkrétní doporučení pro jejich budoucí eliminaci jsou uvedeny v kapitole 8.2., kapitole 8.4 a kapitole 11 naturového hodnocení.

Na základě vyhodnocení předložené koncepce v souladu s § 45h,i ZOPK lze konstatovat, že:

- **uvedená koncepce v předložené variantě železničního koridoru DZ27A bude mít významný negativní vliv na předmět ochrany PO Poodří – motáka pochopa.**
- **uvedená koncepce v předložené variantě železničního koridoru DZ27B bude mít významný negativní vliv na předmět ochrany PO Poodří – motáka pochopa a modráška bahenního.**

**Konstatované významně negativní vlivy varianty návrhového železničního koridoru DZ27A na předmět ochrany PO Poodří – motáka pochopa – lze však reálně kompenzovat.**

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

##### **Závěry části C: Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech**

A4 ZÚR MSK působí na skutečnosti uvedené v ÚAP Moravskoslezského kraje, na silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení pro udržitelný rozvoj území Moravskoslezského kraje neutrálně až mírně pozitivně, ale v některých případech také mírně negativně. Přispívá tedy mírně pozitivně k posílení silných stránek, k odstranění slabých stránek, k využití příležitostí nebo k eliminaci hrozeb. Ve značné části neexistuje příčinná souvislost mezi A4 ZÚR MSK a jednotlivými tvrzeními SWOT analýzy nebo tato tvrzení nemají reálný vztah s územním

plánováním nebo jsou mimo rozšiřovací schopnost ZÚR, resp. jsou v kompetenci řešení podrobnější územně plánovací dokumentace, tedy územních plánů a regulačních plánů. To znamená, že uplatnění A4 ZÚR MSK nemůže taková tvrzení přímo ovlivnit.

Potenciální dopad A4 ZÚR MSK na **environmentální pilíř** je možné hodnotit jako **mírně negativní**. Koridor DZ27 pro traťovou spojku železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvatř Studénka") vymezený v rámci A4 ZÚR MSK představuje nový zásah do CHKO Poodří, EVL a PO Poodří (NATURA 2000). Míra dotčení složek životního prostředí jednotlivými variantami koridoru DZ27 je podrobně popsána v části A VVURÚ (SEA) a části B VVURÚ (NATURA 2000).

Vliv A4 ZÚR MSK na **ekonomický pilíř** lze hodnotit jako **pozitivní**. V rámci dopravní situace v území Moravskoslezského kraje jsou požadavky zaměřeny na posílení dopravní sítě, které zajišťují podmínky k lepší dopravní dostupnosti regionu. A4 ZÚR MSK vymezením koridoru DZ27 vytváří území podmínky pro rozvoj železniční dopravy. Stavba nové železniční tratě zajistí odpovídající napojení MLC Mošnov na železniční síť v souvislosti s jeho plánovaným rozvojem. Zároveň se tak sníží podíl silniční kamionové dopravy ve prospěch nákladní vlakové dopravy a odstraní se úvatřových jízd vlaků do železniční stanice Studénka. Odstraněním úvatřových jízd do žst. Studénka A4 ZÚR MSK vytváří podmínky pro bezpečný a harmonický provoz železniční sítě a účinné řízení dopravy vč. predikce přepravního času. Realizací traťové spojky dojde ke zlepšení dopravního napojení MLC Mošnov a tím podpoře podnikatelského prostředí a vzniku nových pracovních příležitostí

Dále dojde ke zlepšení stavu osobní vlakové dopravy v dotčené části MSK, kde nově vznikne přímé železniční 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, které je významným centrem zaměstnanosti v MSK.

Vliv A4 ZÚR MSK na hospodářský rozvoj lze tedy hodnotit jako **pozitivní**.

Na **sociální pilíř** bude mít řešení A4 ZÚR MSK **mírně pozitivní** vliv. Prostřednictvím A4 ZÚR MSK jsou zejména vytvářeny podmínky pro hospodářský rozvoj, tj. pro optimalizaci přepravních proudů a podporu podnikatelského prostředí. Související vznik nových pracovních míst představuje posílení sociálního pilíře udržitelného rozvoje.

#### **Závěry části D: Případné vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v územně analytických podkladech**

Jiné zásadní skutečnosti nad rámec ÚAP ovlivněné navrženým řešením A4 ZÚR MSK nebyly zjištěny.

#### **Závěry části E: Vyhodnocení přínosu k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v politice územního rozvoje PÚR ČR**

A4 ZÚR MSK jako celek přispívá k naplnění republikových priorit územního plánování stanovených PÚR ČR. Nebyla identifikována žádná republiková priorita územního plánování, proti jejímuž smyslu jako celku by A4 ZÚR MSK působila. Většinu republikových priorit územního plánování dle PÚR ČR přitom řešení A4 ZÚR MSK naplňuje.

V rámci A4 ZÚR MSK železniční koridor DZ27 pro traťovou spojku železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvatř Studénka"). Vybudováním této dopravní stavby nadmístního významu, která zajistí odpovídající napojení MLC Mošnov na železniční síť v souvislosti s jeho plánovaným rozvojem, se sníží podíl silniční kamionové dopravy ve prospěch nákladní vlakové dopravy. Odstranění úvatřových jízd vlaků do železniční stanice Studénka přispěje k vytvoření podmínek pro bezpečný a harmonický provoz na železniční síti a účinného řízení dopravy.

Tato dopravní stavba též přispěje ke zlepšení stavu osobní vlakové dopravy v dotčené části MSK, kde dojde k 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.

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

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

Souhrnně lze konstatovat, že A4 ZÚR MSK jako celek bude mít na podmínky pro příznivé životní prostředí **mírně negativní vliv**. Negativní vlivy nelze vyloučit v ohledu na biologickou rozmanitost, faunu, flóru, zvláště chráněná území a migrační prostupnost území. Tyto negativní vlivy lze však účinně minimalizovat při zpřesňování koridoru v nižších stupních územně plánovací dokumentace, realizací kompenzačních opatření (viz část B VVURÚ) a zejména pak při návrhu stavebně-technického řešení stavby v rámci nižšího stupně projektové přípravy.

A4 ZÚR MSK vytváří předpoklady pro dílčí fragmentaci krajiny a narušení její migrační prostupnosti. I tento negativní vliv však lze účinně minimalizovat při návrhu stavebně-technického řešení stavby železniční tratě v rámci nižšího stupně projektové přípravy.

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

A4 ZÚR MSK zároveň vytváří územní podmínky pro převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, což v důsledku přispěje ke snížení podílu silniční nákladní dopravy a snížení emisí.

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

A4 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro rozvoj železniční dopravy. Koridor pro traťovou spojkou železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka") je vymežován pro racionální využití železniční infrastruktury pro přepravu zboží a surovin a bezkolizní fungování MLC Mošnov, jehož cílem je převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť a je klíčovým předpokladem hospodářského rozvoje nejenom MSK. A 4 ZÚR MSK zároveň vytváří územní podmínky pro odstranění úvratových jízd vlaků do železniční stanice Studénka, čímž přispěje k vytvoření podmínek pro bezpečný a harmonický provoz na železniční síti a účinného řízení dopravy.

Rozvoj území je prováděn ve vzájemné koordinaci jak prostorových, odvětvových, tak časových hledisek spojených právě s MLC Mošnov, jakožto významného segmentu hospodářského pilíře MSK.

A4 ZÚR MSK rovněž vytváří územní podmínky ke zlepšení stavu osobní vlakové dopravy v dotčené části MSK, kde dojde k 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, které je významným centrem zaměstnanosti v MSK.

Vliv A4 ZÚR MSK na hospodářský rozvoj lze tedy hodnotit jako **pozitivní**.

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

Na sociální pilíř bude mít řešení A4 ZÚR MSK **mírně pozitivní vliv**. Prostřednictvím A4 ZÚR MSK jsou zejména vytvářeny podmínky pro hospodářský rozvoj, tj. pro optimalizaci přepravních proudů a podporu podnikatelského prostředí. Související vznik nových pracovních míst představuje posílení sociálního pilíře udržitelného rozvoje.

## **ZÁVĚR**

A4 ZÚR MSK **jako celek** přispívá k udržitelnému rozvoji území kraje i k naplňování republikových priorit územního plánování vedoucích k udržitelnému rozvoji. A4 ZÚR MSK nepřináší principiální změnu ZÚR MSK

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

Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 k návrhu A4 ZÚR MSK je uvedeno na následujících stranách.

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Praha dne 30. dubna 2021  
Č. j.: MZP/2021/710/2162  
Vyřizuje: Ing. Beránková Jančí  
Tel.: 267 122 107  
E-mail: [Simona.Janci@mzp.cz](mailto:Simona.Janci@mzp.cz)

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

## STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

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

k návrhu koncepce

„Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“

verze po společném jednání

**Předkladatel koncepce:**

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

**Zpracovatel koncepce:**

**Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o.**  
Na Máchovně 1610  
266 01 Beroun

**Zpracovatel hodnocení:**

**Ing. Pavla Žídková**  
*(držitel autorizace dle ustanovení § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), osvědčení*

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

Elektronický podpis  
Mgr. Evžen Doležal  
Ministerstvo životního prostředí  
30.04.2021 13:25



Ministerstvo životního prostředí

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

č. j.: 094/435/OPVŽP/95, rozhodnutí o prodloužení autorizace  
č. j.: 33369/ENV/16)

**RNDr. Marek Banaš, Ph.D.**

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

### Stručný popis koncepce:

Na základě návrhu oprávněného investora, a to Správy železniční dopravní cesty, s. o., na pořízení aktualizace Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje ze dne 12. 10. 2019 pod č. j.: 68903/2019-SŽDC-GR-O26, rozhodlo dle § 42 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dne 12. 12. 2019 usnesením č. 14/1665 o pořízení návrhu Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále také „AZÚR č. 4 MSK“ či „aktualizace“) včetně zpracování vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území.

Návrh AZÚR č. 4 MSK vymezuje železniční koridor nadmístního významu, a to ve dvou variantách DZ27A a DZ27B. Předmětný koridor je určen pro realizaci bezúvratové traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325 v katastrálním území obce Butovice a obce Pustějov.

- DZ27A – Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 je koridor, který je vymezen jako jednokolejná spojka železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov (dále jen „varianta koridoru DZ27A“).
- DZ27B – Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 je koridor, který je vymezen z části jako dvoukolejná (úsek železniční trati č. 270 – Pustějovský potok) a z části jako jednokolejná (Pustějovský potok – železniční trať č. 325) spojka železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov (dále jen „varianta koridoru DZ27B“).

Hlavními důvody vymezení variant koridoru 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 multimodálního logistického centra Mošnov,
- odstranění technické překážky, která spočívá v potřebě úvratových jízd nákladních vlaků v železniční stanici Studénka.

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

2/17





V první fázi zpracování návrhu AZÚR č. 4 MSK byla provedena 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, a to bezúvratové propojení železniční tratě č. 270 a 325 a zároveň byly ze stavebně-technického pohledu proveditelné. V druhé fázi zpracování návrhu AZÚR č. 4 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 Chráněné krajinné oblasti Poodří (dále jen „CHKO Poodří“), Evropsky významné lokality Poodří (EVL Poodří) a Ptačí oblasti Poodří (dále jen „PO Poodří“) jsou varianty 3 a 4 nepřijatelné (*Zásah obou těchto variant železničního koridoru do území I. a II. zóny CHKO Poodří a území EVL a PO Poodří by byl 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*). Na základě výše uvedených skutečností byly pro účely zpracování návrhu AZÚR č. 4 MSK a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území sledovány pouze varianty koridoru DZ27A a DZ27B.

#### Průběh posuzování:

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, jako pořizovatel Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále jen „pořizovatel“) podle ustanovení § 7 odst. 1 stavebního zákona požádal dopisem ze dne 3. 6. 2020 pod č. j.: ÚPS/32850/2019/Gib326.1A10N Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále také „MŽP“) o vydání stanoviska k potřebě posouzení návrhu AZÚR č. 4 MSK z hlediska vlivů na životní prostředí (dále také „stanovisko MŽP k potřebě posouzení“). MŽP vydalo zmíněné stanovisko po doplnění podkladů pro jeho vydání dne 30. 6. 2020 pod č. j.: MZP/2020/710/2334 se sdělením, že aktualizace může mít významný vliv na životní prostředí, a proto bude posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí. Zároveň byly stanoveny podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí (dále také „vyhodnocení SEA“). Orgány ochrany přírody, a to Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství a Agentura ochrany přírody a krajiny, Regionální pracoviště Správa CHKO Poodří vydaly stanoviska dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny se sdělením, že návrh AZÚR č. 4 MSK bude mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality (dále také „EVL“) nebo ptačí oblasti (dále také „PO“). Ve vazbě na výše uvedené bylo tedy rovněž zpracováno Vyhodnocení vlivů návrhu AZÚR č. 4 MSK na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (dále také „naturové posouzení“).

Pořizovatel dopisem ze dne 29. 6. 2020 pod č. j.: ÚPS/32850/2019/Gib326.1A10N oznámil konání společného jednání dne 30. 7. 2020, kde byl následně představen a projednán pořizovaný návrh AZÚR č. 4 MSK a vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území.



MŽP vydalo dne 31. 8. 2020 pod č. j.: MZP/2020/710/2731 stanovisko k návrhu AZÚR č. 4 MSK a rovněž vyjádření k vyhodnocení vlivů tohoto návrhu na životní prostředí. MŽP vyjádřilo ve svém stanovisku souhlas s oběma variantami (DZ27A a DZ27B) železničního koridoru z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů. Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů se jednalo o podmíněný souhlas za předpokladu zapracování ustanovení § 67 citovaného zákona k oběma variantám koridoru DZ27A a DZ27B do výrokové části návrhu AZÚR č. 4 MSK. Ve vazbě na zákon o ochraně přírody a krajiny, resp. na základě ustanovení § 79 odst. 3 písm. s) tohoto zákona z hlediska obecné a zvláštní územní ochrany přírody a krajiny MŽP souhlasilo za podmínek zapracování konkrétních minimalizačních opatření do výroku návrhu AZÚR č. 4 MSK s variantou koridoru DZ27A a nesouhlasilo s vymezením varianty koridoru DZ27B. Naturové posouzení poukazovalo na významné negativní vlivy na lokality soustavy Natura 2000 u obou variant koridoru DZ27A a DZ27B. Ve svém vyjádření k vyhodnocení vlivů návrhu AZÚR č. 4 MSK na udržitelný rozvoj území, resp. na životní prostředí a na EVL a PO MŽP uvedlo zásadní požadavky na dopracování vyhodnocení SEA a naturového posouzení. Rovněž bylo poukázáno na procesní pochybení pořizovatele, kdy dne 30. 6. 2020 (tj. před vydáním stanoviska MŽP k potřebě posouzení) již byla Krajským úřadem Moravskoslezského kraje zveřejněna na úřední desce kraje pod č. j.: MSK 80047/2020 veřejná vyhláška obsahující návrh AZÚR č. 4 MSK včetně vyhodnocení vlivů AZÚR č. 4 MSK na udržitelný rozvoj území s pozvánkou na konání společného jednání. Lze tedy konstatovat, že tímto způsobem nepostupoval pořizovatel v souladu s § 42 odst. 6 stavebního zákona, a nevyčkal na vydání stanoviska MŽP k potřebě posouzení. MŽP jako příslušný úřad je jako jediný kompetentní k vydání stanoviska MŽP k potřebě posouzení, resp. k rozhodnutí, zda je nutné zpracovat vyhodnocení SEA, resp. vyhodnocení vlivů návrhu AZÚR č. 4 MSK na udržitelný rozvoj území. Z tohoto důvodu bylo dne 22. 10. 2020 konáno opakované projednání (formou videokonference) ke zmiňovanému vyhodnocení. MŽP následně vydalo dne 19. 11. 2020 pod č. j.: MZP/2020/710/3896 vyjádření k vyhodnocení vlivů AZÚR č. 4 MSK na životní prostředí, které uvádělo opětovné a další vady tohoto dokumentu. Též upozornilo, že stanovisko k návrhu AZÚR č. 4 MSK ze dne 31. 8. 2020 pod č. j.: MZP/2020/710/2731 zůstává nadále v platnosti.

Dne 5. 2. 2021 obdrželo MŽP v souladu s ustanovením § 42 odst. 6, resp. § 37 odst. 6 stavebního zákona žádost o vydání stanoviska MŽP podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí k posouzení vlivů provádění AZÚR č. 4 MSK na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „stanovisko SEA“). Jelikož vyhodnocení SEA stále neobsahovalo požadavky na něj kladené, vrátilo MŽP dopisem ze dne 15. 2. 2021 pod č. j.: MZP/2021/710/928 tuto žádost o vydání stanoviska SEA s okomentovaným vyhodnocením SEA ve vazbě na jeho nedostatky. Následovala předběžná projednání vyhodnocení SEA z důvodu odstranění vad tohoto dokumentu.

Dne 1. 4. 2021 obdrželo MŽP další žádost o vydání stanoviska SEA podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. § 37 odst. 6 stavebního zákona. S výše zmíněnou žádostí o stanovisko SEA byl předložen rovněž návrh a odůvodnění aktualizace (neupravené – obsahující vady původně předloženého vyhodnocení vlivů AZÚR č. 4 MSK na životní prostředí), upravené vyhodnocení SEA, naturové posouzení, stanoviska dotčených orgánů, připomínky a vyjádření k vyhodnocení SEA či naturovému posouzení.

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

### Stručný popis posuzování:

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

Vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí bylo zpracováno na základě multikriteriální analýzy a bylo založeno na slovním posouzení s číselným vyhodnocením míry vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví bez zvláštních výpočetních modelů, a to v míře podrobnosti dané měřítkem AZÚR č. 4 MSK (1:100 000).

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

#### Příroda a krajina celkem

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

#### Obyvatelstvo a veřejné zdraví celkem

- vlivy na kvalitu ovzduší a klima;
- vlivy na kvantitu a kvalitu vodních zdrojů a povrchových vod;
- vlivy na riziko povodní a jejich následků;
- vlivy na hlukovou zátěž;

- vlivy na kulturní dědictví a hmotné statky;
- přeshraniční vlivy.

Hodnocení bylo provedeno ve třech krocích, a to:

- Identifikace podstatných vlivů;
- Charakteristika vlivů jednotlivých koridorů DZ27A a DZ27B obsaženého v AZÚR č. 4 MSK včetně odhadu jejich významnosti;
- Vyhodnocení vlivu změny či úpravy.

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

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

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů aktualizace zahrnovalo následující kroky:

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

Rovněž posuzovatelka provedla střetovou analýzu, kterou byly prověřeny případné prostorové kolize, a to konkrétně s velkoplošnými a maloplošnými zvláště chráněnými územími, lokalitami soustavy Natura 2000, prvky ÚSES, přírodními parky, dálkovými migračními koridory a památnými stromy. V případě zvláště chráněných území a lokalit soustavy Natura 2000 byla provedena prostorová analýza (GIS), kterou byla odhadnuta plocha těchto území, která bude dotčena realizací záměru výstavby navrhovaného koridoru DZ27A a DZ27B (*„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 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 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 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.“).*

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

Z hlediska hodnocení vlivů aktualizace na lokality soustavy Natura 2000 byly relevantní konkrétní nově obsažené či změněné jevy, a to varianty koridoru DZ27A a DZ27B, jež mohou potenciálně ovlivnit území EVL, resp. jejich předměty ochrany. Jedná se o ty jevy, jejichž realizace může vyvolat změnu stávajících přírodních podmínek v lokalitách soustavy Natura 2000 či v jejich blízkosti. Z provedeného rozboru návrhu AZÚR č. 4 MSK bylo stanoveno, že realizace obou navržených variant koridoru DZ27A a DZ27B může potenciálně ovlivnit lokality Natura 2000, resp. EVL nebo PO Poodří.

Samotné hodnocení bylo řešeno prostorovou GIS analýzou průmětu navrhovaných variant koridoru DZ27A a DZ27B ve vztahu k plochám EVL a PO, resp. k biotopům předmětů ochrany, s následným slovním komentářem. Analýza prostorových dat byla doplněna o terénní průzkum, analýzu odborné literatury a doprovodné odborné konzultace. Zvýšená pozornost hodnocení byla věnována zejména vyhodnocení možného ovlivnění stávajícího, opakovaně obsazovaného hnízdiště motáka pochopa v lokalitě Pustějovka. Jako konkrétní metoda pro vyhodnocení vlivů aktualizace na lokality soustavy Natura 2000 bylo zvoleno bodové vyhodnocení všech navržených, potenciálně problémových jevů, s doprovodným komentářem.

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


 Ministerstvo životního prostředí

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

a trvalá ztráta části stanoviště druhu či typu přírodního stanoviště, které jsou předmětem ochrany EVL nebo PO.

Pro stanovení míry významnosti vlivu AZÚR č. 4 MSK na druhové předměty ochrany EVL a PO Poodří byla zpracována prostorová analýza vyhodnocující prostorové střety variant koridoru DZ27A a DZ27B s dostupnými nálezovými daty v nálezové databázi Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky, daty poskytnutými Správou CHKO Poodří a vlastními daty zpracovatelského týmu naturového posouzení.

Pro stanovení míry významnosti vlivu aktualizace na předmět ochrany PO Poodří motáka pochopa byla zpracována detailnější prostorová analýza. V analýze bylo sledováno, zda se v blízkosti navrženého koridoru DZ27A a DZ27B nachází hnízdiště tohoto druhu (do 100 m) a zda může být takové hnízdiště vlivem realizace navržené AZÚR č. 4 MSK významně ovlivněno, v extrémním případě až motákem pochopem opuštěno. Dále byl vyhodnocen potenciální vliv aktualizace, resp. budoucího záměru v jednotlivých variantách na potravní biotopy motáka pochopa.

III. Ve vazbě na zjištěné významně negativní vlivy obou variant koridoru DZ27A a DZ27B na celistvost a předměty ochrany EVL a PO Poodří nebyla doporučena žádná z těchto variant koridoru ke schválení AZÚR č. 4 MSK. V souladu s § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny pořizovatel návrhu AZÚR č. 4 MSK ve spolupráci se zpracovatelem koncepce a autorizovanou osobou zmocněnou dle § 45i odst. 3 ke zpracování naturového posouzení (dále jen „AO“) prověřil během zpracování tohoto posouzení možnou variantu bez významného negativního vlivu, resp. variantu s menším významným negativním vlivem. Nakonec bylo zjištěno, že žádná další reálná varianta bez významného negativního vlivu, resp. varianta s menším významným negativním vlivem není k dispozici.

Z důvodu možného schválení této aktualizace postupem dle § 45i odst. 9 až 11 zákona o ochraně přírody a krajiny byla navržena minimalizační opatření zjištěných potenciálních negativních vlivů pro variantu koridoru DZ27A (jak u vyhodnocení SEA, tak u naturového posouzení), pakliže by byla AZÚR č. 4 MSK Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje schválena. Jelikož při pořizování návrhu AZÚR č. 4 MSK probíhala vzájemná spolupráce mezi pořizovatelem, resp. zpracovatelem aktualizace, posuzovatelkou a AO, která v rámci posuzování vlivů této aktualizace na životní prostředí a na EVL a PO informovala o výsledcích prováděného hodnocení zpracovatele koncepce, byla prověřena navrhovaná minimalizační opatření na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000 s uvedením, která navrhovaná minimalizační opatření lze zpracovat při případném schválení do výrokové části AZÚR č. 4 MSK, která jsou již částečně do aktualizace zapracována a která již výrok stávajících platných Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje obsahuje.

### Závěry posuzování:

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

8/17

Potenciálně významné negativní vlivy byly vyhodnoceny u obou variant koridoru DZ27A a DZ27B ve vazbě na novou lokální fragmentaci krajiny s doprovodným vznikem migračních bariér, lokálním narušením krajinného rázu při umístění plošně nebo objemově významných staveb (zejména mimoúrovňového napojení nové trati ve variantě koridoru DZ27B, která rovněž více vybíhá do volné krajiny).

Aktualizace se v obou navrhovaných variantách koridoru dostává do střetu s ÚSES nadregionální úrovně (NRBC 92 Oderská niva). Vliv varianty koridoru DZ27A na tuto složku životního prostředí tedy bude potenciálně mírně negativní, vliv varianty koridoru DZ27B, který do ÚSES zasahuje v podstatně vyšší míře, bude potenciálně významně negativní. Potenciální mírně negativní vliv u varianty koridoru DZ27A nebo potenciálně významně negativní vliv u varianty koridoru DZ27B 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 koridoru DZ27B.

U varianty koridoru DZ27A i DZ27B dojde k zásahu do mokřadních systémů a do EVL nebo PO a CHKO Poodří, přičemž se bude jednat nejen o krátkodobé (v době výstavby), ale i dlouhodobé (po celou dobu provozu stavby v koridoru) potenciální významné negativní ovlivnění fauny, flóry a biodiverzity. Může docházet k usmrcení jednotlivců zvláště chráněných druhů (např. moták pochop, obojživelníci, entomofauna) a dojde také k významnému negativnímu ovlivnění jejich biotopů (U varianty DZ27A byly shledány potenciálně významně negativní vlivy na předmět ochrany PO Poodří motáka pochopa, u varianty DZ27B na předmět ochrany PO Poodří motáka pochopa a na předmět ochrany EVL Poodří modráska bahenního.). 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 výstavby, ale do původního stavu nedojde ani po ukončení stavebních prací.

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

Ani u jedné z variant koridoru DZ27A a DZ27B nebudou dotčeny památné stromy.

Vlivy na povrchové a podzemní vody jsou potenciální mírně negativní u obou variant koridoru DZ27A a DZ27B z důvodu situování koridoru v záplavovém území, nicméně větší negativní vliv je možné očekávat u varianty koridoru DZ27B z důvodu střetu se záplavovým územím ve větším rozsahu. Žádná z variant koridoru neprochází ochranným pásmem vodních zdrojů nebo zdrojů léčivých podzemních vod. Rovněž se nepředpokládá významná změna odtokových poměrů v území, ani změny vedoucí ke zvýšení rizika sucha.

Na horninové prostředí a nerostné suroviny byl vyhodnocen potenciální nulový vliv u obou variant koridoru.



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

K potenciálnímu negativnímu ovlivnění na hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického nedojde u žádné z variant koridoru DZ27A a DZ27B.

Veřejné zdraví bude potenciálně mírně 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 aktualizace snížení intenzity především nákladní dopravy. Žádná z uvedených variant koridoru není v kolizi s obytnou zástavbou a nepřináší významné hlukové ovlivnění.

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

V rámci provedeného hodnocení byly u obou variant koridoru DZ27A a DZ27B zjištěny potenciální mírně negativní kumulativní vlivy v oblasti hlukové zátěže se stávajícím provozem na železničních tratích č. 270 a č. 325, a vlivy synergické potenciálně mírně pozitivní v oblasti ovzduší s provozem na stávající silniční síti. U žádné z variant koridoru nebyly identifikovány potenciální kumulativní a synergické vlivy na ZPF a PUPFL, 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 koridoru vyhodnoceny jako potenciální významně negativní, synergické vlivy v této oblasti nebyly identifikovány u žádné z variant koridoru. Kumulativní vlivy na krajinu se stávajícími tratěmi č. 270 a 325 byly u varianty koridoru DZ27A vyhodnoceny jako potenciálně mírně negativní, u varianty koridoru DZ27B jako potenciálně významně negativní. Rovněž tato skutečnost byla potvrzena v naturovém posouzení, kde byly u obou variant koridoru zjištěny kumulativní významně negativní vlivy na celistvost EVL a PO Poodří a CHKO Poodří, a významně negativní kumulativní vlivy na fragmentaci území u varianty koridoru DZ27B.

Na základě výše uvedeného a ve vazbě na provedenou multikriteriální analýzu je varianta koridoru DZ27A vyhodnocena jako méně invazivní (tzn. s nižší mírou vlivu), a to z důvodu:

- Varianta koridoru DZ27A má kratší průchod územím CHKO Poodří, kde se zároveň 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 koridoru DZ27A dochází v menší míře k fragmentaci území a narušení migračního potenciálu území.
- Varianta koridoru DZ27A má rovněž kratší průchod EVL a PO a dotčení předmětů jejich ochrany je menší než u varianty koridoru DZ27B. U varianty koridoru DZ27B je



délka průchodu těmito územími rovněž o více než 70 % větší než u varianty koridoru DZ27A.

- U varianty koridoru DZ27A byl konstatován mírně negativní vliv na pět předmětů ochrany EVL Poodří, resp. na typ přírodního stanoviště 91E0, čolka velkého, kuňku ohnivou, modráska bahenního a ohniváčka černočárného. Dále byl u varianty koridoru DZ27A konstatován nulový až mírně negativní vliv na jeden předmět ochrany PO Poodří – ledňáčka říčního a významně negativní vliv na motáka pochopa a celistvost PO Poodří. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv. Naturové posouzení rovněž uvádí „*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 ochranných významných druhů organismů.*”.
- U varianty koridoru DZ27B byl konstatován významně negativní vliv na celistvost EVL a PO Poodří a dále na jeden předmět ochrany EVL Poodří modráska bahenního a jeden předmět ochrany PO Poodří motáka pochopa. Dále byl u varianty koridoru DZ27B konstatován mírně negativní vliv 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 koridoru DZ27B nebyla shledána možná konkrétní opatření pro zmírnění či eliminaci negativních vlivů koncepce na předmět ochrany EVL Poodří modráska bahenního, u něhož by došlo k takové míře dotčení jeho biotopu, že ho nelze účinně minimalizovat. Varianta koridoru DZ27B navíc generuje větší negativní zásah do celistvosti EVL a PO Poodří než varianta koridoru DZ27A.
- Ve variantě koridoru DZ27B vznikne v území mimoúrovňové napojení jedné z kolejí, což přispěje k významnějšímu vizuálnímu ovlivnění krajiny v porovnání s variantou koridoru DZ27A, která je výrazně kratší a nepřispěje tolik k negativnímu vlivu na krajinný ráz a také fragmentace území u ní nebude tak významná.
- Varianta koridoru DZ27B bude mít téměř trojnásobnou potřebu záboru ZPF, zábor půdy II. třídy ochrany je pětinasobný. Do součtu odhadu záborů ZPF je přitom zahrnován jen trvalý zábor. Z tohoto důvodu je z hlediska ochrany varianta koridoru DZ27A vhodnější (nicméně v rámci bodového hodnocení se stále jedná o potenciální mírně negativní vlivy u obou variant koridoru DZ27A a DZ27B).

- Varianta koridoru 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.

**Lze uzavřít, že celkový vliv AZÚR č. 4 MSK na životní prostředí a na lokality soustavy Natura 2000 jako celku je potenciálně významně negativní.**

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

Jedná se o následující plně zapracovaná posuzovatelkou či AO navržená opatření ke zmírnění uvedených potenciální negativních vlivů:

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

Požadavek je již zapracován ve výrokové části návrhu AZÚR č. 4 MSK viz I. návrh Textová část AZÚR č. 4 MSK, bod 1., článek 43j., a to: „1. Za článek 43i. se vkládá nový článek 43j., který zní:

„43j. DZ27A – Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 (”bezúvrať 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 úvraťových 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.*"" (dále jen „viz I. Textová část AZÚR č. 4 MSK, bod 1., článek 43j.“).

ZPF jakožto základní přírodní bohatství naší země, nenahraditelný výrobní prostředek umožňujícím zemědělskou výrobu a jedna z hlavních složek životního prostředí představuje přírodní hodnotu v území. Ochrana přírodních hodnot je v platných Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje zajištěna v článku 14. „*Ochrana přírodních, kulturních a civilizačních hodnot směřující k udržení a zachování nejvýraznějších jevů a znaků, které vystihují jedinečnost a nezaměnitelnost charakteru území.*“ obecně prostřednictvím priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území. Stanovení explicitního požadavku na minimalizaci záborů ZPF u jednoho konkrétního koridoru by však znamenalo principiální změnu Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje.

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

Požadavek je již zpracován viz I. Textová část AZÚR č. 4 MSK, bod 1., článek 43j.

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

Požadavek je již zpracován viz I. Textová část AZÚR č. 4 MSK, bod 1., článek 43j.

Varianta koridoru DZ27A je zároveň vymezena v bezprostřední blízkosti a návaznosti na stávající železniční trať, čímž je rozsah fragmentace krajiny minimalizován (viz grafická část AZÚR č. 4 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 krajinařské úpravy s cílem omezit negativní projev stavby ve vzhledu krajiny.**

Požadavek je již zpracován viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1., článek 43j.


 Ministerstvo životního prostředí

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

Požadavek na ochranu krajiny a jejího vzhledu je rovněž v širším kontextu součástí výrokové části Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje v kapitole F „Stanovení cílových kvalit krajiny a územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení“. Společnou podmínkou k dosažení cílových kvalit krajiny ve specifických 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. Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje).

Rovněž je uvedeno, že nelze zapracovat do výrokové části AZÚR č. 4 MSK taková minimalizační opatření, která náleží svou podrobností obsahem ÚP, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím (viz ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona).

**Na základě výše uvedených minimalizačních opatření, která jsou součástí stávajících Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje či těch, která byla či budou převzata do výrokové části AZÚR č. 4 MSK na základě tohoto stanoviska, lze konstatovat, že z hlediska jednotlivých složek životního prostředí bude celkový vliv této aktualizace na životní prostředí a veřejné zdraví potenciálně mírného negativního charakteru. Nicméně vliv na lokality soustavy Natura 2000 zůstane významně negativní.**

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad v souladu s ustanovením § 21 písm. k) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, na základě návrhu AZÚR č. 4 MSK, jeho vyhodnocení vlivů na životní prostředí a rovněž vyhodnocení vlivů aktualizace na EVL nebo PO a podkladů dle ustanovení § 37 odst. 6 stavebního zákona, vydává postupem podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000:

## NESOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

**„Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“.**

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10  
(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9g5aax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)


 14/17



V případě, že bude pořizování návrhu AZÚR č. 4 MSK pokračovat postupem podle § 45i odst. 9 až 11 zákona o ochraně přírody a krajiny, tedy zejména za předpokladu, že dojde k prokázání naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu této aktualizace nad veřejným zájmem na ochraně přírody a krajiny a v rámci navazujících procesů budou rovněž orgánem ochrany přírody stanovena kompenzačních opatření nezbytná pro zajištění celkové soudržnosti soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit viz stanovisko MŽP dle § 37 odst. 7 stavebního zákona, stanovuje MŽP níže uvedené požadavky pro variantu koridoru DZ27A, které nebyly dostatečně převzaty do výrokové části návrhu AZÚR č. 4 MSK nebo nejsou obsaženy ve stávajících platných Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje, a kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí a na lokality soustavy NATURA 2000.

Ve vazbě na provedené hodnocení koridoru DZ27B, tj. zjištěný významně negativní vliv na celistvost EVL a PO Poodří a na předmět ochrany PO Poodří motáka pochopa a na předmět ochrany EVL Poodří modráska bahenního, nejsou navrhovány požadavky, kterými budou zajištěny minimální možné dopady realizace AZÚR č. 4 MSK, resp. pro koridor DZ27B na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000, jelikož uvedenou variantu není možné preferovat, resp. schválit s odkazem na ustanovení § 45i odst. 9 zákona o ochraně přírody a krajiny, jelikož existuje varianta s menším významně negativním vlivem, a to DZ27A.

**I. Zapracovat formou kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování do výrokové části AZÚR č. 4 MSK:**

1. Minimalizovat negativní vlivy na odtokové poměry v záplavovém území řeky Odry.
2. Vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření k zachování propustnosti územím (migrační objekty pro faunu).
3. Kompenzovat případnou plošnou ztrátu stanovišť zahrnutých do ÚSES změnou vymezení dotčené skladebné části ÚSES.
4. Zohlednit požadavky ochrany podzemních a povrchových vod.
5. Respektovat opatření pro protipovodňovou ochranu území.
6. Vytvořit územní podmínky pro křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na zajištění dobrých odtokových poměrů.
7. Minimalizovat střety s mimolesní zelení.

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

1. minimalizaci prostorové kolize záměru s územím EVL a PO Poodří, resp. s biotopy předmětů ochrany a typy evropských stanovišť;
2. minimalizaci střetu s potravními biotopy a hnízdišti motáka pochopa, vymezení ploch pro izolační výsadbu autochtonních druhů stromů (izolační pás), realizaci protihlukových opatření z důvodu minimalizace vizuálního rušení motáka pochopa i okolí záměru a usměrnění migrujících, resp. lovcích jedinců k nadletu trati, a tedy k minimalizaci rizika kolize ptáků s projíždějícími vlaky;
3. realizaci náhradních terestrických biotopů (úkrytů) pro čolka velkého a případně i další předměty ochrany EVL jako kompenzaci za biotopy zabrané v důsledku výstavby koridoru DZ27A.

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

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

Ministerstvo životního prostředí

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

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

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

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10  
(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9g5aax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

17/17



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

Ministerstvo životního prostředí (dále též „MŽP“) dle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydalo dne 30. 4. 2021 postupem podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, nesouhlasné stanovisko (č. j.: MZP/2021/710/2162) k návrhu koncepce „Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“ z důvodu významně negativního vlivu na lokality soustavy NATURA 2000.

Pro případ, že by pořízení Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje pokračovalo postupem podle § 45i odst. 9 až 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, stanovilo MŽP ve svém stanovisku § 37 odst. 6 stavebního zákona požadavky pro variantu koridoru DZ27A, kterými budou zajištěny minimální možné dopady realizace Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí a na lokality soustavy NATURA 2000.

Vzhledem ke skutečnosti, že pořízení Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje po vydání stanoviska MŽP dle § 37 odst. 6 stavebního zákona pokračovalo zmíněným postupem dle § 45i odst. 9 až 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje zároveň schválilo jako nejvhodnější variantu koridor DZ27A (viz podrobné vyhodnocení v [kapitole E.2](#)), byly požadavky pro variantu koridoru DZ27A stanovené ve stanovisku MŽP dle § 37 odst. 6 stavebního zákona zohledněny v návrhu Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje. Vyhodnocení zohlednění jednotlivých požadavků (uvedeny níže **zeleně**) je uvedeno vždy pod každým jednotlivým požadavkem.

**Tato část odůvodnění nahrazuje část a) prohlášení dle § 10g odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.**

#### **I. Zapracovat formou kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování do výrokové části A4 ZÚR MSK:**

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

Požadavek byl zohledněn doplněním požadavků na využití území koridoru DZ27<sup>3</sup> (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1.).

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

Požadavek byl zohledněn doplněním kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru DZ27 (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1.).

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

Požadavek byl zohledněn doplněním požadavků na využití území koridoru DZ27 (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1.).

<sup>3</sup> Koridor označený v návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání jako DZ27A je v návrhu A4 ZÚR MSK pro veřejné projednání nově označen jako koridor DZ27.

#### 4. Zohlednit požadavky ochrany podzemních a povrchových vod.

Požadavek byl zohledněn doplněním požadavků na využití území koridoru DZ27 (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1.).

#### 5. Respektovat opatření pro protipovodňovou ochranu území.

Požadavek byl zohledněn doplněním požadavků na využití území koridoru DZ27 (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1.).

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

Požadavek byl zohledněn doplněním požadavků na využití území koridoru DZ27 (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1.).

#### 7. Minimalizovat střety s mimolesní zelení.

Požadavek byl zohledněn doplněním kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru DZ27 (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1.).

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

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

Požadavek je zohledněn v rámci stanovených kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru DZ27 (viz I. Textová část A4 ZÚR MSK, bod 1.). Územní podmínky pro minimalizaci prostorové kolize byly zároveň zajištěny vlastním vymezením koridoru DZ27, při němž byla snaha v maximální míře minimalizovat rozsah dotčení těchto území.

#### 2. 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 usměrnění migrujících, resp. lovcích jedinců k nadletu trati, a tedy k minimalizaci rizika kolize ptáků s projíždějícími vlaky;

Územní podmínky pro minimalizaci střetu s potravními biotopy a hnízdišti motáka pochopa byly zajištěna vlastním vymezením koridoru DZ27, při němž byla snaha v maximální míře minimalizovat rozsah dotčení těchto území. Pro zajištění odpovídajících potravních podmínek a podmínek pro hnízdění pro motáka pochopa byly dále vymezeny čtyři plochy pro kompenzační opatření.

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

Plochy pro kompenzační opatření mj. vytváří územní podmínky pro zlepšení podmínek nejen pro motáka pochopa, ale i pro další předměty ochrany EVL a PO Poodří, mj. čolka velkého.

### III. MŽP rovněž upozorňuje na zákonná ustanovení, která je nutné legitimně zohlednit:

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

Vzato na vědomí. Požadavky pro variantu koridoru DZ27A stanovené ve stanovisku MŽP byly zohledněny v návrhu A4 ZÚR MSK. Vyhodnocení zohlednění jednotlivých požadavků je uvedeno výše v této kapitole.

2. Předkladatel, resp. pořizovatel AZÚR č. 4 MSK je povinen postupovat podle ustanovení § 10g odst. 5 a 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a zveřejnit schválenou koncepci včetně zpracovaného prohlášení. Metodické sdělení Ministerstva pro místní rozvoj a MŽP k prohlášení předkladatele koncepce podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí při pořizování zásad územního rozvoje a územního plánu je k dispozici v Informačním systému SEA, na internetové adrese: [https://portal.cenia.cz/eiasea/dokumenty/sea\\_metodicka\\_doporuceni](https://portal.cenia.cz/eiasea/dokumenty/sea_metodicka_doporuceni).

Vzato na vědomí. V rámci každé zvolené kapitoly odůvodnění, která má suplovat prohlášení dle § 10g odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, je uvedeno, že se jedná o příslušný bod zmíněného prohlášení.

Pro naplnění předmětného požadavku bylo využito *Metodické sdělení Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva životního prostředí k prohlášení předkladatele koncepce podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí při pořizování zásad územního rozvoje a územního plánu (MMR et. MŽP, 2020)*.

3. MŽP rovněž upozorňuje na povinnost zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a další povinnosti plynoucí z ustanovení § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a bodu 10 přílohy ke stavebnímu zákonu.

Vzato na vědomí. V souladu s § 42 odst. 3 stavebního zákona krajský úřad předloží zastupitelstvu kraje nejpozději do 4 let po vydání zásad územního rozvoje nebo jejich poslední aktualizace zprávu o jejich uplatňování v uplynulém období. Zpráva o uplatňování zásad územního rozvoje v souladu s § 9 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů, mj. obsahuje:

- vyhodnocení uplatňování zásad územního rozvoje včetně vyhodnocení změn podmínek, na základě kterých byly zásady územního rozvoje vydány (§ 5 odst. 6 stavebního zákona), a vyhodnocení případných nepředpokládaných negativních dopadů na udržitelný rozvoj území;
- návrhy na eliminaci, minimalizaci nebo kompenzaci negativních dopadů na udržitelný rozvoj území, pokud byly zjištěny.

Pro sledování vlivů A4 ZÚR MSK na životní prostředí byly stanoveny základní monitorovací ukazatele (indikátory) takovým způsobem, aby bylo možné jednotlivé ukazatele v rámci sledování vlivů odpovědně a racionálně sledovat, a to především s ohledem na dostupnost údajů v potřebných časových řadách:

Základní monitorovací ukazatele pro sledování vlivů A4 ZÚR MSK na životní prostředí 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 km<sup>2</sup>. (km<sup>2</sup>)

Zdroj dat: ČSÚ

Navržené ukazatele budou sledovány prostřednictvím územně analytických podkladů kraje, konkrétně v rámci rozboru udržitelného rozvoje území s četností sledování jako jsou aktualizovány územně analytické podklady, tj. dle § 28 odst. 1 stavebního zákona každé 4 roky, tedy se stejnou četností, s jakou se pořizuje návrh zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje.

Územně analytické podklady kraje, vč. rozboru udržitelného rozvoje území, a zpráva o uplatňování zásad územního rozvoje budou v souladu se současně zavedenou praxí zveřejňovány na oficiálních webových stránkách Moravskoslezského kraje v sekci „územní plánování“.<sup>4</sup>

**Tato část odůvodnění nahrazuje část e) prohlášení dle § 10g odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.**

4. Předkladatel koncepce zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vypořádání všech stanovisek dotčených orgánů, vyjádření, námitek a připomínek obdržných po celou dobu přípravy koncepce, a to jak ke koncepci, tak i k jejímu vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

<sup>4</sup> Dostupné z: [https://www.msk.cz/temata/uzemni\\_plan/index.html](https://www.msk.cz/temata/uzemni_plan/index.html)

Vypořádání stanovisek dotčených orgánů, vyjádření, námitek a připomínek uplatněných k A4 ZÚR MSK a Vyhodnocení vlivů A4 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území v průběhu pořízení jsou nedílnou součástí tohoto odůvodnění.

Zásady územního rozvoje se vydávají formou opatření obecné povahy, které musí v souladu s § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále též „správní řád“), správní orgán oznámit veřejnou vyhláškou., přičemž opatření obecné povahy zveřejní též na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodů se opatření obecné povahy týká. V souladu s § 26 odst. 1 se obsah úřední desky se zveřejňuje i způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Zároveň dle § 164 odst. 2 stavebního zákona krajský úřad zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vydané zásady územního rozvoje, jejich aktualizaci a úplné znění zásad územního rozvoje po jejich aktualizaci spolu s usnesením zastupitelstva kraje a místa, kde je možné do nich a do dokladové dokumentace nahlížet.

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

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro traťovou spojkou 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. Předmětný koridor není vymezen na hranici Moravskoslezského kraje a nemá přímý vliv na územně plánovací činnost v sousedních krajích ani sousedních státech.

Z tohoto důvodu není v rámci A4 ZÚR MSK nutné vyhodnocovat koordinaci využívání území z hlediska širších (nadregionálních) vztahů, tzn. vyhodnocovat koordinaci s platnými ZÚR Olomouckého a Zlínského kraje ani s platnými rozvojovými dokumenty Polské a Slovenské republiky.



Obrázek 1: Orientační místo vymezení koridoru DZ27 v rámci území Moravskoslezského kraje

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

Předmětem řešení A4 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro traťovou spojku 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. Předmětný koridor není vymezen na hranici Moravskoslezského kraje a nemá přímý vliv na územně plánovací činnost v sousedních krajích ani sousedních státech.

Řešení A4 ZÚR MSK nemá vliv na území sousedních států. Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí<sup>5</sup> ani ve vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti<sup>6</sup> nebyl zjištěn významný vliv na území sousedních států, jejichž území by mohlo být uplatňováním A4 ZÚR MSK významně ovlivněno. Tímto nebyl naplněn základní aspekt pro nabídnutí a provedení konzultací s příslušnými orgány sousedních států ve smyslu § 37 odst. 4 stavebního zákona a tyto konzultace tedy nebyly prováděny. Sousední státy zároveň o konzultace samy nepožádaly.

**Tato část odůvodnění nahrazuje část b) prohlášení dle § 10g odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.**

<sup>5</sup> Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí (Žídková, 2021)

<sup>6</sup> Posouzení vlivu koncepce: „Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (Banaš a kol., 2020)



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

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

Dopisem ze dne 12. 10. 2019, č. j. 68903/2019-SŽDC-GR-O26, podala Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále též „SŽDC“) – jako oprávněný investor ve smyslu § 23a stavebního zákona – podle § 42 odst. 6 stavebního zákona návrh na pořízení aktualizace ZÚR MSK.

Pořízení A4 ZÚR MSK včetně VVURŮ na základě návrhu oprávněného investora (SŽDC) postupem podle § 42 odst. 6 stavebního zákona schválilo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dne 12. 12. 2019 usnesením č. 14/1665.

**Požadavky na obsah A4 ZÚR MSK:**

- Vymezení koridoru pro bezúvratové napojení železniční trati Studénka – Sedlnice na hlavní železniční trať Přerov – Bohumín ve směru na Přerov.

**Plnění v rámci A4 ZÚR MSK:**

A4 ZÚR MSK požadavky splňuje. V rámci A4 ZÚR MSK dochází k vymezení koridoru pro traťovou spojkou železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka"). Koridor je vymezen následovně:

- **DZ27 – 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.

Podrobné odůvodnění provedených změn je uvedeno v [kapitole G](#)).

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

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, bylo vymezení koridoru možné řešit variantně s cílem vyloučit nebo zmírnit významný negativní vliv na

území soustavy NATURA 2000. Předmětný prostor na území obcí Pustějov a Studénka, ve kterém je potřeba řešit vymezení koridoru pro traťovou spojku železničních tratí č. 270 a 325, zahrnuje území CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří.

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

Koridor pro traťovou spojku železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka") byl v návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání<sup>7</sup> vymezen variantně (2 varianty):

- **DZ27A – Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka");**  
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");**  
Zčásti dvoukolejná (úsek železniční trať č. 270 – Pustějovský potok) a zčásti 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.

Podrobné odůvodnění vymezení variant v návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání je uvedeno v úvodu [kapitoly G](#).

**Na základě vyhodnocení výsledků projednání návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání a jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dne 17. 6. 2021 usnesením č. 4/374 schválilo výběr nejvhodnější varianty koridoru – DZ27A. Varianta DZ27B není dále sledována.**

Odůvodnění vybrané varianty je uvedeno v úvodu [kapitoly G](#).

--

Koridor označený v návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání jako DZ27A je v návrhu A4 ZÚR MSK pro veřejné projednání<sup>8</sup> nově označen jako koridor DZ27.

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

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

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

Dopisem ze dne 12. 10. 2019, č. j. 68903/2019-SŽDC-GR-O26, podala SŽDC – jako oprávněný investor ve smyslu § 23a stavebního zákona – podle § 42 odst. 6 stavebního zákona návrh na pořízení aktualizace ZÚR MSK.

<sup>7</sup> § 37 stavebního zákona

<sup>8</sup> § 29 stavebního zákona

Pořízení A4 ZÚR MSK včetně VVURÚ na základě návrhu oprávněného investora (SŽDC) postupem podle § 42 odst. 6 stavebního zákona schválilo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dne 12. 12. 2019 usnesením č. 14/1665.

V souladu s uvedeným usnesením Zastupitelstva Moravskoslezského kraje je A4 ZÚR MSK pořizována postupem podle § 42 odst. 6 stavebního zákona.

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

A4 ZÚR MSK nevymezuje a nenavrhuje žádné záležitosti týkající se rozvoje státu, které nejsou obsaženy v PÚR ČR.

## G) KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ VČETNĚ VYBRANÉ VARIANTY

Komplexní zdůvodnění přijatého řešení je zpracováno odůvodněním jednotlivých bodů textové části A4 ZÚR MSK (I. Textová část). Odůvodnění jednotlivých bodů je provedeno [kurzívou modře](#).

### Odůvodnění bodu 1.:

*Koridor pro traťovou spojku železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvat' Studénka") byl v návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání<sup>9</sup> vymezen variantně (2 varianty):*

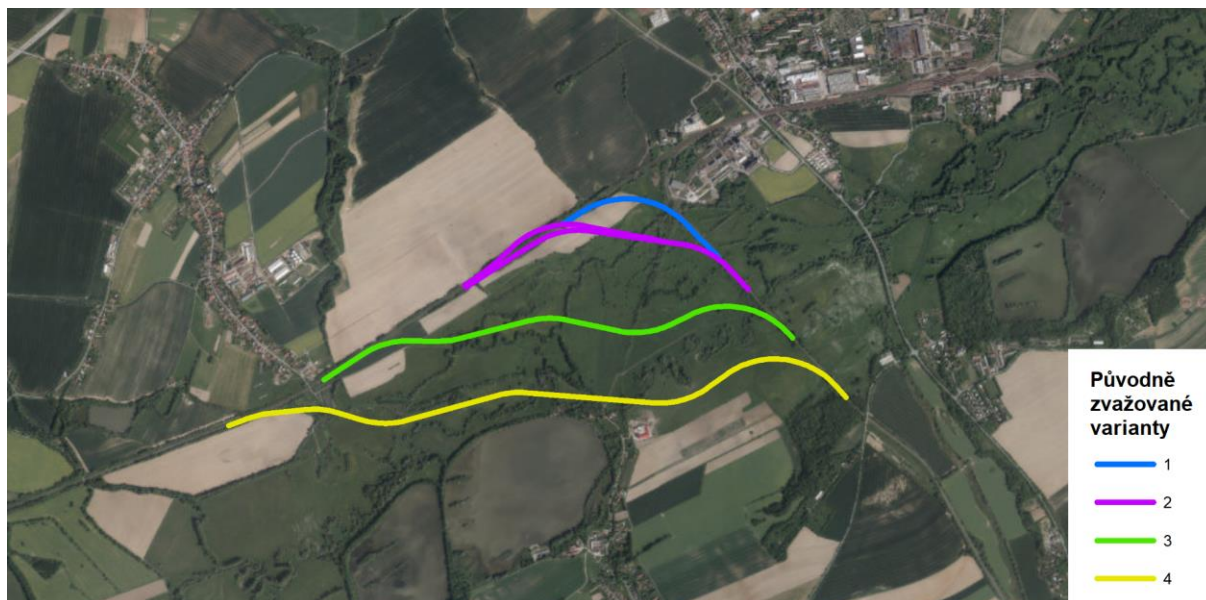
- **DZ27A – Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvat' Studénka");**  
Jednokolejná spojka železničních tratí č. 270 a 325 ve směru Přerov – Sedlnice, resp. Sedlnice – Přerov, na k. ú. Butovice a k. ú. Pustějov.
- **DZ27B – Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvat' Studénka");**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

*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-GŘ-O26, bylo vymezení koridoru možné řešit variantně s cílem vyloučit nebo zmírnit významný negativní vliv na území soustavy NATURA 2000. Předmětný prostor na území obcí Pustějov a Studénka, ve kterém je potřeba řešit vymezení koridoru pro traťovou spojku železničních tratí č. 270 a 325, zahrnuje území CHKO Poodří, EVL Poodří a PO Poodří.*

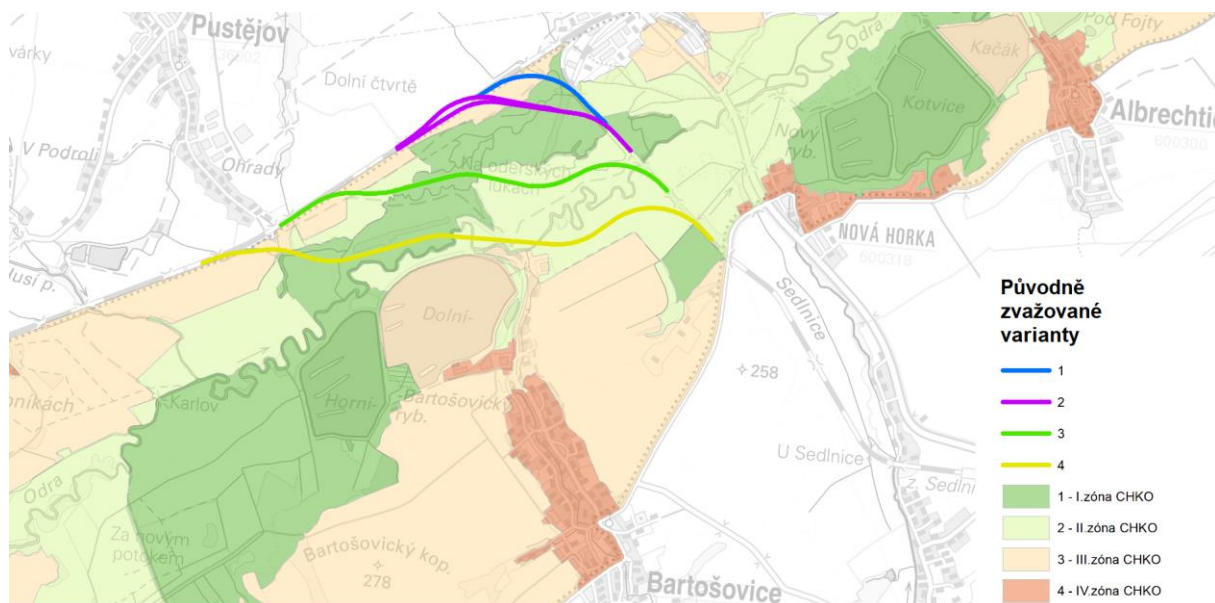
*Požadované přímé propojení obou železničních tratí není prakticky možné zajistit, aniž by nedošlo k dotčení těchto chráněných území. Existoval tedy předpoklad, že vymezení koridoru bude znamenat významný negativní vliv jednak na předmět ochrany nebo celistvost EVL nebo PO, jednak na další složky životního prostředí. Z toho důvodu byla v rámci zpracování návrhu A4 ZÚR MSK posouzena možnost zpracování variant řešení, aby případný významný negativní vliv byl vyloučen, případně alespoň zmírněn.*

*V první fázi zpracování návrhu A4 ZÚR MSK byla provedena ve spolupráci s projekční společností Dopravní projektování, spol. s r.o., středisko Ostrava, která se problematikou zvýšení kapacity železniční infrastruktury v návaznosti na výstavbu a rozvoj MLC Mošnov dlouhodobě zabývá, komplexní rešerše předmětného území a ze stavebně-technického hlediska prověřeny všechny možnosti vedení předmětné traťové spojky železničních tratí č. 270 a 325. Výsledkem prověření byl návrh 4 variant, které bez výjimky plnily požadovaný účel stavby – tedy bezúvat'ově propojovaly železniční tratě č. 270 a 325 a zároveň byly ze stavebně-technického pohledu proveditelné. Návrh těchto 4 variant je uveden níže na obrázcích 1 a 2.*

<sup>9</sup> § 37 stavebního zákona



Obrázek 2: Původně zvažované varianty vedení traťové spojky železničních tratí č. 270 a 325 v první fázi zpracování návrhu A4 ZÚR MSK



Obrázek 3: Původně zvažované varianty vedení traťové spojky železničních 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

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 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 (viz výše obrázek 3) 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 a bezpředmětné.

Na základě výše uvedených skutečností byly pro účely zpracování návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání dále sledovány a hodnoceny pouze varianty 1 (modrá) a 2 (fialová). Zároveň lze v souvislosti s uvedeným konstatovat, že nad rámec variant 1 a 2 neexistovalo



*jiné variantní řešení předmětného záměru, které by představovalo menší zásah do předmětných chráněných území a menší vliv na tato území.*

*V rámci návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání tedy došlo k vymezení koridoru pro traťovou spojku železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrať Studénka") ve variantách DZ27A a DZ27B.*

*Na základě vyhodnocení výsledků projednání návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání a jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje dne 17. 6. 2021 usnesením č. 4/374 schválilo **výběr nejvhodnější varianty koridoru – DZ27A**. Varianta DZ27B není dále sledována.*

*Koridor označený v návrhu A4 ZÚR MSK pro společné jednání jako DZ27A je v návrhu A4 ZÚR MSK pro veřejné projednání<sup>10</sup> nově označen jako koridor **DZ27**.*

### **Odůvodnění vybrané varianty**

*Varianta DZ27A byla ve srovnání s variantou DZ27B hodnocena v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jako méně invazivní (s nižší mírou vlivu), zejména z těchto důvodů:*

- Varianta koridoru DZ27A má kratší průchod územím CHKO Poodří, kde se zároveň 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 koridoru DZ27A dochází v menší míře k fragmentaci území a narušení migračního potenciálu území.*
- Varianta koridoru DZ27A má rovněž kratší průchod EVL a PO a dotčení předmětů jejich ochrany je menší než u varianty koridoru DZ27B. U varianty koridoru DZ27B je délka průchodu těmito územími rovněž o více než 70 % větší než u varianty koridoru DZ27A.*
- U varianty koridoru DZ27A byl konstatován mírně negativní vliv na pět předmětů ochrany EVL Poodří, resp. na typ přírodního stanoviště 91E0, čolka velkého, kuňku ohnivou, modráska bahenního a ohniváčka černočárného. Dále byl u varianty koridoru DZ27A konstatován nulový až mírně negativní vliv na jeden předmět ochrany PO Poodří – ledňáčka říčního a významně negativní vliv na motáka pochopa a celistvost PO Poodří. U ostatních předmětů ochrany EVL a PO Poodří byl u této varianty konstatován nulový vliv. Naturové posouzení rovněž uvádí „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 nepřímou lze očekávat i zlepšení podmínek pro výskyt řady dalších předmětů ochrany EVL a PO Poodří a dalších ochranných významných druhů organismů.“ 11*

<sup>10</sup> § 39 stavebního zákona

<sup>11</sup> Kompenzační opatření byla stanovena ve stanovisku MŽP dle § 37 odst. 7 stavebního zákona. Viz kapitola M).



- U varianty koridoru DZ27B byl konstatován významně negativní vliv na celistvost EVL a PO Poodří a dále na jeden předmět ochrany EVL Poodří modráska bahenního a jeden předmět ochrany PO Poodří motáka pochopa. Dále byl u varianty koridoru DZ27B konstatován mírně negativní vliv 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 koridoru DZ27B nebyla shledána možná konkrétní opatření pro zmírnění či eliminaci negativních vlivů** koncepce na předmět ochrany EVL Poodří modráska bahenního, u něhož by došlo k takové míře dotčení jeho biotopu, že ho nelze účinně minimalizovat. Varianta koridoru DZ27B navíc generuje větší negativní zásah do celistvosti EVL a PO Poodří než varianta koridoru DZ27A.

Dotčené orgány ve svých stanoviscích s návrhem A4 ZÚR MSK souhlasily. Z vyjádření k variantám vyplývá, že preferovaná je varianta DZ27A.

K variantám se ve svém stanovisku vyjádřily dotčené orgány:

- Krajská hygienická stanice se sídlem v Ostravě (akceptuje varianty DZ27A i DZ27B),
- Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (akceptuje pouze variantu DZ27A),
- Ministerstvo dopravy (preferuje variantu DZ27B, ale akceptuje varianty DZ27A i DZ27B),
- Ministerstvo kultury (akceptuje varianty DZ27A i DZ27B),
- Ministerstvo obrany (akceptuje varianty DZ27A i DZ27B),
- Ministerstvo průmyslu a obchodu (akceptuje varianty DZ27A i DZ27B),
- Ministerstvo zemědělství (preferuje variantu DZ27B, ale akceptuje varianty DZ27A i DZ27B),
- Ministerstvo životního prostředí (akceptuje pouze variantu DZ27A v případě, pokud bude pořizování A4 ZÚR MSK pokračovat postupem podle § 45i odst. 9 až 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů),
- AOPK ČR, Správa chráněné krajinné oblasti Poodří (akceptuje pouze variantu DZ27A).

Ostatní dotčené orgány se k variantám nevyjádřily, má se za to, že souhlasí s oběma variantami. Podle § 38 odst. 2 stavebního zákona bylo zastupitelstvo kraje při schvalování výběru nejvhodnější varianty vázáno stanovisky dotčených orgánů.

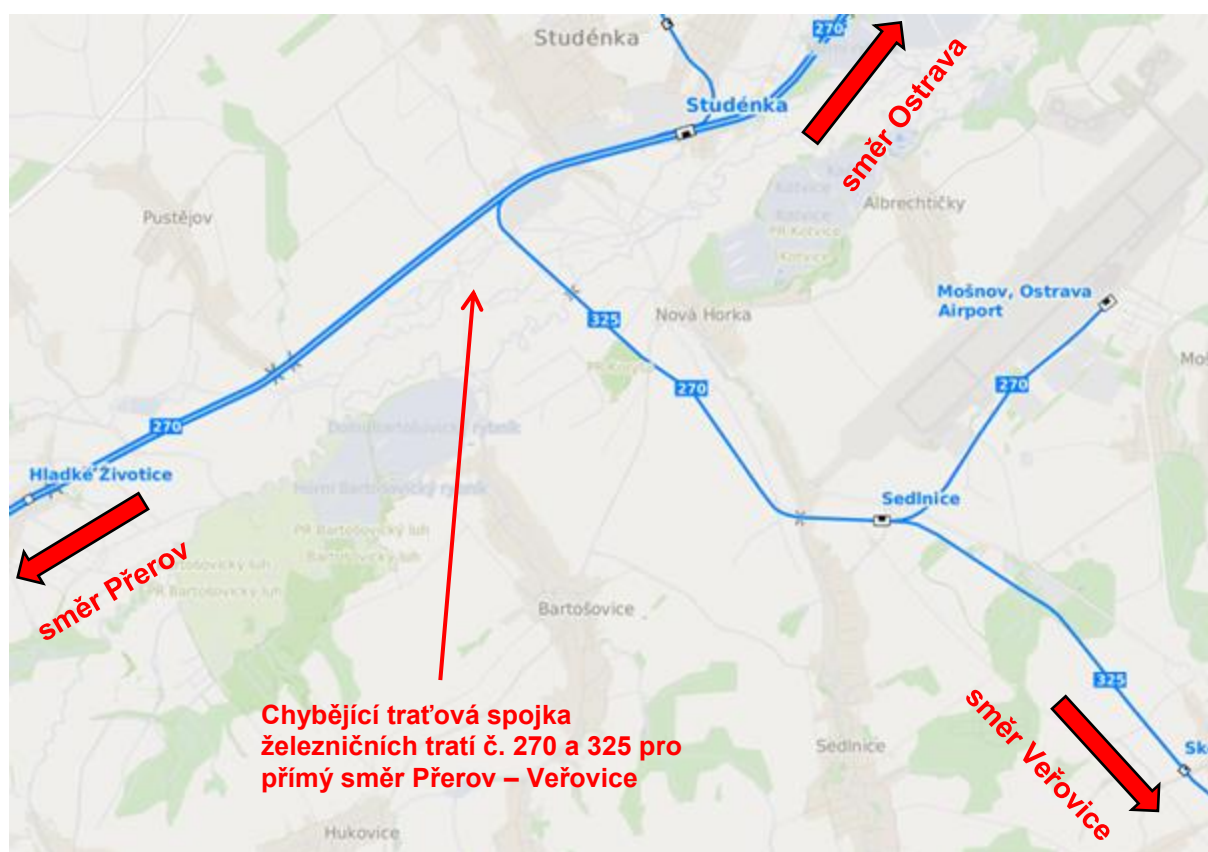
Tato část odůvodnění nahrazuje část c) prohlášení dle § 10g odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

## Odůvodnění vymezení koridoru železniční dopravy DZ27

Hlavními důvody vymezení koridoru pro traťovou spojku železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrať 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 (dále též „MLC Mošnov“),
- odstranění technické překážky, která spočívá v potřebě úvraťových 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 4: Stávající železniční síť v řešeném území

Stávající železniční spojení pro vlaky směřující ze železniční trati č. 325 na jih – směrem na Přerov – je podmíněno úvraťí vlaků v žst. Studénka, aby mohly 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. I 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 úvraťí 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 uvedených problémů.

### Hlavní přínosy A4 ZÚR MSK

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.

### Odůvodnění vymezení koridoru železniční dopravy DZ27, širší souvislosti

Předmětem A4 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro traťovou spojnku železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka") z důvodu 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, který je součástí Strategické průmyslové zóny Ostrava – Mošnov. Pro účely odůvodnění je toto území označeno jako „**multimodální logistické centrum Mošnov**“ (dále též „MLC Mošnov“).

V roce 2008 uzavřely Moravskoslezský kraj a statutární město Ostrava „Memorandum o vzájemné spolupráci a koordinaci při přípravě a realizaci projektů v rozvojovém území Mošnov“. K takovým významným projektům v tomto území patří společný projekt „Logistické centrum Mošnov“. Tento projekt by měl přispět ke zlepšení životního prostředí a snížení ekologické zátěže v ostravsko-karvinské aglomeraci a celém Moravskoslezském kraji převedením významné části nákladní dopravy ze silniční sítě na železniční síť.

**MLC Mošnov** jako společný projekt Moravskoslezského kraje a statutárního města Ostrava je tvořeno zejména:

- **Multimodálním cargem Mošnov (MCM)**, tj. projektem na rozloze cca 30 ha, jehož cílem je propojení logistických aktivit v oblasti kombinované dopravy a leteckého carga navazující bezprostředně na areál letiště Leoše Janáčka Ostrava a území Strategické průmyslové zóny Ostrava – Mošnov;
- **Ostrava Airport Multimodal Parkem (OAMP)**, tj. projektem multimodálního logistického centra situovaného v bezprostřední blízkosti mezinárodního Letiště Leoše Janáčka Ostrava s přímým napojením na dálniční a železniční síť rozkládající se na celkové ploše cca 50 ha. Po dokončení výstavby bude poskytovat 234 000 m<sup>2</sup> skladových a výrobních ploch v několika objektech se železniční vlečkou vedoucí přímo k halám. Součástí tohoto projektu je i Terminál kombinované dopravy Mošnov:
  - **Terminál kombinované dopravy Mošnov**, který by měl mít kapacitu překládky 1600 TEU za den<sup>12</sup>. Terminál kombinované dopravy Mošnov se bude rozkládat na ploše 55 ha a termín zahájení provozu tohoto terminálu je plánován v roce 2022.

Hlavním účelem vybudování Terminálu kombinované dopravy Mošnov je převedení významné dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť. K tomu je potřeba realizovat takové technické podmínky a opatření, které umožní využití železniční infrastruktury pro tento účel. Nový terminál mj. logisticky propojí Moravskoslezský kraj s druhým největším námořním přístavem v Evropě a 14. největším kontejnerovým přístavem na světě v Antverpách – Port of Antwerp.

Ve věci Terminálu kombinované dopravy Mošnov bylo uzavřeno memorandum o vzájemné spolupráci a pomoci mezi Moravskoslezským krajem, statutárním městem Ostrava, Správou železniční dopravní cesty s. o., společností CONCENS INVEST MENTS a. s. a přístavem Antverpy. Přijetí tohoto memoranda bylo schváleno Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje dne 12. 09. 2019 č. usnesení 13/1554, přičemž zúčastněné strany přijetím tohoto memoranda deklarovaly společný zájem na spolupráci a pomoci při rozvoji multimodální dopravy zboží a surovin do Terminálu kombinované dopravy Mošnov.

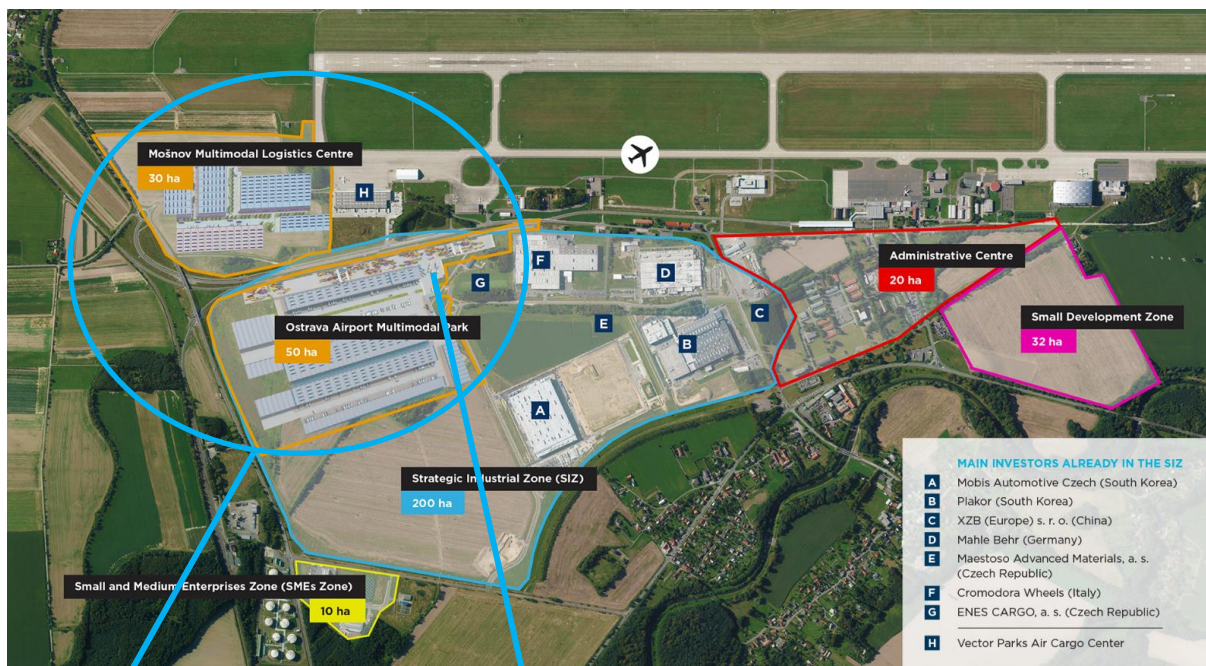
Projektu Terminál kombinované dopravy Mošnov byla dne 19. 7. 2019 Řídícím orgánem – Ministerstvem dopravy ČR – schválena podpora ve výši 276 833 197,90,- Kč z Evropských strukturálních a investičních fondů v rámci Operačního programu Doprava, specifický cíl SC 1.3 – Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy, prioritní osa 1 – Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu. Operační program Doprava představuje dlouhodobě hlavní finanční a technický dokument pro naplňování strategických investičních potřeb a řešení klíčových problémů v sektoru dopravy v ČR – těmi jsou především dokončení páteřní infrastruktury a napojení regionů na síť TEN-T, zlepšení po stránce kvality a funkčnosti, odstranění přetrvávajících úzkých míst v klíčové infrastruktuře a podporu udržitelné mobility s důrazem na města.

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 letišťem v ČR a má přistávací a vzletovou dráhu umožňující přistání největších nákladních letadel (délka vzletové a přistávací dráhy je 3 500 m a umožňuje

<sup>12</sup> Kontejnery mají stanoveny 3 běžné délky: 20 stop (6,1 m), 40 stop (12,2 m), 45 stop (13,7 m). Objem kontejnerové přepravy se udává v jednotkách TEU (zkratka z anglického Twenty-foot Equivalent Unit), přičemž 1 TEU je ekvivalentem jednoho 20stopého kontejneru



odbavení všech kategorií cargo letadel až do B747 a AN-124) a prvním letišťem v ČR napojeným na železniční dopravu.



Obrázek 5. Logistické centrum Mošnov a Terminál kombinované dopravy Mošnov<sup>13</sup>

**LOGISTICKÉ CENTRUM MOŠNOV**

**TERMINÁL KOMBINOVANÉ DOPRAVY MOŠNOV**

Koridor pro traťovou spojku železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka") je vymezován pro racionální využití železniční infrastruktury pro přepravu zboží a surovin a bezkolizní fungování MLC Mošnov, jehož cílem je převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť a je klíčovým předpokladem hospodářského rozvoje nejenom MSK. Bezkolizní fungování celého MLC Mošnov by mělo vést ke zlepšení životního prostředí v ostravsko-karvinské aglomeraci, které spočívá zejména ve snížení podílu silniční nákladní dopravy jejím převedením na železniční síť, která představuje environmentálně šetrnou formu dopravy.

### Vazby na koncepční a strategické dokumenty

Výše uvedené cíle a přínosy záměru, pro které je vymezován předmětný koridor v rámci A4 ZÚR MSK, jsou mj. i naplní požadavků uvedených v některých republikových prioritách územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v PÚR ČR nebo naplňují stanovené cíle v koncepčních a strategických dokumentech, přijatých jak na úrovni Evropské unie, tak i na úrovni ČR. Vztah A4 ZÚR MSK a těchto dokumentů je popsán níže.

- **Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3, 4 a 5 (PÚR ČR)**

PÚR ČR je podle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území.

PÚR ČR určuje požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, mezinárodních, nadregionálních a přeshraničních souvislostech, určuje strategii a základní

<sup>13</sup> Zdroj: <https://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/nemovitosti/prumyslove-zony/prumyslova-zona-ostrava-mosnov>

*podmínky pro naplňování těchto úkolů a stanovuje republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území.*

*V rámci republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území dle článku (24) tento dokument mj. stanoví, 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. Tímto způsobem A4 ZÚR MSK podporuje multimodální přístup, který je hlavním nástrojem k udržitelné mobilitě.*

*V rámci republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území 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 etapovitého 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.*

- ***Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje***

*Dokument přijatý Evropskou komisí 28. 3. 2011 představuje novou evropskou dopravní politiku pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak následně navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh. Bílá kniha zahrnuje 40 konkrétních iniciativ pro vybudování konkurenceschopného dopravního systému v příštím desetiletí.*

*Například mezi cíle zde formulované (Deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů: referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %) patří:*

- *30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Splnění tohoto cíle si rovněž vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.*



- *Propojit do roku 2050 všechna letiště na hlavní síti na železniční síť, pokud možno vysokorychlostní; zajistit, že všechny hlavní mořské přístavy jsou napojeny na nákladní železniční dopravu a případně na vnitrozemské vodní cesty.*

*A4 ZÚR MSK svým řešením přispívá k naplnění stanovených cílů, ze kterých dále vychází například vládou schválená Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050.*

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

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

*Toto nařízení stanoví mj. hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě sestávající z globální sítě a hlavní sítě, přičemž hlavní síť je zřízena na základě globální sítě.*

*Dle přílohy II. Nařízení TEN-T je Ostrava stanovena jako městský uzel hlavní sítě zahrnující letiště a kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy (RRT). Městským uzlem se ve smyslu Nařízení TEN-T rozumí městská oblast, ve které se dopravní infrastruktura transevropské dopravní sítě, jako jsou mj. letiště, železniční stanice, logistická centra a nákladní terminály umístěné v městské oblasti a jejím okolí, napojuje na jiné části této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní dopravy. V případě Ostravy reprezentuje daný dopravní uzel MLC Mošnov.*

*V rámci Nařízení TEN-T jsou stanoveny priority pro rozvoj multimodální dopravní infrastruktury, které spočívají např. v zajištění účinného propojení a integrace infrastruktury globální sítě, a to i prostřednictvím přístupové infrastruktury, pokud je nezbytná, a prostřednictvím nákladních terminálů a logistických center, či v odstranění hlavních technických a administrativních překážek multimodální dopravy.*

*A4 ZÚR MSK svým řešením, které spočívá zejména ve vytvoření podmínek pro dostatečnou kapacitu železniční infrastruktury v oblasti MLC Mošnov, přispívá k naplnění stanovených priorit pro rozvoj multimodální dopravní infrastruktury. Jednak dochází k vytvoření podmínek pro zajištění odpovídající přístupové infrastruktury k MLC Mošnov, jednak dochází k vytvoření podmínek pro odstranění technické překážky multimodální přepravy, která spočívá v potřebě úvratových jízd v žst. Studénka, která je v současné době již na hranici své kapacity.*

*A4 ZÚR MSK svým řešením rovněž přispívá k rozvoji interoperability ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. 6. 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství. Výhod interoperability železničního systému by mělo být využito zejména v případě nákladní dopravy, aby byly vytvořeny podmínky pro lepší interoperabilitu mezi různými druhy dopravy.*

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

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

*Jedním ze stanovených specifických cílů této politiky je přesun dopravních výkonů ze silniční dopravy na ty druhy dopravy, které méně zatěžují životní prostředí nebo využití multimodálních přepravních systémů ke snížení výkonů v silniční dopravě ve prospěch druhů*

dopravy, které méně zatěžují životní prostředí, při minimalizaci nákladů na změnu druhu dopravy a optimalizaci doby přepravy, aby nedocházelo k vytváření logistických zásob v procesu oběhu.

A4 ZÚR MSK svým řešením daný cíl 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.

- **Dopravní sektorové strategie 2. fáze**

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

Uvedená strategie mj. identifikuje opatření pro rozvoj veřejné logistiky, a to s ohledem na neuspokojivý stav v oblasti nákladní přepravy a její rozložení mezi jednotlivé dopravní módy a přetížení sítě silnic a dálnic nákladní dopravou, přičemž byl hledán způsob, jakým lze docílit převedení části dopravních výkonů na ekologičtější způsoby přepravy.

A4 ZÚR MSK svým řešením dané principy a opatření naplňuje, jelikož vytváří územní podmínky pro rozvoj nákladní železniční dopravy, tedy environmentálně šetrné formy dopravy.

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

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

Hlavním cílem uvedené koncepce je zajistit přepravní potřeby průmyslu jak v rámci logistiky výrobního procesu, tak v rámci procesu distribučního. Nákladní doprava tak nesmí být omezujícím faktorem ekonomického rozvoje a zahraničního obchodu. Stejně důležité přitom je zajistit nákladní dopravu tak, aby dopady na životní prostředí, veřejné zdraví a globální změny nejen klimatu byly co nejmenší. Proto je nezbytnou součástí hlavního cíle propojení všech druhů dopravy do jednoho systému na bázi principu komodality v podmínkách tržního prostředí.

V návrhové části, podkapitole „Vize pro multimodální dopravu – hlavní teze veřejného zájmu“, jsou uvedeny hlavní celospolečenské cíle pro oblast nákladní dopravy, mezi které patří nutnost přispět i v sektoru nákladní dopravy k celosvětovému cíli zásadním způsobem snižovat emise skleníkových plynů; snižovat emise zdraví škodlivých látek, snižovat nehodovost a snižovat další externí náklady (např. z kongescí).

Jako teze pro výše uvedené řešení jsou zde uvedeny:

- větší využívání železniční a částečně rovněž vodní dopravy,
- v případě přeprav do námořních přístavů a v případě pravidelných hromadných zásilek na krátké vzdálenosti se bude jednat o konkurenční prostředí mezi dopravci působícími zejména v rámci jednoho druhu dopravy – půjde tak zároveň o konkurenci mezi jednotlivými druhy dopravy,

- v případě kontinentálních přeprav na střední a dlouhé vzdálenosti půjde zejména o konkurenci mezi železničními dopravci nebo operátory vlaků, jakož i o konkurenci mezi silničními dopravci. Zároveň ale půjde rovněž o spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy – železniční a částečně i vodní doprava bude nabízet služby pro silniční dopravce.

Pro naplnění těchto tezí je pak dle tohoto dokumentu mj. důležité mít potřebnou síť terminálů multimodální dopravy pro kontinentální přepravy **napojenou na dostatečně kapacitní železniční a silniční infrastrukturu.**

A4 ZÚR MSK svým řešením dané principy a teze naplňuje, jelikož vytváří územní podmínky pro rozvoj nákladní železniční dopravy, tedy environmentálně šetrné formy dopravy, a její dostatečnou kapacitu. A4 ZÚR MSK zároveň vytváří podmínky pro zlepšení propojení všech druhů dopravy do jednoho systému na bázi principu komodality.

- **Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje**

Dokument schválený Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje dne 26. 6. 2008 usnesením č. 24/2096 výslovně neobsahuje záměr traťové spojky železničních tratí č. 270 a 325. Dokument ovšem obsahuje část věnující se dostavbě a modernizaci dopravní infrastruktury v oblasti Mošnova, kde s ohledem na dynamický rozvoj předmětného území identifikuje klíčové rozvojové záměry, které jsou podmíněny nezbytnou dostavbou a modernizací dopravní infrastruktury. A4 ZÚR MSK svým řešením, které spočívá zejména ve vytvoření podmínek pro dostatečnou kapacitu železniční infrastruktury v oblasti Mošnova, přispívá k naplnění stanovených rozvojových záměrů.

- **Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019–2027**

Strategii schválilo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje svým usnesením č. 14/1717 ze dne 12. 12. 2019 a ačkoliv ani zde není výslovně uveden předmětný záměr traťové spojky železničních tratí č. 270 a 325, je zde stanoven mj. strategický cíl „Snížení emisí CO<sub>2</sub> v dopravě“.

A4 ZÚR MSK svým řešením daný cíl naplňuje, jelikož vytváří územní podmínky pro rozvoj nákladní železniční dopravy, tedy environmentálně šetrné formy dopravy. Využití železniční dopravy namísto silniční dopravy významně sníží zatížení území emisemi a zároveň uleví silničnímu provozu.

- **ÚAP Moravskoslezského kraje**

Čtvrtá úplná aktualizace ÚAP Moravskoslezského kraje byla projednána dne 14. 9. 2017 Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje. Tento nástroj územního plánování je podle § 25 stavebního zákona jedním z výchozích podkladů pro pořizování A4 ZÚR MSK.

Z rozboru udržitelného rozvoje území, jehož součástí je mj. i identifikace hodnot, problémů, příležitostí a hrozeb, v rámci tematického okruhu 1.9. Veřejná dopravní infrastruktura vyplývá, že jednou ze slabých stránek je nedostatečné využívání železnice v systému kombinované osobní a nákladní dopravy nebo výrazný pokles přepravních výkonů v nákladní dopravě, přesun dopravy na silnice a nedostatečně využívané možnosti kombinované přepravy nákladů (silnice – železnice). Jako příležitost je zde uvedeno převedení vyšších přepravních objemů ze silnice na železnici a začlenění železnice do systému kombinované dopravy a zvýšení flexibility železniční dopravy.

*A4 ZÚR MSK svým řešením jednoznačně vytváří územní podmínky pro zlepšení identifikovaných slabých stránek v oblasti nákladní dopravy v Moravskoslezském kraji. Zároveň dojde k využití příležitosti převedení vyšších přepravních objemů ze silnice na železnici a začlenění železnice do systému kombinované dopravy a zvýšení flexibility železniční dopravy.*

*A4 ZÚR MSK svým řešením zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj tak, jak ukládá cíl územního plánování dle § 18 odst. 2 stavebního zákona.*

### **Přínosy pro životní prostředí**

*Hlavním důvodem stavby (bezúvratové) traťové spojky železničních tratí č. 270 a 325 je potřeba zvýšení kapacity kolejového napojení MLC Mošnov s ohledem na jeho plánovaný rozvoj.*

*Až do 60. let minulého století v nákladní dopravě dominovala jednoznačně železnice. Její podíl od té doby začal výrazně klesat, hlavně ve prospěch kamionové silniční dopravy. Nevýhodou železniční dopravy v obecné rovině je její omezenost výchozím a koncovým terminálem. Železniční doprava není tak pružná a univerzální jako doprava silniční. Výhodou však je, pokud je v cílové/koncové destinaci zabudován železniční terminál (jako v případě MLC Mošnov), který je potom napojen přímo na železniční síť. Z tohoto hlediska je MLC Mošnov ideálně situováno a je efektivní vytvářet podmínky pro rozvoj železniční dopravy, která je z environmentálního hlediska podstatně vhodnější než doprava silniční.*

*Níže je uveden předpokládaný nárůst objemu nákladní dopravy v souvislosti s plánovaným rozvojem MLC Mošnov, resp. jeho jednotlivých částí. Přepravní objemy jsou porovnány jak pro případ využití železniční dopravy, tak silniční dopravy.*

*Pro potřebu kontejnerového terminálu vlečky OAMP se předpokládá vedení až 6 párů vlaků za den, tj. **12 spojů železniční dopravy denně** (příjezd a odjezd). V případě vozby kontejnerů silniční dopravou lze očekávat jeden kontejner na jedno nákladní vozidlo, tj. **až 50 vozidel za jeden nákladní vlak**. Limitní navýšení rozsahu silniční dopravy v případě neexistence odpovídajících podmínek pro železniční přepravu a nutnosti přepravy výhradně po silnici je 50 x 12 vozidel za den, tj. **600 těžkých silničních vozidel denně**.*

*Pro potřebu MCM se předpokládá vedení až 2 párů vlaků za den, tj. **4 spojů železniční dopravy denně**. Pro další potřebu MLC se předpokládá vedení až 4 párů vlaků za den, tj. **8 spojů železniční dopravy denně**. Celkem lze očekávat další vedení 4 + 8 spojů, tedy **12 spojů drážní dopravy denně**. V případě vozby zátěže kontejnerů silniční dopravou lze očekávat obsah jednoho krytého železničního vozu na jedno nákladní vozidlo, tj. **až 20 vozidel za jeden nákladní vlak**. Limitní navýšení rozsahu silniční dopravy v případě neexistence odpovídajících podmínek pro železniční přepravu a nutnosti přepravy výhradně po silnici je 20 x 12 vozidel, tj. **240 těžkých silničních vozidel denně**.*

***Celkem je v souvislosti s plánovaným rozvojem MLC Mošnov predikován provoz 24 vlaků za den, což je ekvivalent 840 těžkých silničních vozidel za den (příjezd a odjezd).***

*V případě použití pouze silniční dopravy místo využití železniční dopravy by došlo k významnému zatížení území nejen bezprostředně navazujícího na území MLC Mošnov, ale i ve vzdálenějším území v závislosti na cílové destinaci.*



*Z provozu silniční dopravy dochází k ovlivnění zástavby a širšího území hlukem a emisemi. V případě sledování vlivu na ovzduší je silniční doprava podstatně nepříznivější oproti železniční dopravě (elektrizované úseky). Produkce emisí z provozu nákladních vozidel při použití emisních faktorů by pro výše predikovaných 840 těžkých silničních vozidel činila na 1 km (při rychlosti 90 km/hod) pro  $PM_{10}$  55,5 g, pro  $PM_{2,5}$  množství 43,2 g, pro  $NO_2$  58,8 g a pro benzo(a)pyren 8 213,1 g. Využití železniční dopravy namísto silniční dopravy významně sníží zatížení území emisemi a zároveň uleví silničnímu provozu.*

### **Odůvodnění šířky koridoru**

*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 koridor de facto v celé své délce zasahuje do území CHKO Poodří a lokalit soustavy NATURA 2000, byla v návrhu A4 ZÚR MSK v souladu s návrhem oprávněného investora stanovena základní šířka koridoru DZ27 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.*

### **Odůvodnění stanovení požadavků na využití území**

*Koridor DZ27 je vymezen pro umístění stavby traťové spojky železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrať Studénka"). Jedná se o významnou dopravní stavbu nadmístního významu, která zajistí odpovídající napojení MLC Mošnov na železniční síť v souvislosti s jeho plánovaným rozvojem, sníží podíl silniční kamionové dopravy ve prospěch nákladní vlakové dopravy a odstraněním úvraťových jízd vlaků do žst. Studénka přispěje k vytvoření podmínek pro bezpečný a harmonický provoz na železniční síti a účinného řízení dopravy.*

*Stavba zároveň přispěje ke zlepšení stavu osobní vlakové dopravy v dotčené části MSK, kde 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 Štamberk a v neposlední řadě s MLC Mošnov, jakožto významného centra zaměstnanosti v MSK.*

*Požadavky týkající se ochrany vod, vodních toků, odtokových poměrů a skladebných částí ÚSES jsou stanoveny na základě doporučení vyplývajících z dokumentace SEA a požadavků vyplývajících ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (viz [kapitola B.2](#)).*

### **Odůvodnění stanovení kritérií a podmínek pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru**

*Pro koridor DZ27 jsou 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 dotýká přírodních a krajinných hodnot (např. vodních toků) a zároveň 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, což je jedním z úkolů územního plánování dle § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona, tj. stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území.

Další kritéria a podmínky pro zachování prostupnosti územím a ochrany dřevin rostoucích mimo les byly stanoveny na základě doporučení vyplývajících z dokumentace SEA a požadavků vyplývajících ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona vydaného postupem dle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (viz [kapitola B.2](#)).

### **Odůvodnění stanovení úkolů pro územní plánování**

Pro koridor jsou stanoveny úkoly pro územní plánování, které je potřeba zohlednit při zpřesňování předmětného koridoru v územních plánech dotčených obcí dle § 43 odst. 3 stavebního zákona.

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. Koordinaci je potřeba zajistit zejména s koridorem PZ2 pro VTL plynovod Libhošť – Děhylov vymezeným v platných ZÚR MSK, kterého se koridor DZ27 částečně dotýká. 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.

### **Odůvodnění bodu 2.:**

Stavba s názvem „Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 (\"bezúvrať Studénka\")“ byla do kapitoly G. Veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření nově doplněna v souladu s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, a to v souvislosti s vymezením odpovídajícího nového koridoru dopravní infrastruktury nadmístního významu DZ27.



*Podrobné odůvodnění vymezení koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu – viz odůvodnění bodu 1. ↑*

**Odůvodnění bodů 3. a 4.:**

*Tabulka stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovacích dokumentacích obcí je upravena v souvislosti s vymezením koridoru DZ27.*

**Odůvodnění bodu 5.:**

*Odstranění chybného paragrafového ustanovení stavebního zákona v nadpise kapitoly. Dle § 37 odst. 7 stavebního zákona kompenzační opatření uvede Ministerstvo životního prostředí ve stanovisku podle § 4 odst. 2 písm. b).*

**Odůvodnění bodů 6. a 7.:**

*ZÚR MSK stanovují pro kompenzaci významně negativních vlivů koridoru DZ27 na předmět ochrany a celistvost Ptačí oblasti Poodří kompenzační opatření KO1, KO2, KO3, KO4.*

*Kompenzační opatření jsou stanovena v návaznosti na stanovisko Ministerstva životního prostředí dle § 37 odst. 7 stavebního zákona, které bylo vydáno dne 29. 6. 2021, č. j.: MZP/2021/630/1378 pro kompenzaci významně negativních vlivů A4 ZÚR MSK na předmět ochrany a celistvost PO Poodří. Podrobné vyhodnocení potřeby stanovení kompenzačních opatření vyplývá z textu stanoviska a jeho odůvodnění, které je v celém rozsahu uvedeno na následujících stranách a **není tedy duplicitně opisováno** v rámci tohoto odůvodnění bodů 6. a 7.*

*Pro kompenzační opatření jsou stanoveny požadavky na využití území, jejichž cílem je v úrovni ZÚR MSK, zejména při zohlednění jejich míry obecnosti, vytvořit územní podmínky pro zlepšení podmínek pro hnízdění motáka pochopa. Ve vazbě na stanovené podmínky na využití území jsou stanoveny úkoly pro územní plánování pro navazující územně plánovací činnost obcí. Jednotlivé minimální výměry ploch pro kompenzační opatření vychází ze situačních zákresů, které byly součástí stanoviska Ministerstva životního prostředí dle § 37 odst. 7 stavebního zákona.*

*Stanovená kompenzační opatření jsou graficky vymezena ve výkrese A.2 Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES. Vymezení kompenzačních opatření v grafické části bylo provedeno bodově s ohledem na charakter a míru podrobnosti dokumentace zásad územního rozvoje. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. A4 ZÚR MSK je zpracovávána v měřítku 1 : 100 000, zpřesnění kompenzačních opatření je nezbytné provést v úrovni územních plánů.*

Ministerstvo životního prostředí

Odbor druhové ochrany  
a implementace mezinárodních  
závazků

Praha dne 29. června 2021  
Č. j.: MZP/2021/630/1378  
Vyřizuje: Mgr. Petr Havel  
Tel.: 267 122 925  
E-mail: [Petr.Havel@mzp.cz](mailto:Petr.Havel@mzp.cz)

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

## STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

podle § 37 odst. 7 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu  
(stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů

k návrhu koncepce

**„Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“**

kterým jsou uvedena kompenzační opatření ve smyslu § 45i odst. 9 a násl. zákona  
č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

Ministerstvo životního prostředí, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků (dále jen „MŽP“) jako orgán státní správy příslušný podle ustanovení § 37 odst. 7 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) ve spojení s § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“), **stanovuje formou stanoviska podle § 4 odst. 2 písm. b) stavebního zákona** v návaznosti na podnět Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu č. j. MZP/2021/630/1056 ze dne 5. února 2021 (č. j. MSK 19626/2021) a vydané stanovisko Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (č. j. MZP/2021/710/2162 ze dne 30. dubna 2021) následující **opatření pro kompenzaci významně negativních vlivů Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje a v ní obsaženého koridoru pro realizaci bezúvratové traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325 ve variantě DZ27A na předmět ochrany a celistvost Ptačí oblasti Poodří.**

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

Elektronický podpis  
Jan Šíma  
Ministerstvo životního prostředí  
29.06.2021 12:34

Ministerstvo životního prostředí

**Odbor druhové ochrany  
a implementace mezinárodních  
závazků**

**1. Vymezit v návrhu aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje plochu nebo plochy kompenzačních opatření:**

- 1.1 v lokalitě Habeš v Ptačí oblasti Poodří** – Vymezení plochy nebo ploch pro obnovu zaniklého hnízdiště motáka pochopa v k. ú. Pustějov zahrnující minimálně území identifikovatelné jako pozemky parc. č. 2181/4 (část), 2181/5 (část), 2181/7 (část), 2181/8 (část), 2181/9 (část), 2181/10 (část), 2181/12 (část), 2181/13, 2181/14 (část), 2181/15 (část), 2181/16, 2181/17 (část) v k. ú. Studénka;
- 1.2 v lokalitě Bartošovice v Ptačí oblasti Poodří** – Vymezení plochy nebo ploch pro zlepšení podmínek na současném hnízdišti motáka pochopa zahrnující minimálně území identifikovatelné jako pozemky parc. č. 2305/2 a 2306 v k. ú. Bartošovice;
- 1.3 v lokalitě Rákosina v Ptačí oblasti Poodří** – Vymezení plochy nebo ploch pro zlepšení podmínek na současném hnízdišti motáka pochopa zahrnující minimálně území identifikovatelné jako pozemky parc. č. 2016 a 2017 v k. ú. Jistebník;
- 1.4 v lokalitě Rezavka a stejnojmenné přírodní rezervaci navazující na Ptačí oblast Poodří** – Vymezení plochy nebo ploch pro zlepšení podmínek na současném hnízdišti a potravním biotopu motáka pochopa zahrnující minimálně území identifikovatelné jako pozemek parc. č. 2485 v k. ú. Svinov.

**2. Stanovit v návrhu aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje v odpovídající úrovni podrobnosti požadavky na využití ploch uvedených v bodě č. 1, které zajistí územní podmínky pro následující terénní úpravy a opatření:**

**2.1 v lokalitě Habeš**

Realizace kompenzačních opatření ve vztahu k předmětu ochrany a celistvosti Ptačí oblasti Poodří k záměru bezúvratové traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325 – Zamezení nadměrnému zarůstání lokality dřevinami jednorázovým obnovním zásahem a navazující údržbou, zlepšení vodních poměrů v lokalitě a tím zlepšení podmínek pro hnízdění motáka pochopa.

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

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

2/20



Ministerstvo životního prostředí

**Odbor druhové ochrany  
a implementace mezinárodních  
závazků**

## **2.2 v lokalitě Bartošovice**

Realizace kompenzačních opatření ve vztahu k předmětu ochrany a celistvosti Ptačí oblasti Poodří k záměru bezúvraťové traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325 – Zlepšení vodního režimu lokality a zamezení nadměrnému zarůstání křovinami a tím zlepšení podmínek pro hnízdění motáka pochopa.

## **2.3 v lokalitě Rákosina**

Realizace kompenzačních opatření ve vztahu k předmětu ochrany a celistvosti Ptačí oblasti Poodří k záměru bezúvraťové traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325 – Zlepšení vodního režimu lokality a zamezení nadměrnému zarůstání křovinami a tím zlepšení podmínek pro hnízdění motáka pochopa.

## **2.4 v lokalitě Rezavka**

Realizace kompenzačních opatření ve vztahu k předmětu ochrany a celistvosti Ptačí oblasti Poodří k záměru bezúvraťové traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325 – Zlepšení vodního režimu lokality a kvality porostů a tím zlepšení podmínek pro hnízdění motáka pochopa.

### **Odůvodnění:**

Dne 5. února 2021 obdrželo MŽP podnět č. j. MZP/2021/630/1056 (č. j. MSK 19626/2021) k vydání stanoviska podle § 37 odst. 7 stavebního zákona. To stanoví, že pokud z posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast vyplývá, že zásady územního rozvoje mají významný negativní vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, postupuje se podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny. Kompenzační opatření v takovém případě uvede Ministerstvo životního prostředí ve stanovisku podle § 4 odst. 2 písm. b) stavebního zákona.

V posouzení vlivu koncepce „Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“ (dále jen „A4ZÚR MSK“) na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, zpracovaného autorizovanou osobou RNDr. Markem Banašem, Ph.D. (2020) byl vyhodnocen významně negativní vliv železničního koridoru nadmístního významu na předmět ochrany a celistvost Ptačí oblasti (dále jen „PO“) Poodří, a to v obou předložených variantách – DZ27A a DZ27B. Předmětný koridor je určen pro realizaci bezúvraťové traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325. Významný negativní vliv byl hodnocen ve vztahu k jednomu z 10 aktuálních hnízdišť motáka pochopa (*Circus aeruginosus*) jako předmětu ochrany

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

(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9g5aax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

3/20





PO Poodří, vymezené nařízením vlády č. 25/2005 Sb., kterým se vymezuje Ptačí oblast Poodří. Důvodem pro toto hodnocení je významné narušení stávajících hnízdních podmínek (možnost opuštění hnízdiště z důvodu významného zhoršení výletových možností a možný zánik biotopu z důvodu významné změny vodního režimu lokality) a také narušení kontaktu mezi hnízdištěm a potravními biotopy v jeho okolí v případě realizace stavby.

Dne 30. dubna 2021 vydalo Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence stanovisko č. j. MZP/2021/710/2162 (dále jen „stanovisko SEA“), které v návaznosti na provedené posouzení vlivů podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny konstatovalo významně negativní ovlivnění PO Poodří koncepcí A4ZÚR MSK.

Podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, který se v souladu s § 37 odst. 7 stavebního zákona použije v případě významně negativního vlivu zásad územního rozvoje či jejich aktualizace na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, lze schválit jen variantu koncepce 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. Tyto povinnosti vtělené do zákona o ochraně přírody a krajiny jsou přímou transpozicí článku 6.3 a 6.4 směrnice 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, které se v souladu s článkem 7 této směrnice použijí i pro území vymezená na základě směrnice 2009/147/ES o ochraně volně žijících ptáků, tedy ptačí oblasti. Pro stanovení kompenzačních opatření je nejprve nutné posoudit naplnění požadavku na prověření a posouzení variant řešení, jejichž cílem je významný negativní vliv vyloučit, nebo v případě, že vyloučení není možné, alespoň zmírnit (viz též § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny) a otázku (ne)existence naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu na schválení koncepce, resp. vydání A4ZÚR MSK (viz ustanovení § 45i odst. 9 zákona o ochraně přírody a krajiny).

#### K otázce variantních řešení

Stanoviskem SEA byla vybrána pro další sledování varianta koridoru DZ27A, která je na základě provedeného hodnocení a tohoto stanoviska variantou s nejmenším významně negativním vlivem na motáka pochopa, resp. předmět ochrany a celistvost PO Poodří. V průběhu procesu pořizování, resp. posuzování vlivů A4ZÚR MSK byly též v návaznosti na požadavek § 45i odst. 2 a 9 zákona o ochraně přírody a krajiny prověřovány varianty bez významně negativního vlivu, přičemž bylo zjištěno, že žádná další reálná, resp. v úvahu přicházející varianta bez významného negativního vlivu a následně s menším významným negativním vlivem není v řešeném území k dispozici. Na základě výše uvedeného a ve vazbě na provedenou multikriteriální analýzu byla varianta koridoru DZ27A vyhodnocena jako s nižší mírou negativního vlivu, byť stále v intencích vlivu významně negativního (více k problematice variant viz stanovisko SEA č. j.

MZP/2021/710/2162). MŽP proto konstatuje, že požadavek § 45i odst. 9 zákona o ochraně přírody a krajiny („*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*“) je z hlediska nutnosti prověření variantních řešení s cílem minimalizace negativního ovlivnění lokality soustavy Natura 2000 naplněn. Tím je vyhověno prvnímu zákonnému předpokladu pro možnost stanovení kompenzačních opatření, přičemž je zároveň vhodné na tomto místě poznamenat, že v budoucnu, tedy v rámci navazující územně plánovací dokumentace a projektové přípravy může být s ohledem na výše citované zákonné limity sledována výhradně varianta DZ27A, která bude též v rámci dalších postupů upřesňována z pohledu očekávaných vlivů (a jejich minimalizace), stejně tak, jako bude potřebné připravit konkrétní postup realizace kompenzačních opatření, jež musí být v souladu s § 45i odst. 11 zákona o ochraně přírody a krajiny zajištěna (funkční) před realizací vlastního záměru. Naopak varianta DZ27B nemůže být předmětem dalšího sledování, neboť se na základě provedeného procesu SEA k A4ZÚR MSK nejedná o variantu s nejmenším možným významně negativním vlivem na lokality soustavy Natura 2000, a tedy není možné ji s odkazem na § 45i odst. 9 zákona o ochraně přírody a krajiny schválit. Tímto stanoviskem jsou proto uvedena kompenzační opatření pro variantu DZ27A.

#### K problematice naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu

Dalším nezbytným předpokladem, resp. podmínkou stanovení kompenzačních opatření je naplnění naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu na vydání A4ZÚR MSK, resp. vymezení koridoru pro záměr bezúvražďové traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325 ve variantě DZ27A. Nutností je potom v souladu s § 45i odst. 9 zákona o ochraně přírody a krajiny nejen posoudit jejich existenci (vč. právě jejich naléhavosti), ale též případnou převahu nad zájmem ochrany přírody. Veřejný zájem jako takový nelze dle ustálené judikatury dovodit ve vztahu k určitému okruhu lidských činností, vč. rozvoje dopravní infrastruktury obecně, je nutné jej tedy nalézt a prokázat v každém jednotlivém případě, a to po zvážení všech partikulárních zájmů – jeho doložení a prokázání jeho naléhavých důvodů proto musí být provedeno ve vztahu ke skutkové podstatě a okolnostem konkrétního případu. K žádosti, resp. podnětu č. j. MZP/2021/630/1056 (č. j. MSK 19626/2021) ze dne 5. února 2021 doložil pořizovatel A4ZÚR MSK naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu spočívající zejména ve:

- Vytvoření územních podmínek pro převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť jako environmentálně šetrnou formu dopravy; potenciální příspěvek tohoto převedení k zlepšení kvality ovzduší Moravskoslezského kraje, která je momentálně relativně výrazně zhoršená a vazba na strategický dokument Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru z hlediska právě cíle převádění určitého



objemu přepravy silniční na jiné módy, který dále rozvíjí Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050; odstraněním úvraťových jízd nákladních vlaků do žst. Studénka má dojít ke zvýšení plynulosti železniční dopravy a zajištění účinného řízení.

- Zefektivnění, zrychlení, zvýšení komfortu a atraktivity dopravního toku po železnici v dotčené části kraje, kdy po realizaci záměru vlaky jedoucí ze směru od Veřovic a Mošnova ve směru na Přerov nebudou muset vykonávat úvrať ve Studénce.
- Budoucí význam tratě v rámci logistického propojení Moravskoslezského kraje v rámci dálkové nákladní dopravy souvisejícího s projektem multimodálního logistického centra situovaného v bezprostřední blízkosti mezinárodního letiště Leoše Janáčka;
- Připravované multimodální logistické centrum s železničním napojením jako významný potenciální pól rozvoje Moravskoslezského kraje jako státem podporovaného regionu a zároveň regionu strukturálně postiženého, v němž se projevuje koncentrace sociálních, ekonomických a environmentálních problémů; zejména z pohledu budoucího vytvoření pracovních míst a posílení sociálního pilíře udržitelného rozvoje, vazba této aktivity na Strategii regionálního rozvoje ČR, Souhrnný akční plán strategie restrukturalizace Ústeckého, Moravskoslezského a Karlovarského kraje 2019-2020 (opatření Dopravní napojení strategického významu ve strukturálně postižených regionech), Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019-2027 (strategický cíl zahájení výstavby vysokorychlostní železniční trati a provozu linky do letištního uzlu mezinárodního významu), dále vazba na Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013/EU ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T), v rámci kterého je v jeho II. příloze Ostrava stanovena jako městský uzel hlavní sítě zahrnující letiště a kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy.
- Vazba plnění výše uvedených aktivit a cílů na republikové priority Politiky územního rozvoje ČR, konkrétně článek (23) – *„Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny“*; tato priorita má být A4ZÚR MSK naplněna vymezením varianty, která nejkratším možným způsobem propojuje železniční trať č. 325 Studénka – Veřovice s hlavní železniční tratí č. 270 Přerov – Bohumín pomocí bezúvraťové spojky, dále článek (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. (...) Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho*

ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou)”. A4ZÚR MSK má svým řešením danou prioritu naplňovat vytvořením územních podmínek pro rozvoj nákladní železniční dopravy a její plynulost, dále článek (27) odst. 3 „Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech”. A4ZÚR MSK svým řešením mají danou prioritu naplňovat vytvořením územních podmínek pro rozvoj nákladní i osobní železniční dopravy. Dále se jedná přímo o článek (130) Veřejné terminály a přístavy s vazbou na logistická centra („VTP”), jehož součástí je v písm. a) terminál nákladní dopravy Ostrava - vymezeného z důvodu „[postupného etapovitého] budování sítě VTP napojených na železniční, silniční a případně i vodní a leteckou dopravu, budované podle jednotné koncepce za účelem poskytování překládky a širokého spektra logistických služeb. Síť VTP umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality (účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů)”. A4ZÚR MSK má svým řešením k uvedenému přispět vytvořením územních podmínek pro rozvoj terminálu s vazbou na logistické centrum. Nepřímou vazbu záměru, resp. koridoru pro něj spatřuje pořizovatel též ve vztahu k článku (17) – „Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech a napomoci tak řešení problémů v těchto územích”.

- Naplnění cílů územního plánování vyjádřených v § 18 stavebního zákona (odst. 1 tohoto ustanovení – „vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území (...)”) vytvořením podmínek pro podporu udržitelného rozvoje území zlepšením podmínek pro hospodářský rozvoj (logistické centrum ve spojení s průmyslovou zónou), posílením sociálního pilíře (podmínky pro vznik nových pracovních míst) a environmentálního pilíře (přesun dopravy ze silnice na železnici, snížení emisí) a naplnění cíle obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území.

MŽP vyhodnotilo doložené veřejné zájmy jako relevantní, tedy mající vesměs dovoditelný vztah k posuzovanému záměru a poskytující dostatečný podklad pro posouzení jejich kumulativní a synergické míry na straně vydání A4ZÚR MSK, resp. realizaci záměru.

Naproti tomu je třeba uvážit veřejný zájem na straně ochrany přírody a krajiny, zde konkrétně na zachování biotopu a podmínek pro hnízdění motáka pochopa jakožto předmětu ochrany PO Poodří vymezené nařízením vlády č. 25/2005 Sb., kterým se vymezuje Ptačí oblast Poodří, a kterým je stanoven cíl zachování a obnovy ekosystémů významných mj. pro motáka pochopa v jeho přirozeném areálu rozšíření a zajištění podmínek pro zachování jeho populace ve stavu příznivém z hlediska ochrany. PO Poodří přitom v souladu s § 3 odst. 1 písm. r) zákona o ochraně přírody a krajiny významně přispívá k zachování či obnově stanovišť motáka pochopa v jeho přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany. Moták pochop je druhem z přílohy č. I směrnice 2009/147/ES o ochraně volně žijících ptáků, a vztahují se na něj tedy zvláštní opatření týkající se ochrany jeho stanovišť prostřednictvím územní ochrany (PO), a tedy je druhem, který vyžaduje k naplnění cílů této směrnice a dlouhodobému udržení příznivých podmínek pro jeho výskyt nadstavbová opatření a zvláštní pozornost. Moták pochop je též zájmovým druhem Chráněné krajinné oblasti Poodří, jejímž předmětem ochrany jsou dle nařízení vlády č. 51/2017 Sb., o Chráněné krajinné oblasti Poodří mj. mokřadní společenstva a na ně vázané vzácné a zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, tedy právě i moták pochop. Uvedená úroveň územní ochrany druhu v rámci soustavy Natura 2000 a národní soustavy zvláště chráněných území je nástrojem k zajištění plnění povinností dle směrnice 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin a směrnice 2009/147/ES o ochraně volně žijících ptáků. Obecným cílem těchto směrnic je přispět k zajištění biologické rozmanitosti evropského území členských států Evropské unie prostřednictvím ochrany přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, resp. zajistit ochranu, zachování či obnovu populací všech druhů ptáků na tomto území.

Moták pochop je zároveň zvláště chráněným druhem zařazeným v kategorii „ohrožený“ ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, tedy v souladu s § 48 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny se jedná o živočicha, který je ohrožený nebo vzácný, vědecky či kulturně velmi významný. V návaznosti na požadavky směrnice 2009/147/ES je ochraně ptáků a jejich biotopů věnována zvláštní pozornost, a to z hlediska významu tohoto taxonu pro ochranu evropské biodiverzity v širším slova smyslu vyjádřené právě citovanou směrnicí (ta ve své preambuli mj. stanoví, že pokles velkého množství druhů volně žijících ptáků přirozeně se vyskytujících na evropském území členských států ohrožuje biologickou rozmanitost). Je přitom nepochybné, že podpora biodiverzity jakožto legislativní cíl na úrovni Evropské unie, České republiky (viz § 1 zákona o ochraně přírody a krajiny, vč. povinnosti vytvoření soustavy Natura 2000), součást environmentálního pilíře udržitelného rozvoje a rozhodný prvek pro dobrý stav životního prostředí a zdraví člověka je naprosto zásadním veřejným zájmem. Z výše uvedené úrovně legislativní ochrany motáka pochopa prostřednictvím jmenovaných zákonných nástrojů lze potom dovodit, že ochrana tohoto druhu a jeho biotopu jak v rámci PO, tak jako ptačího druhu a druhu zvláště chráněného je významným nástrojem k podpoře a dosahování cílů v oblasti biodiverzity jak České republiky, tak Evropy, a tedy je i jednoznačně ve veřejném zájmu.



V oblasti naplňování veřejného zájmu ochrany přírody a krajiny, potažmo biodiverzity v návaznosti na legislativní podmínky jsou též k dispozici relevantní strategické dokumenty. Nutnost podstatného zvýšení míry podpory a ochrany biologické rozmanitosti na území Evropské unie je sledována v patrně nejvýznamnějším dokumentu této úrovně, Strategií EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2030, jejímž cílem je zejm. zajistit, že do roku 2030 bude biologická rozmanitost v Evropě na cestě k oživení ve prospěch lidí, planety, klimatu a hospodářství. Ochrana biodiverzity je tedy jako součást iniciativy „Green Deal“ klíčovým aspektem politiky Evropské unie ve veřejném zájmu z hlediska zdraví ekosystémů, zdraví obyvatelstva a hospodářství. V rámci této strategie je mj. stanoven cíl zlepšení implementace soustavy Natura 2000, vhodné péče o ni a posílení její správy, z něž lze dovozovat vysoký význam, který je soustavě Natura 2000, vč. ptačích oblastí z hlediska ochrany biodiverzity evropského území dáván.

Tyto cíle reflektuje jak Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050 (MŽP, 2020) – *strategický cíl 3.2. Zachování biodiverzity a přírodních a krajinných hodnot, Specifický cíl 3.2.1 Stav přírodních stanovišť se zlepšuje a ochrana druhů je zajištěna, Specifický cíl 3.2.2 Ochrana a péče o nejcenější části přírody a krajiny je zajištěna*, tak Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016 – 2025 (MŽP, 2016) – *Priorita 2 – Dlouhodobě prosperující biodiverzita a ochrana přírodních procesů*, tak Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020 – 2025 (MŽP, 2020) – *1. Příroda a ochrana přírodních procesů, 1.2 Přírodně cenná území, cíl 1.2.2.3 Zajištění adekvátní ochrany lokalit soustavy Natura 2000, 1.2.2.5 Zajištění potřebné péče o předměty ochrany ZCHÚ a soustavy Natura 2000, zejm. prostřednictvím posílení spolupráce s vlastníky a nájemci pozemků*. Všechny uvedené dokumenty a jejich dílčí části tedy sledují cíl přispění ke zlepšení celkového stavu a k udržitelnému využívání biodiverzity na území České republiky a naplňují tak legislativní závazky vyplývající z výše citovaných právních norem na úrovni Evropské unie a České republiky a lze z nich též obecně dovodit veřejný zájem na ochraně motáka pochopa, jakožto předmětu ochrany z hlediska biologické rozmanitosti cenných území – PO Poodří, která je součástí evropské soustavy Natura 2000 a zvláště chráněného území v kategorii chráněná krajinná oblast – Poodří.

Dále je pro určení míry veřejného zájmu na plnění cílů ochrany PO Poodří nutné zabývat se mírou příspěvku PO Poodří k celkovému stavu motáka pochopa z hlediska ochrany v České republice. Dle posouzení vlivů návrhu A4ZÚR MSK podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny (Banaš, 2020) je současný počet aktivních evidovaných hnízdišť tohoto druhu na území PO Poodří 10. Z posouzení vlivů podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny zároveň vyplývá, že na vodních tocích, zejména na meandrujícím toku řeky Odry po celé délce v oblasti (45 říčních kilometrů) je četnost hnízdění motáka pochopa 25-35 hnízdicích párů.

Z publikací Monitoring druhů přílohy I směrnice o ptácích a ptačích oblastí v letech 2008-2010 (Hora, Čihák, Kučera (eds.), 2015) a Monitoring druhů přílohy I směrnice o ptácích a ptačích

Ministerstvo životního prostředí

**Odbor druhové ochrany  
a implementace mezinárodních  
závazků**

oblastí v letech 2011-2013 (Hora, Kučera, Němec, Vojtěchovská (eds.), 2018) je potom možné dovodit, že v celé ptačí oblasti je uváděno z doby vyhlášení přes 20 párů (22 - 24 hnízdících párů), v roce 2006 se jednalo o 27 hnízdících párů, v roce 2009 o 17 hnízdících párů a v roce 2012 o 22 hnízdících párů.

Z výše uvedených údajů vyplývá, že PO Poodří je tedy z pohledu jejího využití pro hnízdění motáka pochopa relativně významnou, neboť je oproti okolní krajině zejm. s ohledem na svůj mokřadní charakter schopna poskytnout ekologické podmínky pro desítky (a ve svém okolí vyšší desítky, což je nutné zohlednit při posuzování její role, resp. příspěvku k zajištění ekologického kontinua pro vhodné hnízdní podmínky druhu) hnízdících párů. To svědčí na takto relativně malém území o její vysoké atraktivitě a nadregionální důležitosti pro předmětný druh; ač je zjevné, že v PO Poodří není pro hnízdní podmínky tohoto druhu dosaženo optimálního potenciálu a v minulosti byla pravděpodobnost hnízdění motáka pochopa v PO relativně znatelně vyšší. To však není důvodem pro vnímání PO jako méně významné z hlediska naplňování cílů soustavy Natura 2000 a ochrany biodiverzity, neboť povinnosti členského státu je aktivně přispívat a přijímat opatření ke zlepšení stavu PO. Má-li tedy PO Poodří potenciál pojmout přes 20 hnízdících párů motáka pochopa, je nutné její význam hodnotit v kontextu tohoto potenciálu, nikoli aktuálního, ne zcela příznivého stavu. PO Poodří je zároveň jednou ze šesti PO v České republice vymezené za účelem ochrany tohoto druhu (dále se jedná o PO Třeboňsko, Doupovské hory, Poodří, Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví, Rožďalovické rybníky a Českolipsko - Dokeské pískovce a mokřady) a je na ni tedy nutné nahlížet jako na důležitý element územní ochrany tohoto druhu, které má přispívat k udržení či obnově dobrého stavu tohoto druhu na území celé České republiky (dle údajů z reportingu dle čl. 12 směrnice 2009/147/ES o ochraně volně žijících ptáků se moták pochop vyskytuje na území ČR v početnosti 1500 - 2000 hnízdících samic). S ohledem na výše uvedené MŽP pokládá veřejný zájem na ochraně motáka pochopa prostřednictvím PO Poodří jakožto významného nástroje k zajištění dlouhodobé existence tohoto druhu na našem území za veřejný zájem vysoké intenzity.

V případě koridoru pro záměr bezúvratové traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325 ve variantě DZ27A v A4ZÚR MSK je tedy možné dovodit veřejný zájem na jeho přispění k zákonným cílům územního plánování podle § 18 odst. 1 stavebního zákona, přispění k vybraným celorepublikovým prioritám Politiky územního rozvoje a dílčí přímé naplnění jednoho z jejich článků (130 - Veřejné terminály a přístavy s vazbou na logistická centra v kombinované dopravě), vazbě na regionální i celostátní koncepční materiály a nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Konkrétním rysem tohoto veřejného zájmu je potom vytvoření územních podmínek pro převedení většího objemu dopravy ze silniční sítě na železnici jako environmentálně šetrnější formu dopravy v důsledku zefektivnění dopravního toku ve strukturálně a zhoršenou kvalitou ovzduší postiženého regionu a jeho integrace do předvídaného konceptu logistického propojení (multimodální logistické centrum) v této oblasti s přesahem do zahraničí.

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

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

10/20

Ministerstvo životního prostředí

**Odbor druhové ochrany  
a implementace mezinárodních  
závazků**

V případě ochrany motáka pochopa jakožto předmětu ochrany PO Poodří a ochrany celistvosti PO Poodří je možné veřejný zájem dovodit v přispění k naplňování směrnice 2009/147/ES o ochraně volně žijících ptáků, účelu zákona o ochraně přírody a krajiny (§ 1 zákona o ochraně přírody a krajiny) prostřednictvím ochrany biodiverzity a role soustavy Natura 2000 v rámci tohoto účelu, vyjádřené mj. úrovní ochrany motáka pochopa jakožto druhu, který je zároveň předmětem ochrany Chráněné krajinné oblasti Poodří a je druhem zvláště chráněným a je nepochybné, že za jeho zachování v dobrém stavu z hlediska ochrany nese Česká republika zvláštní odpovědnost. Veřejný zájem na úsilí související s podporou biodiverzity a soustavy Natura 2000, která je nástrojem k dosahování tohoto stavu, je potom podpořen zejména strategickými dokumenty na úrovni Evropské unie (stěžejní Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2030) a České republiky. Konkrétním rysem tohoto veřejného zájmu je potom PO Poodří jakožto území s vhodnými podmínkami a potenciálem pro zajištění ekologicky příznivých podmínek prostředí pro výskyt vč. hnízdění tohoto druhu a biodiverzity obecně, které významně přispívá k celkovému stavu populace motáka pochopa z hlediska ochrany v České republice naplňováním cílů definovaných v nařízení vlády č. 25/2005 Sb., kterým se vymezuje Ptačí oblast Poodří.

Je tedy jisté, že do vzájemného porovnání vstupují dva veřejné zájmy silné intenzity. Nutnou úvahou je tedy porovnání též možného zásahu do jejich naplňování v důsledku výhradního upřednostnění jednoho z nich. V tomto ohledu se jeví jako klíčové, že zatímco pokud by byl upřednostněn pouze veřejný zájem na ochraně motáka pochopa, resp. zachování předmětu ochrany a celistvosti PO Poodří, veřejný zájem na zanesení koridoru pro záměr bezúvratové traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325 ve variantě DZ27A v A4ZÚR MSK a jejím vydání by nemohl být uspokojen, popř. by byl uspokojen pouze dílčím způsobem bez naplnění veškerých jeho doložených aspektů a patrně při hledání jiného, toho času neznámého technického řešení (k prověřování variant s ohledem na § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny došlo v rámci procesu SEA) a A4ZÚR MSK by v této podobě nemohla být vydána. Na druhou stranu, pokud MŽP vychází z intenzity vlivu A4ZÚR MSK na dotčenou lokalitu soustavy Natura 2000, který je sice závažný, resp. významně negativní a je v konfliktu s dosahováním cílů ochrany PO Poodří, nicméně jejich naplňování nebude v důsledku aplikace institutu kompenzačních opatření dotčeno tak, že by došlo ke ztrátě podstaty PO Poodří a její funkce, znemožněno, je možné usuzovat, že tento významně negativní vliv umožní zásah do veřejného zájmu na straně ochrany přírody v rámci dalších postupů v zásadě odstranit a cíle ochrany PO Poodří bude možné v budoucnu nadále naplňovat v zásadě beze změny za podmínky úspěšné realizace kompenzačních opatření. To vede MŽP k závěru, že v dotčené situaci dochází k převážení míry veřejného zájmu na takovém zásahu, resp. zanesení příslušného koridoru ve variantě DZ27A do A4ZÚR MSK.

Pokud se jedná o naléhavé důvody tohoto převažujícího veřejného zájmu jakožto nezbytné kritérium možnosti A4ZÚR MSK vydat (viz § 45i odst. 9 zákona o ochraně přírody a krajiny),

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

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

11/20




 Ministerstvo životního prostředí

**Odbor druhové ochrany  
a implementace mezinárodních  
závazků**

MŽP má za to, že ty jsou v předmětném případě naplněny potřebou vytvoření územních podmínek pro zefektivnění dopravního toku v dotčeném, strukturálně a zhoršenou kvalitou ovzduší postižením regionu v krajské územně plánovací dokumentaci a umožnění přípravy rozvoje, který je v souladu s legislativními podmínkami a strategickými dokumenty v oblasti dopravy; zároveň je v této fázi možné konstatovat jeho soulad s legislativními podmínkami určenými ustanovením § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny.

MŽP v návaznosti na výše uvedené konstatuje, že na zanesení předmětného projektu ve formě varianty koridoru DZ27A v A4ZÚR MSK a jejím vydání, lze spatřovat zájem převažující nad zájmy ochrany přírody, resp. ovlivněním jednoho hnízdiště motáka pochopa jako předmětu ochrany PO Poodří. MŽP dále sděluje, že zde lze shledat naléhavé důvody tohoto převažujícího veřejného zájmu. Tím je splněn druhý zákonný předpoklad možnosti stanovení kompenzačních opatření vyčtený v § 45i odst. 9 zákona o ochraně přírody a krajiny (příslušnou variantu lze schválit „*pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu*“).

#### K východiskům pro stanovení kompenzačních opatření

S ohledem na splnění podmínek pro stanovení kompenzačních opatření (viz výše) se MŽP zabývalo jejich věcnou podstatou tak, aby byla v souladu s § 45i odst. 9 zákona o ochraně přírody a krajiny zajištěna celková soudržnost soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit, a to v úrovni A4ZÚR MSK formou 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.

V této souvislosti se MŽP obrátilo dopisem č. j. MZP/2021/630/269 ze dne 5. února 2021 na Agenturu ochrany přírody a krajiny České republiky s žádostí o součinnost při vypracování odborného návrhu kompenzačních opatření. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky je v souladu s § 78 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny v PO Poodří příslušným orgánem ochrany přírody; MŽP proto ve vazbě na § 3 odst. 1 (povinnost postupovat tak, aby byl zjištěn stav věci, o kterém nejsou důvodné pochybnosti ve vztahu k adekvátnímu řešení případných kompenzačních opatření a aktuálnímu stavu předmětu ochrany Ptačí oblasti Poodří) a § 8 odst. 2 (spolupráce správních orgánů) zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů, jakožto i v návaznosti na § 78 odst. 5 zákona o ochraně přírody a krajiny vyhodnotilo nezbytnost ingerence Agentury do procesu vydání tohoto stanoviska. Odborný návrh Agentury, který byl podkladem pro vydání tohoto stanoviska, byl MŽP doručen dne 4. června 2021 pod č. j. MZP/2021/630/1187 (č. j. 02182/SOPK/21).

Při formulaci obsahu kompenzačních opatření vycházelo MŽP zejména z charakteru negativního vlivu A4ZÚR MSK, kterým je především významné narušení stávajících hnízdních podmínek motáka pochopa v důsledku budoucí realizace záměru v rámci koridoru pro realizaci bezúvraťové

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

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

12/20

traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325 ve variantě DZ27A zaneseného v této koncepci. Kompenzační opatření proto musí svým zaměřením pokrýt právě tento významný negativní vliv a podmínky pro hnízdění tohoto druhu a jeho příležitosti minimálně vyrovnat na úroveň před budoucí realizací záměru, popř. je zlepšit.

Celkovou soudržností soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit ve smyslu § 45i odst. 9 zákona o ochraně přírody a krajiny ve vztahu k významně negativně ovlivněnému předmětu ochrany, zde motákoví pochopovi jako předmětu ochrany PO Poodří, je s odkazem na § 3 odst. 1 písm. r) zákona o ochraně přírody a krajiny nutné rozumět zachování funkce soustavy Natura 2000 včetně PO Poodří z hlediska jejího významného příspěvku k zachování či obnově stanovišť evropsky významných druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany prostřednictvím jejich územní ochrany. V kontextu kompenzačních opatření se tedy jedná o potřebu nesnížit v důsledku významně negativního vlivu záměru (vydání A4ZÚR MSK) tuto funkci a zachovat podmínky pro dlouhodobé zachování populace motáka pochopa prostřednictvím územní ochrany minimálně ve stejné výši, jako tomu bylo před realizací záměru, resp. vydáním A4ZÚR MSK. Pouze tak bude možné garantovat naplňování cílů soustavy Natura 2000 tak, jak je stanoví zákon o ochraně přírody a krajiny a ve vztahu k PO směrnice 2009/147/ES o ochraně volně žijících ptáků.

V této souvislosti MŽP vzalo v úvahu, že kompenzační opatření musí jít nad rámec aktivit, které jsou běžným postupem, potažmo regulérně zajišťovanou péčí o PO podle zákona o ochraně přírody a krajiny a nad rámec povinností České republiky jako členského státu EU vyjádřené směrnicí 2009/147/ES o ochraně volně žijících ptáků. Mechanismy, které jsou za účelem dosahování příznivého stavu motáka pochopa jako předmětu ochrany ptačí oblasti realizovány v době před stanovením kompenzačních opatření a nezávisle na nich (zejména běžná, zákonem o ochraně přírody a krajiny orgánu ochrany přírody uložená péče) nejsou z tohoto pohledu dostatečná a kompenzační opatření jsou proto tímto stanoviskem uvedena jako aktivity v zásadě obnovní, komplexní a k běžně prováděné péči nadstavbová. V případě lokality Habeš je faktem, že její podmáčenost a rozsah v podstatě znemožňuje použití běžně dostupné techniky nebo ručních nástrojů a kompenzační opatření tak překračuje možnosti běžné řízené péče o mokřady a terestrické rákosiny ze strany orgánu ochrany přírody. Společným jmenovatelem všech navržených kompenzačních opatření je potom v zásadě nadstavbový vnos vodních prvků, resp. doplnění hnízdišť a jejich okolí o rozsáhlejší vodní plochy, které podstatně zvýší atraktivitu hnízdního biotopu oproti stavu v době vymezení ptačí oblasti. Tím není samozřejmě dotčena samotná povinnost příslušného orgánu ochrany přírody nadále zajišťovat adekvátní péči o PO Poodří, jejíž intenzita by s ohledem na stav motáka pochopa v PO Poodří měla být posílena též nezávisle na přípravě a provedení kompenzačních opatření.

S ohledem na zákonnou povinnost zajištění celkové soudržnosti soustavy Natura 2000 bylo pro MŽP dalším zásadním východiskem především to, že kompenzační opatření musí v adekvátním poměru zahrnovat právě motáka pochopa jakožto významně negativně ovlivněný předmět

Ministerstvo životního prostředí

**Odbor druhové ochrany  
a implementace mezinárodních  
závazků**

ochrany PO Poodří a srovnatelnou funkci jeho biotopu jakožto významně negativně ovlivněné vlastnosti lokality. Je-li tedy v souvislosti s předmětným záměrem očekáváno zničení (ztráta) a poškození hnízdního biotopu motáka pochopa, je v odpovídajícím rozsahu tímto stanoviskem stanoveno nahrazení právě hnízdního biotopu tohoto druhu tak, aby byly zajištěny veškeré ekologické funkce, které byly zajišťovány významně negativně ovlivněným biotopem. Poměr kompenzace uvedený v tomto stanovisku je z hlediska garance zajištění dobrého stavu předmětu ochrany PO v dlouhodobém časovém horizontu vyšší než 1:1 (toto odpovídá mj. metodickému pokynu Evropské komise „*Pokyny k čl. 6 odst. 4 „směrnice o stanovištích“ 92/43/EHS*“, 2007/2012), a to i ve vazbě na možnost flexibilně reagovat na vývoj situace kompenzačních opatření v čase, zejm. pokud se některá dílčí část kompenzace eventuálně ukáže jako neplnící zamýšlený cíl (funkci) a bude třeba přijmout příslušná opatření k nápravě takového stavu.

I přesto, že charakter kompenzačních opatření obecně odpovídá ekologickým nárokům motáka pochopa, resp. těm, které jsou relevantní z hlediska jejich významně negativního ovlivnění A4ZÚR MSK, je zásadní sledovat jejich soulad s plánem péče o Chráněnou krajinnou oblast Poodří na období 2017–2026 (Agentura ochrany přírody a krajiny, 2017), jakožto plánovací dokumentaci významně přispívající k cíli udržení a zlepšení přírodního stavu Chráněné krajinné oblasti Poodří a zachování a vytváření optimální ekologické funkce tohoto území (viz § 25 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny) a stejnojmenné ptačí oblasti, v rámci kterého jsou navrhovanými zásadami a opatřeními pro ptačí oblast „*řízenou péčí o mokřady a terestrické rákosiny zvýšit a následně udržet kvalitu lokalit jako hnízdiště motáka pochopa mimo rybníky*“ (naplňují všechna stanovená kompenzační opatření), „*zachovat prostor pro udržení potravní základny motáka pochopa, včetně ploch orné půdy navazující na CHKO*“ (naplňuje kompenzační opatření v lokalitě Rezavka) a bližší ochranná opatření a zásady pro vybrané druhy živočichů, kdy pro motáka pochopa je navrhováno „*zajistit údržbu hnízdišť (rákosin) před zarůstáním keřovitou vegetací a udržovat zvodnění okolí hnízd během období hnízdění (duben–červenec) z důvodů znepřístupnění hnízd potenciálním predátorům (prase divoké, liška obecná)*“ (naplňují všechna stanovená kompenzační opatření).

V neposlední řadě je klíčovým předpokladem pro obsah uvedených kompenzačních opatření a povinnost zachování celkové soudržnosti soustavy Natura 2000 ve vztahu k motákovi pochopovi skutečnost, že tato musí být již na úrovni zásad územního rozvoje (zde jejich aktualizace) zcela konkrétní, jistě v budoucnu proveditelná a musí existovat odůvodněný předpoklad jejich účinnosti. Kompenzace jsou proto situovány do konkrétního území, jejich podoba a způsob provedení jsou jasně specifikovány a předpoklad jejich funkčnosti je založen na ověřitelných a odůvodněných podkladech, aby bylo postaveno na jisto, že v dalších fázích se neukáže jako nerealizovatelná, a tedy nebude možné je provést (a tedy nebude moci být realizován ani předmětný záměr). To potvrzuje i stanovisko sekce státní správy MŽP (č. j. MZP/2020/410/701 ze dne 5. srpna 2020), dle kterého „*Je zřejmé, že účelem kompenzačních opatření pro účely*

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

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

14/20



*koncepce je reálné (realizovatelné) zajištění možnosti nahradit lokalitu dotčenou realizací koncepce, a to s jednoznačným cílem zajistit zachování typů evropských stanovišť a stanovišť evropsky významných druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany resp. zajistit obnovení tohoto stavu [viz § 3 odst. 1 písm. r) ZOPK a rovněž čl. 6 odst. 4 směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, podle něhož je členský stát povinen zajistit veškerá kompenzační opatření nezbytná pro zajištění ochrany celkové soudržnosti soustavy Natura 2000]. V žádném případě se tedy nemůže jednat o předběžnou (a nezávaznou) identifikaci možného vlivu na předměty ochrany a možných způsobů kompenzace. Jinými slovy řečeno, kompenzační opatření pro účely koncepce nemohou spočívat pouze v obecných zásadách, u nichž by nebylo odůvodnitelné, že skutečně zajistí soudržnost soustavy Natura 2000 dle požadavků českých i evropských předpisů. Pokud koncepce obsahuje kromě strategických cílů rovněž konkrétní záměr (...), jehož vliv na EVL byl v rámci procesu SEA vyhodnocen jako významně negativní, musí kompenzační opatření v relaci k míře závaznosti a konkrétnosti tohoto záměru (viz díkce § 45i odst. 9 věta druhá zákona o ochraně přírody a krajiny) obsahovat konkrétní a reálná opatření (...)"*.

Výše stanovená, resp. uvedená kompenzační opatření reflektují ekologické nároky motáka pochopa, který pro hnízdění vyhledává nejčastěji dostatečně rozsáhlé klidové plochy v prostředí s mělkými stojatými vodami a bohatým porostem rákosu obecného (*Phragmites australis*), méně často orobince (*Typha* sp.). V PO Poodří je moták pochop hnízděním vázán zejména na podmáčené porosty rákosin. Kompenzační opatření proto spočívají ve vytvoření a zlepšení hnízdních podmínek na vhodných lokalitách uvnitř PO Poodří obsazených druhem v současné době nebo v nedávné minulosti (Habeš, Bartošovice, Rákosina) a v lokalitě na PO Poodří navazující (Rezavka, taktéž se zde jedná o lokalitu s pravidelným hnízděním motáka pochopa), kde navazují též plochy s potenciálním potravním biotopem druhu a toto kompenzační opatření tak směřuje též k jeho širší podpoře a pro zlepšení podmínek pro jeho dlouhodobou existenci jakožto předmětu ochrany PO Poodří.

#### K samotným kompenzačním opatřením

Ve výrokové části tohoto stanoviska jsou stanoveny čtyři dílčí kompenzační opatření v lokalitách Habeš, Bartošovice, Rákosina a Rezavka vč. navrhovaného využití ploch. MŽP při jejich uvedení vyházel z následujících odborných předpokladů a definuje též jejich bližší specifikaci zejm. pro navazující procesy a pro úvahu pořizovatele A4ZÚR MSK v rámci naplnění povinnosti podle § 45i odst. 11 zákona o ochraně přírody a krajiny a § 4 odst. 2 písm. b) stavebního zákona.

**Lokalita Habeš (1.1 a 2.1)**, realizace kompenzačních opatření ve vztahu k předmětu ochrany a celistvosti Ptačí oblasti Poodří k záměru bezúvratové traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325 – zamezení nadměrnému zarůstání lokality dřevinami jednorázovým obnovním zásahem

a navazující údržbou, zlepšení vodních poměrů v lokalitě, obnova zaniklého hnízdiště – náhrada za v budoucnu zaniklé hnízdiště v k. ú. Pustějov v lokalitě záměru stavby:

Jedná se o rozsáhlou rákosinu, rozlohou největší v PO Poodří, která byla v minulosti nepravidelně obsazována motákem pochopem. V současné době je silně zazemněná splaveninami po povodňových průtocích v roce 1997, v pokročilém stádiu sukcese a zarůstající náletovými dřevinami. V době vymezení PO Poodří se jednalo o souvislou terestrickou rákosinu s počínajícím náletem dřevin, bez vodní plochy, do rákosiny od jihovýchodu zasahovaly rozsáhlejší olšové porosty. V minulosti zde byl nepravidelně pozorován jeden hnízdní pár (naposledy bylo úspěšné zahnízdění zaznamenáno v roce 2006). V současné době sukcese dřevin pokročila do té fáze, že nejde již hovořit o souvislém porostu rákosí, rákosina je rozdělena porosty náletových dřevin, které zabírají odhadem více než 1/3 celkové plochy a lokalita tak pro motáka pochopa ztratila parametry hnízdiště. Lokalita Habeš má však při vhodné obnově v rámci kompenzačního opatření s ohledem na své umístění (mimo návštěvnícky využívané lokality) a rozlohu (9 ha) potenciál pojmout více než 1 hnízdní pár. Plocha souvislé rákosiny bude vyčištěna od náletových dřevin, porost rákosí bude obnoven a rozšířen na celou ošetřovanou plochu mimo olšové porosty a navíc doplněn o rozsáhlejší vodní plochy, které podstatně zvýší atraktivitu hnízdního biotopu oproti stavu v době vyhlášení PO a zároveň případně zvýší ochranu hnízdicích jedinců před potenciálními predátory. Navrhovanými opatřeními (která mohou být v navazujících procesech dále upřesňována a specifikována) k dosažení tohoto cíle jsou:

- Provedení jednorázového obnovního zásahu spočívajícího v odstranění náletových dřevin vč. pařezů s ponecháním pouze jednotlivých předem vybraných stromů a provedení sanační seče rákosiny, v obou případech s odstraněním veškeré biomasy.
- Zlepšení vodních poměrů lokality pomocí vybudování soustavy až 15 tůní částečně propojených s vodními kanály umožňující zavodnění rákosin s rozlohou jednotlivých tůní od 300 do 800 m<sup>2</sup> s nepravidelnou břehovou hranou, maximální hloubkou 1,5 m a sklonem břehů 1:5 až 1:8.
- Následné odvezení zeminy z výkopů dle možnosti průchodnosti techniky územím.
- Následná údržba plochy celé rákosiny po dobu alespoň 8 let cyklickým kosením formou rozdělení plochy na 4 díly kosené postupně jednou za 4 roky pro zamezení zarůstání dřevinami a udržení porostu rákosin v odpovídajícím vitálním stavu.

**Lokalita Bartošovice (1.2 a 2.2)**, realizace kompenzačních opatření ve vztahu k předmětu ochrany a celistvosti Ptačí oblasti Poodří k záměru bezúvraťové traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325 – zlepšení vodního režimu lokality a zamezení nadměrnému zarůstání křovinami, zlepšení podmínek na současném hnízdišti – podpora populace druhu v PO Poodří na jedné z aktuálně perspektivních lokalit:



Lokalita je rákosinou Dolního Bartošovického rybníka a je součástí Přírodní rezervace Bartošovický luh, nepravidelně zde hnízdí jeden pár motáka pochopa (dříve bylo hnízdění jednoho páru pravidelné). V současné době je lokalita silně zazemněná a zarůstá náletovými dřevinami, které snižují atraktivitu a využitelnost hnízdiště. Z pohledu ochrany druhu v PO Poodří jde o strategickou rákosinu v návaznosti na vodní plochu Dolního Bartošovického rybníka, se sklonem k degradaci vlivem nedostatku vody v částech lokality. Lokalita má při obnově vodního režimu potenciál stát se pravidelným hnízdištěm minimálně jednoho páru. Souvislá plocha rákosiny bude doplněna o rozsáhlejší vodní plochy, které podstatně zvýší atraktivitu hnízdního biotopu oproti stavu v době vyhlášení ptačí oblasti a zároveň případně zvýší ochranu hnízdících jedinců před potenciálními predátory. Navrhovanými opatřeními (která mohou být v navazujících procesech dále upřesňována a specifikována) k dosažení tohoto cíle jsou:

- Odstranění pařezů na ploše po výřezech dřevin. Vytvoření až 4 tůní v tomto prostoru o rozloze jednotlivých vodních ploch od 500 do 800 m<sup>2</sup> s nepravidelnou břehovou hranou, maximální hloubkou 1,5 m a sklonem břehů 1:5 až 1:8.
- Vytvoření nepravidelných zálivů ve zbylé části rákosiny propojující její vnitřní část s volnou vodní hladinou rybníka.
- Následné odvezení zeminy z výkopů dle možnosti průchodnosti techniky územím.

**Lokalita Rákosina (1.3 a 2.3)**, realizace kompenzačních opatření ve vztahu k předmětu ochrany a celistvosti Ptačí oblasti Poodří k záměru bezúvraťové traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325 – zlepšení vodního režimu lokality a zamezení nadměrnému zarůstání křovinami, zlepšení podmínek na současném hnízdišti – podpora populace druhu v PO Poodří na jedné z aktuálně perspektivních lokalit:

Rákosina v Přírodní rezervaci Rákosina je pravidelným hnízdištěm jednoho páru motáka pochopa; v minulosti zde ale hnízdilo více párů tohoto druhu. V současné době se jedná silně zazemněné území zarůstající náletovými dřevinami, které snižují atraktivitu a využitelnost hnízdiště. Z pohledu ochrany druhu v PO Poodří jde o strategickou terestrickou rákosinu se sklonem k degradaci z nedostatku zamokření. Lokalita má značný potenciál, neboť rozloha souvislého hnízdního biotopu činí 7 ha a Lokalita má tedy při obnově vodního režimu (zvýšení zavodnění) perspektivu pojmout více než jeden hnízdní pár v důsledku výrazného zlepšení podmínek biotopu oproti výchozímu stavu v době vyhlášení ptačí oblasti. Navrhovanými opatřeními (která mohou být v navazujících procesech dále upřesňována a specifikována) k dosažení tohoto cíle jsou:

- Zavodnění rákosiny na základě studie „Revitalizace mokřadů v připravované PR Jistebnické mokřady“ (Groman, 2012) – oblast č. 2
- Vybudování nového stavítka na stávajícím příkopu ke shybce, částečné ohrazování příkopu v délce cca 100 m a jeho zásobování vodou z odběrného objektu nad malým

jezem na Mlýnce. Pročištění (prohloubení) střední části příkopu k dosažení obráceného spádu. Zřízení příkopu z odbočky pro nátok vody do rákosiny. Vybudování prahu před vyústěním příkopu do Mlýnky, doplněného bočním požerákem za účelem stabilizace hladiny vody v rákosině na optimální výši.

- Odstranění pařezů na ploše po výřezech dřevin. Vytvoření soustavy až 10-15 tůní v tomto prostoru o rozloze jednotlivých vodních ploch od 300 do 800 m<sup>2</sup> s nepravidelnou břehovou hranou, maximální hloubkou 1,5 m a sklonem břehů 1:5 až 1:8.
- Následné odvezení zeminy z výkopů dle možnosti průchodnosti techniky územím.

**Lokalita Rezavka (1.4 a 2.4)**, realizace kompenzačních opatření ve vztahu k předmětu ochrany a celistvosti Ptačí oblasti Poodří k záměru bezúvratlové traťové spojky železničních tratí č. 270 a č. 325 – zlepšení vodního režimu lokality a kvality porostů, zlepšení podmínek na současném hnízdišti a potravním biotopu – podpora populace druhu v Chráněné krajinné oblasti Poodří v těsné návaznosti na PO Poodří na jedné z aktuálně perspektivních lokalit:

Rákosina v Přírodní rezervaci Rezavka, která je součástí Chráněné krajinné oblasti Poodří a není součástí stejnojmenné PO, je pravidelným hnízdištěm jednoho páru motáka pochopa, navazující plochy jsou zároveň potenciálním potravním biotopem. V současné době je podstatná část rákosiny suchá, zarůstající invazními druhy (především zlatobýly – *Solidago* sp.), navazující louky jsou dlouhodobě nekosené a zarůstají ruderalní vegetací. Jde o rozsáhlou strategickou rákosinu navazující na vodní plochu Nový, jedná se o pozůstatek původního rybníka Vrbenský, který zanikl v důsledku důlních poklesů. Rákosina má sklon k degradaci z nedostatku zamokření – většina plochy je tedy zcela suchá. V rámci lokality se nacházejí i rozsáhlé luční porosty sloužící jako potravní základna. V současné době je lokalita obsazena jedním hnízdním párem, potenciál lokality je však mnohem větší a má při úpravě vodního režimu (zvýšení zavodnění) potenciál pojmout více než jeden hnízdní pár. V rámci kompenzace jsou zásahy na této lokalitě navrženy jako doplňková opatření v přímé návaznosti na PO Poodří, vybudováním rozsáhlejších vodních ploch dojde kromě zlepšení hnízdního biotopu také k výraznému zlepšení plochy potravního biotopu, čímž dojde ke zlepšení ekologických podmínek prostředí pro motáka pochopa v návaznosti na PO. Navrhovanými opatřeními (která mohou být v navazujících procesech dále upřesňována a specifikována) k dosažení tohoto cíle jsou:

- Vytvoření soustavy až cca 40 tůní v prostoru degradovaných rákosin a lučních porostů o rozloze jednotlivých vodních ploch od 100 do 500 m<sup>2</sup> s nepravidelnou břehovou hranou, maximální hloubkou 1,5 m a sklonem břehů 1:5 až 1:10, a to s lokalizací tůní především do ploch se zvýšeným výskytem ruderalní vegetace a silně invadovaných zlatobýly (*Solidago* sp.) s cílem potlačení výskytu nežádoucí vegetace a zlepšení kvality okolních porostů. U tůní v lučních částech alespoň na třetině plochy vytvarovat mělčiny do 40 cm hloubky se sklonem 1:15 až 1:20.



Ministerstvo životního prostředí

**Odbor druhové ochrany  
a implementace mezinárodních  
závazků**

Výše uvedená kompenzační opatření byla pro účely A4ZÚR MSK formulována v návaznosti na požadavek § 45i odst. 11 zákona o ochraně přírody a krajiny („zajistit možnost 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“), v odpovídající úrovni podrobnosti, tedy jako povinnost pořizovatele vymezit v návrhu A4ZÚR MSK plochu nebo plochy pro kompenzační opatření a stanovit požadavky na jejich využití, které zajistí územní podmínky pro kompenzační opatření a jejich funkci ve vztahu k předmětu ochrany a celistvosti Ptačí oblasti Poodří v rámci navazující územně plánovací dokumentace dotčených obcí a následně v rámci úrovně záměru.

Tímto stanoviskem proto není dotčena povinnost stanovení kompenzačních opatření v úrovni územně plánovací dokumentace obcí a v úrovni záměru. V případě záměru v souladu s § 45i odst. 11 zákona o ochraně přírody a krajiny probíhá uložení kompenzačních opatření v rámci správního řízení vedeného příslušným orgánem ochrany přírody, zde Agenturou ochrany přírody a krajiny, Regionálním pracovištěm Správa Chráněné krajinné oblasti Poodří, a kde budou kompenzační opatření řešena a specifikována v odpovídající úrovni podrobnosti s využitím obsahu tohoto stanoviska.

Situační zákresy kompenzačních opatření jsou přílohou tohoto stanoviska.

Toto stanovisko je vydáváno podle § 4 odst. 2 písm. b) stavebního zákona jako nezbytný podklad pro schválení zásad územního rozvoje (A4ZÚR MSK), není závazným stanoviskem ani rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat. V souladu s § 45i odst. 11 zákona o ochraně přírody a krajiny musí být tímto stanoviskem stanovená kompenzační opatření zahrnuta do předmětné koncepce před jejím schválením (vydáním).

**Ing. Jan Šíma**  
ředitel odboru druhové ochrany  
a implementace mezinárodních  
závazků  
*podepsáno elektronicky*

## **Příloha**

Situační zákresy kompenzačních opatření

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

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

19/20



Ministerstvo životního prostředí

**Odbor druhové ochrany  
a implementace mezinárodních  
závazků**

**Na vědomí**

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, ústředí, sekce ochrany přírody a krajiny  
Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Regionální pracoviště Správa Chráněné  
krajinné oblasti Poodří

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované  
prevence

Ministerstvo pro místní rozvoj, odbor územního plánování

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

(+420) 26712-1111

[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)

ISDS: 9gsaax4

[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

20/20

**Odůvodnění bodů 8 a 9.:**

*Formální doplnění kapitoly ve vazbě na pořizování A4 ZÚR MSK.*



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

### H.1) Kvalifikovaný odhad záborů ZPF

#### H.1.1) Metodika a kvalifikovaný odhad záborů ZPF

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

Kvalifikovaný odhad záborů ZPF je zpracován pro nově vymezený koridor železniční dopravy pro traťovou spojkou železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka"), který je předmětem řešení A4 ZÚR MSK:

- **DZ27 – 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.

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

Rozsah a přesnost kvalifikovaného odhadu záborů ZPF odpovídá použitému měřítku grafické části A4 ZÚR MSK (1 : 100 000).

Kvalifikovaný odhad záborů ZPF vychází z následujícího předpokladu:

- šířka zemního tělesa jednokolejné traťové spojky bude cca 25 m.

Tabulky kvalifikovaného odhadu záborů ZPF jsou uvedeny na následující stránce.

Tabulka 1: Kvalifikovaný odhad záborů ZPF

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]
Traťová spojka železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka")												
D227	0	181	398	0	301	25	0	0,5	1,0	0	0,8	2,3

### H.1.2) Odůvodnění záborů ZPF na půdách I. a II. třídy ochrany

V rámci A4 ZÚR MSK dochází dle kvalifikovaného odhadu záborů ZPF mj. k záboru celkem:

- cca 0,5 ha půd II. třídy ochrany.

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

Podrobné odůvodnění vymezení koridoru pro traťovou spojku železničních tratí č. 270 a 325 je uvedeno v [kapitole G](#)).

Tabulka 2: Odůvodnění veřejného zájmu na vymezení koridoru pro traťovou spojku železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka") nad veřejným zájmem ochrany ZPF

ozn. koridoru	odůvodnění jiného veřejného zájmu nad veřejným zájmem ochrany ZPF
DZ27	<p>Koridor je částečně vymezen na půdě s II. třídou ochrany ZPF. Veřejnému zájmu na ochranu ZPF je nadřazen veřejný zájem na rozvoj veřejné dopravní infrastruktury nadmístního významu, spočívající ve výstavbě traťové spojky železničních tratí č. 270 a 325.</p> <p>Výstavbou uvedené traťové spojky nové dojde k posílení role železniční dopravy na úkor silniční – zejména nákladní – dopravy. Železniční doprava představuje environmentálně šetnou 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.</p>

### H.2) Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL

Předmětem A4 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro traťovou spojku železničních tratí č. 270 a 325 ("bezúvrat' Studénka"):

- **DZ27 – 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.

Vymezením předmětného koridoru nedochází k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též „PUPFL“).

**Zábor PUPFL bude nulový.**

## **I) NÁLEŽITOSTI PODLE SPRÁVNÍHO ŘÁDU**

Tato část odůvodnění nahrazuje část d) prohlášení dle § 10g odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

### **I.1) Rozhodnutí o námitkách**

K návrhu A4 ZÚR MSK nebyly uplatněny žádné námitky ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona.

### **I.2) Vyhodnocení připomínek**

Vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu A4 ZÚR MSK je obsahem samostatné přílohy č. 2 tohoto odůvodnění.

**J) SEZNAM ZKRATEK POUŽITÝCH V TEXTU**

A4 ZÚR MSK	Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
EVL	evropsky významná lokalita
CHKO	chráněná krajinná oblast
k. ú.	katastrální území
mj.	mimo jiné
MLC	multimodální logistické centrum
MCM	Multimodální cargo Mošnov
MSK	Moravskoslezský kraj
NATURA	soustava chráněných území evropského významu
PO	ptačí oblast
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR	politika územního rozvoje
SEA	posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Strategic Environmental Assessment)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	transevropská dopravní síť
ÚAP	územně analytické podklady
ÚSES	územní systém ekologické stability
VVURÚ	vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje
ZÚR MSK	Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje
žst.	železniční stanice

## **K) ÚPLNÉ ZNĚNÍ TEXTU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE S VYZNAČENÍM ZMĚN PROVEDENÝCH V RÁMCI AKTUALIZACE Č. 4**

Textová část platných ZÚR MSK s vyznačením změn provedených Aktualizací č. 4 ZÚR MSK tvoří samostatnou část odůvodnění A4 ZÚR MSK (III. SROVNÁVACÍ TEXT).

Výchozím textem pro zpracování srovnávacího textu Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje je Úplné znění Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje ve znění Aktualizace č. 1 a 5 (Atelier Cihlář-Svoboda s.r.o., 2021).



## L) POUČENÍ

A4 ZÚR MSK nabývá účinnosti podle § 42 odst. 10 stavebního zákona ve vazbě na § 173 odst. 1 a § 25 správního řádu dnem doručení aktualizace včetně úplného znění zásad územního rozvoje veřejnou vyhláškou, tj. 15. dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky.

Podle § 173 odst. 2 správního řádu nelze proti A4 ZÚR MSK podat opravný prostředek. Soulad A4 ZÚR MSK s právními předpisy lze posoudit v přezkumném řízení. Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze vydat do 1 roku od nabytí její účinnosti. K přezkumu je v návaznosti na § 95 odst. 1 správního řádu příslušný správní orgán nadřízený správnímu orgánu, který opatření obecné povahy vydal, což je v daném případě Ministerstvo pro místní rozvoj.

Podle § 101b zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů, lze návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí lze podat do 1 roku ode dne, kdy návrhem napadené opatření obecné povahy nabylo účinnosti. Zmeškání lhůty pro podání návrhu nelze prominout, a to ani ve vazbě na navazující správní rozhodnutí, opatření nebo jiný úkon nahrazující rozhodnutí.